



**CHAMBRE REGIONALE DES COMPTES  
D'AQUITAINE**

Bordeaux, le 7 septembre 2007

*Le Président*

**CONFIDENTIEL**

Références à rappeler : CR/JP/CB/ ROD II/CCI 33

Monsieur le Président,

Par lettre du 17 février 2006, vous avez été informé que la Chambre régionale des comptes d'Aquitaine allait procéder à la vérification des comptes et à l'examen de la gestion de 2001 jusqu'à la période la plus récente de la Chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux. A l'issue de cette vérification, l'entretien préalable avec les conseillers rapporteurs prévu par l'article L. 241-7 du code des juridictions financières a eu lieu le 8 décembre 2006.

Je vous ai fait connaître par lettre du 2 mars 2007, les observations retenues à titre provisoire par la chambre lors de sa séance du 18 janvier 2007, en vous priant d'y répondre dans le délai de deux mois. Vous avez répondu par courrier du 19 avril 2007.

Des extraits ont également été adressés, le même jour, à Monsieur VIALA ancien directeur de Bordeaux Ecole Management et au Président de l'Institut de Management des cadres dirigeants. Seul, M. VIALA y a répondu par lettre du 9 mars 2007.

Après avoir examiné le contenu de ces réponses, la chambre a arrêté au cours de sa séance du 21 juin 2007 les observations définitives qui vous ont été notifiées le 16 juillet 2007.

Le délai légal d'un mois, imparti aux destinataires des observations définitives pour adresser leur éventuelle réponse à la chambre régionale des comptes étant expiré, je vous prie de bien vouloir trouver ci-après, le rapport d'observations définitives de la chambre qui porte sur :

- la présentation de la CCI ;
- le fonctionnement institutionnel ;
- la situation financière ;
- la gestion des ressources humaines ;
- l'organisation de la fonction achat ;
- l'aéroport de Bordeaux-Mérignac.

Monsieur Laurent COURBU  
Président de la Chambre de commerce  
et d'industrie de Bordeaux  
12, Place de la Bourse  
33076 – BORDEAUX Cedex

## **I – LA PRESENTATION DE LA CCI B**

La circonscription territoriale de la CCI de Bordeaux couvre la totalité du département de la Gironde, hors le territoire de compétence de la CCI de Libourne. Aussi, est-il apparu intéressant, avant de présenter la CCI de Bordeaux à travers ses missions, ses orientations stratégiques et son organisation, de rappeler les principales données socio- économiques de ce département.

### **1 / Les données socio-économiques**

Sur le plan démographique, la population girondine a cru de 45 % entre 1962 et 2004, soit 13 points de plus que la population régionale (+ 32 %) et 15 points de plus qu'au niveau national. Elle est passée de 935 448 habitants à 1 359 670 habitants. En terme de création d'entreprises, le département de la Gironde s'avère très actif, puisqu'il représente en 2004 plus de la moitié des créations enregistrées en Aquitaine. Ce sont les activités de services qui génèrent le plus de créations (3 868) devant les activités commerciales (2 558), la construction (1 221) et l'industrie (524).

### **2 / Les missions**

Le nombre total des entreprises ressortissantes de la CCI de Bordeaux a cru de 12,8 % entre 2001 et 2005, passant de 34 280 entreprises à 38 675 entreprises. Ce sont, là encore, les activités de service qui ont enregistré l'augmentation la plus significative avec une progression de 16,2 % contre 12,1 % pour le commerce et 9,8 % pour l'industrie.

La chambre a souhaité s'assurer que la CCI de Bordeaux ne délaissait pas les missions dites de service public vis-à-vis de ses ressortissants, au profit de la gestion de l'aéroport de Bordeaux Mérignac et de Bordeaux Ecole Management qui représentent à eux deux 92 % de son chiffre d'affaires.

Il s'avère, au vu des différents tableaux de bord produits tant par la direction du développement et des projets que par celle des entreprises, que les principales missions d'aide à la création et à la transmission d'entreprises, de soutien au commerce, à l'industrie et à l'exportation, de formation et d'information économique sont bien remplies par la CCI de Bordeaux.

D'ailleurs, afin d'être encore plus présente auprès des entreprises, le bureau de la CCI de Bordeaux a décidé l'ouverture en 2004, de délégations. La circonscription de la CCI de Bordeaux a été organisée en 10 délégations territoriales. La mission d'ouverture de ces délégations a été confiée au service action locale de la direction du commerce et de l'action territoriale. La première délégation a été inaugurée en mars 2005. Après la restructuration des services et de la CCI en 2005, c'est le « département animation vie et territoire » de la direction des entreprises qui a été chargée de ce dossier.

Un comité de pilotage s'est réuni pour la première fois en juillet 2005, pour suivre le fonctionnement des délégations territoriales. Un bilan de ce projet a été établi fin octobre 2006 par la direction des entreprises, afin de mettre en évidence les points forts et les points faibles de ce dispositif.

### **3 / les orientations stratégiques**

La CCI de Bordeaux a réuni en séminaire (nouvelle mandature), le 7 février 2005 l'ensemble des membres titulaires, des membres associés, des conseillers techniques, des présidents honoraires et des membres du comité de direction. A cette occasion, un certain nombre d'axes de réflexions sur les enjeux à venir et sur la dynamique à mettre en place ont été explorés dans le but de renforcer et d'améliorer l'action de la CCI au plan local. Un nouveau séminaire s'est déroulé le 7 mars 2005 et des groupes de projets ont été mis en place par l'assemblée générale du 4 avril 2005.

Suite à ces réflexions un plan d'actions prioritaires (PAP) a été arrêté pour la période 2006 -2009 comprenant 5 axes s'articulant autour de trois thèmes :

- le positionnement de la CCI ;
- le mode de fonctionnement ;
- les objectifs de la CCI.

Il convient de préciser que lors du séminaire du 6 juin 2006 il a été présenté le bilan des premiers mois de la mandature ainsi que l'état d'avancement des orientations stratégiques à travers les différents axes retenus. Les débats ont permis de confirmer ou de réorienter certaines actions dont les conséquences financières ont été prises en compte dans le budget 2007, document qui introduit pour la première fois les actions nouvelles, les actions supprimées et les actions amplifiées.

La chambre prend acte de la méthode participative retenue par la C.C.I.B. pour la définition de ses orientations stratégiques.

### **4 / L'organisation des services**

L'action de la C.C.I.B. est actuellement centrée sur un travail de proximité, notamment à travers les différentes filières afin de renouer avec des fonctions d'appui individuel aux entreprises.

Jusqu'en septembre 2005, l'organigramme se présentait sous forme de râteau, 13 directeurs étant rattachés au directeur général. Ce n'est qu'à cette date, notamment dans le cadre des orientations stratégiques, que l'organigramme a profondément évolué. Il comprend dorénavant 5 directions et 4 services.

Il apparaît que cette nouvelle organisation, plus recentrée, est certainement un gage d'une plus grande efficacité. Toutefois, quelques commentaires peuvent être formulés.

- sur la direction des affaires générales

Cette direction comprend un service de contrôle de gestion. L'analyse détaillée de ce service a mis en évidence qu'il s'agit en réalité, d'un service chargé plutôt du contrôle budgétaire, ce qui apparaît logique, la CCI de Bordeaux ne disposant pas encore d'une véritable comptabilité analytique. Il vous est suggéré de modifier la terminologie de ce service, tout en vous rappelant qu'il est préférable de rattacher au directeur général les véritables services de contrôle de gestion. La chambre prend note que pour l'instant, il n'est pas envisagé de modifier l'organigramme à ce sujet.

- sur la direction des entreprises

La direction des entreprises coiffe le département formation. Il a été constaté que l'organigramme fait apparaître pour ce département, au même titre que les services de la CCI, deux associations dont elle est membre : le groupement interprofessionnel consulaire de formation (GIC FO) et l'institut consulaire de formation en alternance (ICFA).

La chambre tient à vous faire remarquer que ces deux associations n'ont pas à figurer sur l'organigramme, ou du moins, si vous maintenez votre présentation, elles devraient être identifiées comme telles afin d'éviter toute confusion. La chambre prend acte de la modification de l'organigramme permettant de bien identifier lesdites associations et de lever ainsi toute ambiguïté.

## **5 / les associations**

D'une manière générale, la chambre s'est attachée à vérifier l'existence de conventions passées entre la CCI de Bordeaux et certaines associations notamment lorsqu'il existe des mises à disposition de personnel ou de locaux ainsi que des facturations de prestations. Aucune anomalie n'a été relevée.

A cette occasion, la chambre a constaté que l'institut de management de cadres dirigeants (IMCD) créé le 22 novembre 2000 par la CCI de Bordeaux et la CRCI d'Aquitaine a pour objet d'entreprendre, d'animer, de favoriser et de promouvoir toutes actions tendant à la formation professionnelle, au conseil et à la recherche, autant de missions qui font partie intégrante de l'objet même de la C.C.I.B.

A l'interrogation de la chambre régionale des comptes sur la légitimité de maintenir une telle activité dans le cadre du régime associatif, vous avez annoncé votre intention de procéder à la liquidation de cette association à l'issue d'un contentieux en cours.

## **II – LE FONCTIONNEMENT INSTITUTIONNEL DE LA CCIB**

Le fonctionnement institutionnel de la C.C.I. de Bordeaux satisfait globalement aux impératifs de la réglementation en vigueur. Néanmoins, quelques anomalies ont pu être observées :

### **1 / le règlement intérieur**

Les contrôles effectués par la chambre ont permis de s'assurer que les principales dispositions prévues par les textes en vigueur sont reprises dans le règlement intérieur de la C.C.I. de Bordeaux. Il a été également observé que des modifications, intervenues depuis l'adoption du règlement intérieur initial de 1998, ont permis d'anticiper ou de corriger certains dysfonctionnements. C'est le cas notamment :

- des précisions apportées sur la durée maximale de fonction que peut exercer un président ou un membre du bureau ;
- de la mise en place, dans un souci de transparence, d'efficacité et de mise en concurrence, des procédures spécifiques de marché public ;
- de la composition et des règles de fonctionnement de la Commission d'appel d'offres (suivi des préconisations de la D.G.C.C.R.F.) ;
- de l'annulation, conformément à la préconisation nationale, de la possibilité de vote par procuration.

En ce qui concerne la transmission de ces décisions à l'autorité de tutelle, la chambre a constaté que si le nouveau règlement intérieur et la délibération correspondante de l'assemblée générale du 13 septembre 2004 ont bien été transmis au préfet par lettre recommandée, conformément à l'article 46 du décret n° 2004-576 du 21 juin 2004, en revanche les extraits des délibérations des Assemblées générales des 7 novembre 2005 et 6 février 2006, portant modification du règlement intérieur, n'ont pas fait l'objet d'une telle transmission. La chambre prend acte de la régularisation intervenue le 5 avril 2007.

### **2 / l'assemblée générale**

La chambre a observé que les deux dernières élections de 2002 et 2004 ont connu des taux de participations extrêmement faibles (17,25 % et 21,01 %), situant la C.C.I. de Bordeaux parmi les chambres ayant le plus faible taux en Aquitaine en 2004.

Elle a constaté la tenue d'assemblées générales mensuelles reflétant ainsi une véritable vie institutionnelle. Cependant, elle a relevé qu'au cours de la période 2001 à 2005, plusieurs assemblées générales se sont tenues aux dates fixées par les premières convocations, bien que le quorum réglementaire n'ait pas été atteint, en contradiction avec les dispositions de l'article 111-2-9 du règlement intérieur qui prévoit, dans un tel cas, l'envoi aux membres élus d'une nouvelle convocation pour une date ultérieure.

Si, d'une manière générale, les votes prévus à l'ordre du jour ont été reportés, il a été constaté cependant que la présentation du budget exécuté, acte essentiel de la vie institutionnelle de la C.C.I.B., a été maintenue lors de l'assemblée générale qui s'est tenue le 5 mai 2003 malgré l'absence de quorum (seulement 18 membres sur 47 en exercice). La chambre vous recommande d'éviter à l'avenir une telle situation.

### **3 / le président**

Conformément à l'article 1.15 de la circulaire n° 111 du 30 mars 1992 le président de la CCI doit présenter les budgets à l'assemblée générale. Or, sur la période contrôlée, il a été constaté que cette prérogative est systématiquement déléguée au président de la commission des finances.

### **4 / le trésorier**

En termes de responsabilité, et en vertu du principe de séparation des fonctions d'ordonnateur et de comptable, l'article 224 du règlement intérieur précise (reprise de l'article 1.31 de la circulaire n°111 du 30 mars 1992) que le trésorier répond de son action devant l'assemblée générale qui lui donne décharge vis-à-vis d'elle, à l'occasion du vote du budget exécuté et des comptes annuels. Là encore la chambre a constaté que la décharge annuelle sur la gestion comptable du trésorier est prononcée par l'assemblée générale sur présentation des comptes par le président de la commission des finances.

La chambre recommande le respect des prérogatives du président et du trésorier notamment lors de la présentation des budgets devant l'assemblée générale. La chambre prend acte de votre engagement à respecter ladite procédure.

## **III – LA SITUATION FINANCIERE DE LA CCIB**

Deux points sont abordés dans ce chapitre :

- la tenue de la comptabilité et la fiabilité des comptes ;
- l'analyse financière de la CCI de Bordeaux.

### **1/ la tenue de la comptabilité et la fiabilité des comptes**

La C.C.I. de Bordeaux se trouve soumise aux règles budgétaires et comptables du plan comptable général de 1982, en application de la circulaire ministérielle n° 111 du 30 mars 1992 portant réforme du plan comptable des chambres consulaires. Dans ce cadre, il a été constaté que la compagnie dispose bien d'un bilan et d'un compte de résultat conformes aux dispositions réglementaires.

Par ailleurs, la loi du 1<sup>er</sup> août 2003 sur la sécurité financière impose désormais aux établissements publics de l'Etat de publier des comptes consolidés complets au plus tard au titre de l'exercice 2006. La chambre a pu constater que la C.C.I. de Bordeaux a anticipé l'obligation légale en effectuant une consolidation test sur les comptes 2005.

La compagnie dispose d'une comptabilité budgétaire pouvant être qualifiée de semi analytique, c'est-à-dire découpée analytiquement en environ 600 sections de base et 150 niveaux divers de regroupement intermédiaires.

Les grands principes d'annualité et d'unité budgétaires sont respectés et tous les budgets établis sur la période 2001-2005 ont fait l'objet d'une transmission à l'autorité de tutelle ; ces transmissions ont été effectuées dans les délais impartis hormis pour les budgets rectificatifs 2001, 2002 et 2003. Il est noté toutefois, que les documents budgétaires transmis n'ont donné lieu, en retour, à aucune approbation explicite particulière; de ce fait, ils ont été considérés comme tacitement approuvés.

En ce qui concerne la valorisation du patrimoine, la chambre a noté que les terrains sur lesquels est édifié l'immeuble de la Bourse ont été valorisés à l'actif du bilan pour une valeur théorique de 10,671 M€ retenue en fonction des possibilités de construction au regard de la réglementation d'urbanisme régissant le secteur considéré. Par contre, il n'en va pas de même pour les bâtiments qui ne font l'objet d'aucune valorisation excepté pour les investissements réalisés par la C.C.I.B. La chambre prend acte de la mise en place, en 2006, d'une nouvelle règle permettant de ventiler, au prorata des superficies, la somme de 10,671 M€ entre les bâtiments et les terrains.

Sur ce point, la chambre a pris en compte les justifications produites par la direction de la C.C.I., à savoir « *la difficulté qu'il y a à obtenir une évaluation pertinente de bâtiments relevant de la catégorie monuments historiques ou de déterminer leur coût historique de construction* ». De plus, la propriété de ce bâtiment semble incertaine. C'est ce qui ressort d'un courrier envoyé par le président de la C.C.I.B. au ministre des Finances le 1<sup>er</sup> septembre 2005 et qui suggère une affectation du bâtiment au ministère du commerce et de l'artisanat, suivie d'un transfert de propriété à la C.C.I. de Bordeaux. Cette proposition étant restée sans réponse à ce jour, il est demandé à la compagnie d'informer la chambre des évolutions susceptibles d'apporter des modifications à la situation actuelle.

Par ailleurs, le contrôle sur pièces a permis de constater que certaines factures prises en charge par la C.C.I. concernaient des dépenses propres au Bordeaux Club Entreprises (B.C.E.). Ces dépenses, constituées exclusivement de frais de restaurant et de loisirs, sont équilibrées dans les comptes de la C.C.I. par des recettes d'un montant équivalent (cotisations versées par les membres). Toutefois, la chambre considère que la présence dans les comptes de la C.C.I. de tels mouvements financiers, liés à une activité qui lui est totalement étrangère, est de nature à perturber la lisibilité des comptes de la compagnie.

La C.C.I. ayant pris conscience que cette situation ne pouvait perdurer, une convention, conclue le 15 mars 2007, a fixé les nouvelles règles de fonctionnement. La juridiction en a pris connaissance.

## **2/ la situation financière de la CCIB**

L'analyse financière de la C.C.I. de Bordeaux a porté sur la comptabilité consolidée 2001-2005 des cinq services couvrant le champ d'activité de la compagnie (général, formation, aéroport, aménagements, aire de Cestas). Au terme de cette analyse, il apparaît que la situation financière de la compagnie est globalement satisfaisante.

Elle est caractérisée par les éléments suivants :

a) Le résultat net consolidé

Après avoir enregistré un déficit de 178 343 € en 2001 (+ 786 582 € en 2000), le résultat net redevient excédentaire dès 2002, pour le rester jusqu'en 2005 (+ 3 760 128 €), quand bien même les résultats de l'exercice 2005 incluent une reprise sur provision importante (2,5 M€ brut soit 1,7 M€ après imputation des charges correspondantes) liée au règlement d'un litige concernant le service de l'aéroport (Avia Partner). Un tel produit n'est pas reconductible sur les années suivantes.

b) Le résultat d'exploitation

De manière structurelle, le niveau des produits d'exploitation permet d'absorber la progression des charges d'exploitation. En effet, le résultat d'exploitation consolidé est positif sur la période contrôlée atteignant 5,2 M€ en 2005. Toutefois, l'évolution du résultat d'exploitation au cours de la période 2001-2005, détaillé par service, montre que les trois principaux secteurs d'activité de la C.C.I. connaissent des fortunes diverses :

- le service général présente une exploitation structurellement déficitaire jusqu'en 2003 ; elle ne devient excédentaire qu'à compter de l'exercice 2004.

- dans le même temps, le service de l'aéroport dégage des résultats excédentaires. La nette dégradation (diminution de moitié) enregistrée de façon continue et constante de 2001 à 2004 a été stoppée en 2005 avec un résultat qui redevient fortement excédentaire (3,432 M€), cela grâce à une forte diminution des charges d'exploitation (- 9,5 %).

- quant au résultat enregistré par le service de la formation, il connaît également un redressement significatif en fin de période (+ 552 944 € en 2005).

En ce qui concerne les produits d'exploitation consolidés, ils connaissent sur la période 2001-2005, une évolution positive, de l'ordre de 26,5 %, soit une évolution moyenne annuelle de 6 %. Ils passent de 71,507 M€ en 2001 à 90,486 M€ en 2005. A ce titre, la chambre constate que la structure des produits d'exploitation de la CCIB se caractérise par un chiffre d'affaires largement supérieur au produit de l'I.A.T.P. Ce chiffre d'affaires est généré à 92,7 % par deux services : celui de l'aéroport (42 M€ représentant 65 % du chiffre d'affaires) et celui de la formation (17,9 M€ représentant 27,7 % du chiffre d'affaires).

Le produit de l'I.A.T.P. a progressé sur la période 2001-2005 de 12,1 % passant de 14,2 M€ à 15,9 M€ soit un rythme moyen annuel de progression de 2,9 %. Cette évolution est générée, d'une part, par l'augmentation sensible des bases en fin de période (+ 4,7 % en 2005) et par le relèvement des taux qui sont passés de 1,03 % en 2001 à 1,18 % en 2005. Malgré l'augmentation des taux de 14,5 % sur la période, la CCI de Bordeaux se situe à l'avant dernier rang des CCI de la Région Aquitaine. Enfin, il a pu être constaté que le produit de l'I.A.T.P. était affecté aux services généraux et à la formation.

Quant aux charges d'exploitation consolidées, elles ont connu une augmentation de l'ordre de 21,5 %, sur la période 2001-2005, de cinq points inférieure à celles des produits, soit une évolution moyenne annuelle de 5 % (6 % pour les produits). Elles sont passées de 68,017 M€ en 2001 à 82,607 M€ en 2005.

Le poste achats et charges externes, qui regroupe les dépenses des comptes 60-61-62, représente à lui seul 39,3 % des charges d'exploitation en 2005 (39,7 % en 2001). Il a connu une progression de 20,2 % entre 2001 et 2005 (4,7 % en moyenne annuelle). Il est noté que les trois services cités précédemment, service général, formation et aéroport de Bordeaux, consomment en 2005 plus de 98 % de la totalité des achats et charges externes de la C.C.I.B. Toutefois, la chambre constate que les achats et charges externes de ces trois services demeurent relativement maîtrisées depuis 2002 : service général (- 3,8 %), service de l'aéroport (+ 3,2 %), service de la formation (+ 2,7 %).

Le poste des charges de personnel vient au deuxième rang parmi les dépenses de la C.C.I.B. Sur la période étudiée, les charges du seul compte 64 (28 M€ en 2005) ont progressé de 20,6 %, soit une augmentation moyenne annuelle de 4,8 %. Sur le dernier exercice, cette augmentation est de 0,569 M€ (+ 2,1 %), soit un niveau inférieur à la croissance mécanique de la masse salariale estimée à 2,5 %. Par ailleurs, la part relative de ces charges dans les dépenses d'exploitation reste stable, avec un taux de 33,9 % en 2005, contre 34,2 % en 2001.

La chambre a pris bonne note que la maîtrise de la masse salariale est inscrite dans la stratégie prioritaire de la direction de la C.C.I.B. afin de créer des marges de manœuvre supplémentaires dans le but de renforcer son action en faveur des entreprises.

#### c) L'autofinancement

La C.C.I. dégage, de façon continue sur l'ensemble des exercices de la période examinée, une capacité d'autofinancement brute positive. Le niveau atteint en 2005 (12,812 M€), en augmentation de près de 2 M€ par rapport à 2004, est le plus élevé des six derniers exercices écoulés.

Le ratio CAF brute/annuité en capital mesure la capacité de la CCIB à autofinancer ses investissements. Une valeur inférieure à 100 % traduit une absence d'autofinancement des investissements. La chambre a ainsi relevé, par l'analyse de ce ratio, les situations difficiles du service de l'aéroport (82 %) et de celui de la formation (69 %) au cours de l'exercice 2004. Toutefois, une amélioration est constatée en 2005 au cours de laquelle les ratios des deux services concernés sont redevenus positifs (respectivement 120 % et 133 %). Néanmoins, l'amélioration de ce ratio s'explique en partie par la baisse de l'annuité en capital due notamment au décalage des emprunts 2004 sur 2005 (autorisation ministérielle reçue tardivement) entraînant le remboursement de la première annuité en 2006.

De la même façon, la C.A.F. disponible, qui s'était réduite en 2004 en passant de 2,396 M€ à 0,384 M€, a progressé en 2005 pour atteindre 3,706 M€

En conséquence, la chambre recommande à la CCIB de maintenir son effort en matière d'autofinancement notamment par la mise en place de recettes pérennes et la limitation du recours à l'emprunt.

#### d) Les opérations en capital

La situation de la C.C.I.B. est caractérisée par une certaine stabilisation (à un niveau élevé) des dépenses d'équipement sur la période 2001-2004, puis une baisse sensible enregistrée en 2005, provoquée par la forte diminution (- 59 %) des opérations portant sur les immobilisations mises en concession.

L'établissement du tableau de financement permet de constater que l'équilibre financier global de la C.C.I. est largement assuré, de façon structurelle, par le recours à l'emprunt. En effet, pour faire face à un besoin de financement conséquent et récurrent, la compagnie se voit assez largement contrainte de faire appel à des financements extérieurs, compte tenu d'un autofinancement insuffisant.

En fin d'exercice 2005, le fonds de roulement brut s'élevait à 10,223 M€ (l'équivalent de 35 jours de charges de fonctionnement et d'investissement), soit un ratio d'un bon niveau, stabilisé depuis 2001 (37 jours). La neutralisation des provisions pour dépréciation des comptes de tiers (C/49 au passif), ainsi que des reliquats des emprunts contractés mais non encore affectés, permet de calculer un fonds de roulement net inférieur au fonds de roulement brut, mais qui représente encore 29 jours de couverture des charges totales de la C.C.I. en 2005.

#### e) Le bilan

Le total du bilan ressort à 140,516 M€ en 2005, soit 73,374 M€ sans l'aéroport. L'impact de ce service est important puisque, sans lui, les capitaux propres de la C.C.I. se trouvent pratiquement divisés par deux.

Globalement, la C.C.I. de Bordeaux connaît entre 2001 et 2005 un certain enrichissement patrimonial, l'actif immobilisé augmentant de 15 %. Plus précisément, alors que le volume des immobilisations corporelles et incorporelles stagne globalement, plus particulièrement depuis l'exercice 2003, le stock des immobilisations mises en concession progresse de façon importante et continue, (+ 36,5 %, soit une augmentation moyenne annuelle de 8,1 %), pour finalement représenter près de 60 % de l'actif immobilisé en 2005.

Le taux de vétusté général des actifs corporels immobilisés de la C.C.I. de Bordeaux, qui était de l'ordre de 55 % en 2001, s'est dégradé par la suite pour dépasser 57 % en 2005. De surcroît, le taux de vétusté calculé pour les seules immobilisations mises en concession était de 63 % au 31 décembre 2005. La chambre rappelle qu'il est d'usage de considérer qu'un taux de vétusté supérieur à 50 % traduit un vieillissement excessif des équipements. Toutefois, la chambre retient les explications fournies quant aux règles particulières appliquées pour l'aéroport de Bordeaux Mérignac en matière d'amortissement (durée d'amortissement plus courte) expliquant le taux de vétusté plus élevé.

#### f) La trésorerie

La C.C.I.B. disposait au 31 décembre 2005 d'une trésorerie nette de 12,918 M€ dont 2,966 M€ au titre de l'aéroport.

Les produits financiers générés par les placements de trésorerie ont diminué tout au long de la période étudiée, de façon très marquée depuis 2004, les placements de la taxe d'apprentissage n'étant plus effectués par la C.C.I. de Bordeaux, mais par la Chambre régionale.

### g) Les disponibilités

La multiplicité des comptes bancaires (12) ouverts par la C.C.I., outre le fait qu'elle génère des coûts superflus, peut constituer un facteur de risques. Toutefois, la chambre prend acte du fait que la compagnie compte profiter d'un prochain appel d'offres pour remédier à cet état de fait.

### h) L'endettement

Sur la période 2001 à 2005, l'encours consolidé de la C.C.I. a progressé de 22,3 % (soit 5,2 % en moyenne annuelle), passant de 48,006 M€ à 58,724 M€, même si une certaine stagnation est observée depuis l'exercice 2003. La répartition de cet encours entre les services de la C.C.I.B. est inégale, l'aéroport représentant à lui seul près des trois-quarts de l'endettement (41,814 M€ soit 71,2 %), devant le service de la formation.

Malgré la progression de l'encours, le ratio mesurant la capacité de désendettement (encours de la dette/CAF Brute) a légèrement baissé sur la période passant de 5 années en 2001 à 4,6 années en 2005.

L'annuité de la dette reste stable sur la période 2001-2005. Elle représente de l'ordre de 11 % du total des produits de l'exercice 2005.

## **IV – LA GESTION DES RESSOURCES HUMAINES**

La C.C.I. de Bordeaux mène, depuis plusieurs années, une véritable politique de management de ses ressources humaines. Formellement définie en 1993, elle a connu au fil du temps un certain nombre d'adaptations successives inscrites dans le cadre d'un plan d'action. Cette politique reste aujourd'hui encore, pour l'essentiel, d'actualité.

Récemment, en 2005, un processus de gestion de projets a été mis en œuvre (16 projets), accompagné d'une réorganisation des services centraux (« *simplicité et lisibilité* ») et d'un redéploiement des effectifs, « *en fonction des projets à gérer* ».

### **1 / Les charges de personnel**

Comme vu précédemment, les charges brutes de personnel (compte 64) ont progressé de 20,6 %, entre 2001 et 2005, soit une augmentation moyenne annuelle de 4,8 %. Une partie de cette progression (11,22 %) est directement liée à l'avancement des personnels à divers titres : 3,90 % pour la promotion à l'ancienneté et 7,32 % pour la promotion au titre des nouvelles qualifications et du mérite.

L'augmentation de la masse salariale est aussi générée par l'accroissement global de l'effectif de la C.C.I.B. de 6,8 % sur la période 2001-2005. La légère diminution enregistrée en 2005 (- 6,33 postes E.T.P.) s'inscrit dans la politique de maîtrise des effectifs affichée par l'organisme consulaire. La compagnie emploie en majorité des agents sous statut sur des emplois permanents (titulaires et stagiaires); ce phénomène participe à la stabilité de l'institution.

## **2 / Les effectifs**

En 2005, l'effectif de 536 agents se répartit presque par tiers entre les trois principaux services de la compagnie. En effet, les effectifs du service général (service fonctionnel), qui diminuent de manière continue depuis 2001 en conformité avec les orientations arrêtées, sont passés de 215 agents en 2001 à 192 agents en 2005 et ceux de BEM et de l'aéroport sont respectivement de 169 agents et de 175 agents.

La répartition par sexe montre une représentation féminine prépondérante et en augmentation (+ 35 % en 2005 contre + 32 % en 2001), concentrée principalement sur les services de la Bourse (+ 82 %) et de B.E.M. (+ 96 %). La moyenne d'âge générale des agents de la C.C.I.B. est plutôt élevée (42,22 ans en 2005), de même que le niveau de l'ancienneté moyenne (12 ans et demi en 2005), le turn-over des effectifs (interne et externe) étant très faible (13 entrées et 10 sorties, soit 2,70 % en 2005 contre 4,43 % en 2001). Enfin, la part représentée par les personnels d'encadrement reste stable tout au long de la période étudiée, de l'ordre de 37 %.

## **3 / Le classement et la rémunération des agents de la CCIB**

L'article 14 des statuts précise que le classement du personnel est fixé par une grille nationale établie par la commission paritaire nationale : cette grille est obligatoire. Or, la C.C.I. de Bordeaux (article 7 du règlement intérieur) a adopté, lors de la commission paritaire locale du 31 janvier 1996, sa propre grille locale, différente de la grille nationale.

De même, l'article 15 du statut national des personnels prévoit que la rémunération mensuelle indiciaire des agents titulaires et stagiaires des C.C.I. est calculée en multipliant la somme de trois indices par la valeur du point national. Or, l'article 2 du règlement intérieur de la C.C.I.B. « Valeur du point » déroge à ce principe, dès lors que pour le calcul de cette rémunération de base il est fait application d'une valeur locale du point d'indice nettement supérieure (+ 0,73 point en 2005) à la valeur du point d'indice adoptée en commission paritaire nationale.

Toutefois, le 28 mars 2006, un accord, applicable à toutes les chambres de commerce et d'industrie a été signé au niveau national sur la classification des emplois statutaires des C.C.I. La chambre a pris note que, d'ores et déjà, un plan d'action a été élaboré dès le 16 septembre 2006 par le département des affaires sociales et juridiques de la C.C.I.B., afin d'étudier la mise en place de la nouvelle grille des emplois.

La chambre a pris connaissance du dispositif mis en place par la CCIB, visant à aboutir à la signature d'un accord avec les représentants du personnel pour le 31 décembre 2007.

Enfin, l'article 42 du statut national des agents des C.C.I. dispose que « la rémunération du directeur général doit être fixée en points d'indice, comme il est indiqué à l'article 15 ». Or, il a été observé qu'aucune référence indiciaire ne figure dans la convention d'embauche du directeur général de la C.C.I.B. en date du 11 décembre 1995, pas plus que dans la décision prise par le président le 28 juillet 1998, portant augmentation de la rémunération. La chambre prend acte de la régularisation intervenue.

#### **4 / L'absentéisme**

L'analyse des bilans sociaux communiqués par la C.C.I.B. permet de constater une certaine progression des taux d'absentéisme. En effet, le niveau atteint (hors congés de maternité) tous services confondus, est de l'ordre de 14 jours par an et par agent, tant en 2004 qu'en 2005.

#### **5 / Le départ du directeur de Bordeaux Ecole Management**

Le 16 décembre 2004, la C.C.I. de Bordeaux, par l'intermédiaire de son président, a signé un « protocole transactionnel » avec le Directeur de BEM mettant fin à ses fonctions.

L'intéressé a quitté ses fonctions le 26 décembre, date à laquelle a été établi un solde de tout compte. L'article 1<sup>er</sup> du protocole transactionnel précise qu'il bénéficie désormais d'un congé de fin d'activité à compter du 27 décembre 2004.

A compter de cette date, dans le cadre du processus de C.F.A. tel qu'il a été adopté en commission paritaire nationale en date du 5 mars 1997 (annexe à l'article 54-2 du statut), la C.C.I.B. verse à l'intéressé une indemnité de cessation d'activité, une indemnité compensatrice de congés payés et un prorata de 13<sup>ème</sup> mois. Dès le 27 décembre 2004 et jusqu'au 31 décembre 2008, le versement d'une allocation de remplacement est également prévu.

Par ailleurs, outre les indemnités dues au titre de sa mise en congé de fin d'activité, il a été décidé de lui verser également une indemnité de licenciement de 147 060 € et une indemnité transactionnelle de 28 940 €, cela au titre des dispositions de l'article 4 du protocole.

Or, il apparaît, d'une part, que la situation de l'intéressé ne correspond à aucun des cas prévus par le statut des personnels des C.C.I. en matière de mise en œuvre d'une procédure de licenciement et d'autre part, que le déroulement réglementaire d'une telle procédure n'a pas été respecté.

En conséquence, sans ignorer les raisons des deux parties pour aboutir à cet accord, la chambre estime que l'indemnité de licenciement de 147 060 € convenue entre l'organisme et l'intéressé est dénuée de tout fondement juridique et constitue clairement une pure et simple libéralité ; qu'à ce titre elle aurait dû faire l'objet d'une décision budgétaire de l'assemblée générale, décision qui aurait également dû être transmise à l'autorité de tutelle conformément aux dispositions de l'article 4 de l'arrêté du 26 décembre 1991.

## **6 / Les frais de déplacements**

L'activité de la C.C.I.B. génère en continu un flux très important de missions et de déplacements, principalement dans le ressort immédiat de la compagnie, mais également sur l'ensemble du territoire national, ainsi qu'à l'étranger. Ainsi, 3 435 écritures ont été enregistrées au cours de l'exercice 2005 au titre des « Déplacements des agents et membres élus », cela pour les 3 principaux services de la C.C.I.B.

Toutefois, les montants payés au titre des missions et des déplacements entre 2001 et 2005 demeurent relativement stables. Rapportés au montant total du poste « Autres achats et charges externes », ils ne représentent que 2,7 % en 2005, contre 3,2 % en 2001. De plus, il a été constaté qu'une partie non négligeable de ces frais donne lieu soit à refacturation soit à l'encaissement de subventions dans le cadre d'opérations cofinancées.

Les contrôles exercés sur l'exercice 2005 ont permis de constater l'absence répétée d'ordres de mission pour des déplacements effectués hors du département. Toutefois, suite aux vérifications effectuées sur les pièces du mois de juin 2006, il a été observé sur ce point une amélioration notoire. Une amélioration du même ordre a été constatée concernant la présence et la qualité des justificatifs produits à l'appui des mandats relatifs aux remboursements des frais exposés par les collaborateurs, lors de leurs déplacements.

Globalement, il semble donc que les procédures formalisées par la C.C.I.B. au cours du deuxième semestre 2005 ont été progressivement mises en place au sein des différents services. Cette évolution a globalement permis la clarification et l'unification des diverses pratiques suivies jusque là.

## **V – L'ORGANISATION DE LA FONCTION ACHAT**

La chambre s'est intéressée plus particulièrement à la procédure de validation des achats et à la dévolution de la commande publique

### **1 / la validation des achats**

La CCI de Bordeaux, a souhaité récemment renforcer et sécuriser encore d'avantage l'ensemble de ses procédures d'achats. Cet effort s'est traduit par l'adoption en assemblée générale du 29 novembre 2005 de nouveaux circuits de procédures de validation des achats, applicables au 1<sup>er</sup> janvier 2006.

Trois circuits de procédures de validation des achats sont actuellement en vigueur à la compagnie : un circuit commun au service central, à l'aire de Cestas et au service aménagement, un circuit pour BEM et un circuit pour l'aéroport.

Il ressort, au vu des pièces contrôlées sur place, que la mise en œuvre de cette nouvelle procédure a permis d'apporter un supplément d'efficacité et de fiabilité dans la validation des achats.

## **2 / la dévolution de la commande publique**

La chambre, dans le cadre de cette instruction, a souhaité contrôler l'application des procédures définies par le code des marchés publics auquel les CCI sont assujetties.

Ces contrôles ont eu pour finalité de s'assurer :

- de la composition réglementaire de la commission d'appel d'offres, de sa convocation systématique, de régularité de ces décisions ;
- de la mise en place de procédures de marché public conformes aux dispositions des codes qui se sont succédés sur la période contrôlée ;
- de l'application effective de ces procédures pour les marchés de fourniture et les marchés de service.

Par ailleurs, il ressort de l'analyse, portant sur 15 fournisseurs et prestataires de service, très peu d'anomalies. En effet, la chambre a constatée pour une seule société, l'absence de marché jusqu'en 2006 inclus, alors que le total annuel des prestations facturées aurait nécessité la mise en place des procédures réglementaires prévues pour une mise en concurrence des prestataires potentiels. Toutefois, il est pris bonne note des mesures de régularisation prises, en fin d'année 2006, sur ce dossier, afin d'aboutir à la signature d'un marché pour l'activité « traiteur ». Ce constat général est conforté par l'analyse qui a été faite sur les marchés de travaux dans le cadre de l'enquête sur l'aéroport.

## **VI – L'AEROPORT DE BORDEAUX MERIGNAC**

En 2006, la Cour des comptes et vingt chambres régionales des comptes (CRC) ont participé à une enquête nationale portant sur la gestion d'une quarantaine d'aéroports régionaux et locaux, dont l'aéroport de Bordeaux Mérignac. Cette plate forme aéroportuaire, gérée par la chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux (CCIB) est située dans la partie ouest de l'agglomération et ouverte 24 H sur 24, avec une capacité théorique maximale d'accueil de 33 mouvements par heure, la nuit étant plus particulièrement réservée au transport du fret.

### **1 / Présentation et mode de gestion**

L'aéroport de Bordeaux présente la particularité de disposer d'une emprise foncière importante (860 hectares). A l'intérieur de cet espace, la surface affectée à l'aérogare est de 31 170 m<sup>2</sup>. Le fret se voit attribuer une surface de 14 000 m<sup>2</sup> ; la superficie réservée aux hangars des avions est de 15 300 m<sup>2</sup> et celle utilisée par les loueurs de voitures de 238 m<sup>2</sup>. En 2005, le trafic passager est de 3,1 millions de passagers pour 70 611 mouvements, étant observé que subsiste un trafic militaire devenu relativement marginal qui représente en effet 7,5 % (5 331 mouvements) de l'activité totale en 2005.

## **1 / La desserte de l'aéroport**

La desserte d'un aéroport constitue un élément important de son attractivité. Outre le réseau urbain de bus, la plate-forme est desservie par une navette, cofinancée par l'utilisateur et la CCIB ; elle est également accessible, bien entendu, par les véhicules personnels qui utilisent trois parcs de stationnement publics, d'une capacité d'accueil totale de 3 750 places se situant dans une distance comprise entre 30 et 300 m au maximum de l'aérogare, parcs qui sont gérés par la CCIB, hormis le fonctionnement et la surveillance qui font l'objet d'un marché avec un prestataire. Bien qu'en théorie la capacité d'accueil soit suffisante (1000 places de parking par million de passagers), un projet d'extension des parcs de stationnement est actuellement à l'étude. Les études de capacité des parcs de stationnement réalisées en fonction du développement prévisible du trafic laissent apparaître un besoin de 1 200 places supplémentaires en 2008.

La plate-forme aéroportuaire (près de 8 000 emplois), génère à elle seule plusieurs dizaines de milliers de déplacements chaque jour. A ce chiffre s'ajoutent les déplacements induits par la zone d'influence économique de l'aéroport (près de 40 000 salariés hors plate-forme aéroportuaire), les déplacements dus aux pôles commerciaux proches de l'aéroport, ainsi que les déplacements touristiques et les déplacements pour convenance personnelle.

C'est donc une somme considérable de déplacements que connaît la zone aéroportuaire qui est saturée plusieurs fois par jour principalement aux heures de pointe, ce qui nuit incontestablement à l'attractivité de l'aéroport. De nombreuses études (initiées par la CCIB et/ou la Direction départementale de l'Équipement, la communauté urbaine de Bordeaux) convergent vers la nécessité de procéder à divers aménagements (rond-point, rocade à 2 fois trois voies...). A cet égard, les responsables de la CCI souhaitent voir réaliser l'élargissement de la rocade (2x3 voies) entre le pont d'Aquitaine (échangeur 4) et l'aéroport (sortie 11 a). Cet axe est jugé important afin d'éviter que la clientèle du nord du département et des Charentes ne se transfère sur d'autres aéroports dont l'accessibilité redeviendrait concurrente du fait des difficultés bordelaises. De plus, l'aéroport demande la transformation en 2x2 voies de l'axe situé entre le rond point à la sortie de la rocade et la zone aéroportuaire, transformation qui devrait intervenir dans des délais rapprochés selon les derniers développements connus.

Enfin, la chambre de commerce souhaite qu'un accès direct au mode de transport aérien puisse être offert par une connexion de l'aéroport au réseau TER et TGV, permettant notamment de développer le tourisme et l'ouverture à l'international des entreprises. Cette intermodalité devrait également s'effectuer avec le tramway, avec la prolongation du réseau jusqu'à la zone aéroportuaire. Ainsi, la réservation d'une emprise pour un transport en site propre, qui sera vraisemblablement un bus dans un premier temps, pourrait se réaliser entre la station de tramway et la plate forme aéroportuaire.

## **2/ le cadre juridique de gestion**

### 2-1 : le mode juridique de gestion

De 1931 à 1981, la chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux (CCIB) a bénéficié d'une concession cinquantenaire. Puis la CCIB a eu une autorisation d'occupation temporaire (AOT) prorogée d'année en année depuis 1981 jusqu'en 2000. Les négociations avec les services de l'Etat, à la suite de la publication du cahier des charges type 1997 par le décret n° 97-547 du 29 mai 1997 modifié (concessions aux risques et périls du concessionnaire) ont

notamment porté sur l'octroi, en fin de concession, d'une indemnité compensatoire destinée à contribuer au remboursement des emprunts souscrits par le concessionnaire. Cette indemnité est déterminée en multipliant la capacité d'autofinancement moyenne, par un paramètre fixé dans la convention de concession.

Depuis 2001, l'aéroport de Bordeaux Mérignac est géré par la CCI de Bordeaux, en vertu d'une concession. La convention de concession a été signée le 15 février 2001, entre d'une part, le ministre chargé de l'aviation civile agissant au nom de l'Etat et dénommé « autorité concédante » et, d'autre part, la CCIB, représentée par son président en vertu d'une délibération du 4 décembre 2000 et dénommée « concessionnaire ». Un arrêté interministériel<sup>1</sup> du 12 mars 2001 (JO du 21 mars 2001) a accordé la concession pour l'exploitation de l'aérodrome de Bordeaux Mérignac à la CCIB, conformément au cahier des charges type approuvé par le décret du 29 mai 1997, modifié par le décret n° 99-780 du 6 septembre 1999.

La durée de la concession a été fixée à 5 ans (article 14 de la convention) à compter de la date de publication de l'arrêté interministériel approuvant le cahier des charges et la convention de concession. La concession accordée à l'établissement consulaire venait donc à échéance le 20 mars 2006. Par délibération du 6 février 2006, l'assemblée générale de la CCIB a autorisé le président à signer un avenant qui acte la prorogation de la convention de concession de l'aéroport de Bordeaux jusqu'au 31 décembre 2007. Cet avenant a été signé le 07 mars 2006 ; l'arrêté interministériel autorisant cette prolongation a été publié au journal officiel le 13 mai 2006.

L'octroi des concessions est exclu du champ de la mise en concurrence obligatoire. En revanche, il est soumis à une obligation de publicité depuis 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. Toutefois, l'attribution des concessions aéroportuaires échappe à l'obligation de mise en concurrence prévue par les dispositions de la loi précitée, dans la mesure où ce contrat bénéficie de l'exception prévue à l'article 41b de ladite loi<sup>2</sup>, qui dispense de mise en concurrence les délégations de service public octroyées à un établissement public, lorsque l'activité déléguée figure expressément dans les statuts de l'établissement en question. Par suite, la convention de concession en date du 15 février 2001 et approuvée le 12 mars 2001, n'a pas fait l'objet d'une procédure de publicité. Enfin, il convient de relever que la concession ne s'écarte pas du cahier des charges type 1997 ; c'est pourquoi, un simple arrêté a été suffisant pour l'approuver.

## 2-2 : l'avenir du mode de gestion

Comme indiqué précédemment, la concession est arrivée à expiration en 2006 et a été récemment prorogée jusqu'au 31 décembre 2007. La loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports opère une mutation du régime de gestion des aéroports. Aux termes de l'article 7 de la loi du 20 avril 2005 précitée, le concessionnaire de l'aéroport peut changer de nature ; à la demande de chaque chambre de commerce et d'industrie concernée, l'autorité administrative peut autoriser la cession ou l'apport de la concession aéroportuaire à une société dont le capital

---

<sup>1</sup> Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie, ministère de l'équipement, des transports et du logement, le secrétariat d'Etat au budget, le secrétariat d'Etat aux PME, au commerce, à l'artisanat et à la consommation et le secrétariat d'Etat à l'industrie.

<sup>2</sup> Décision n°92-316 du conseil constitutionnel du mercredi 20 janvier 1993

initial est détenu entièrement par des personnes publiques, dont la chambre de commerce et d'industrie titulaire de la concession cédée.

A l'initiative de la CCIB, une société privée a été initialement constituée. Il s'agit d'une société par actions simplifiée (SAS) ; celle-ci a été instituée par la CCIB le 16 décembre 2005, après délibération de l'assemblée générale du 29 novembre 2005. L'enregistrement au greffe du tribunal de commerce de Bordeaux est du 20 décembre 2005 et la publication dans les « Echos judiciaires girondins » est du même jour.

Par délibération en date du 20 avril 2007, la CCIB a transformé la SAS précédemment créée en société anonyme « Aéroport de Bordeaux Mérignac » ; cette société a un capital de 148 000 €, réparti à raison de 60 % pour l'Etat, 25 % pour la CCIB et 15 % pour les collectivités territoriales (région Aquitaine, département de la Gironde, communauté urbaine de Bordeaux, commune de Bordeaux, commune de Mérignac). Aux termes de l'article 14 des statuts, ladite société est dirigée par un directoire qui exerce ses fonctions sous le contrôle d'un conseil de surveillance.

Conformément à la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports, la CCIB a délibéré pour apporter la concession de l'aérodrome de Bordeaux Mérignac à la nouvelle société ; en application de la loi précitée, cet apport a été autorisé par l'arrêté du ministère des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer en date du 17 avril 2007 (JO du 20 avril 2007). La concession vient à échéance le 31 décembre 2007.

## **2 / l'analyse financière**

### **2-1 : la fiabilité des comptes**

#### **2-1-1 : la séparation des activités aéroportuaires**

L'activité aéroportuaire est budgétairement et comptablement individualisée (avec production d'états financiers et comptables spécifiques), avant consolidation. Par ailleurs, la chambre relève qu'il n'y a pas de filiales.

#### **2-1-2 : la comptabilité analytique**

Concernant la période 2001/2005, la chambre observe que l'aéroport n'a pas de comptabilité analytique permettant une appréhension relativement précise des coûts des différentes activités. La juridiction estime pourtant que la mise en place d'un tel dispositif s'avérait nécessaire dès lors que l'article 37 du décret 97-547 du 29 mai 1997 portant approbation du cahier des charges type applicable à l'aéroport de Bordeaux Mérignac, prévoit que la contribution du budget de la concession aux services généraux du concessionnaire (CCIB) doit correspondre à la réalité des prestations fournies.

Toutefois, la chambre prend acte qu'en application des dispositions de la loi du 20 avril 2005 précitée et de son décret d'application du 20 juillet 2005 (codifié à l'article R224-2 du code l'aviation civile), l'aéroport met en place en 2007 le dispositif de manière à satisfaire à cette obligation, en ventilant les produits et charges selon qu'ils relèvent du service public aéroportuaire ou non, de manière à identifier et justifier les coûts relatifs à chacune des catégories de redevances.

### 2-1-3 : les avances et subventions publiques

La Chambre régionale des comptes d'Aquitaine relève qu'il n'y a pas d'avances et/ou de subventions d'exploitation des collectivités locales à l'aéroport de Bordeaux pour assurer son équilibre financier pendant la période sous revue. Elle constate également que la taxe additionnelle à la taxe professionnelle n'intervient pas dans le financement de la plate-forme. Le seul versement que l'on peut relever provient du FIATA, 2002, dans le cadre du renforcement des mesures de sécurité.

### 2-1-4 : les dépenses de sûreté/sécurité

L'article 8 de la concession en vigueur jusqu'au 31/12/2007 énonce les missions régaliennes prises en charge par le concessionnaire et leur mode de financement par la taxe d'aéroport (article 1609 quater viciis du code général des impôts). En 2001, le montant perçu de la taxe aéroport est de 5,1 M€; en 2005, il s'élève à 12,4 M€

Les dépenses de sûreté recouvrent l'ensemble des coûts matériels, humains (dont sous-traitance), d'assurance et de participation aux frais généraux découlant de l'exercice des missions suivantes :

	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
<b>IFBS<sup>3</sup></b>	<b>2 517 583</b>	<b>2 881 692</b>	<b>2 974 616</b>	<b>3 200 329</b>
Dont moyens humains sous traités	1 955 407	1 768 289	2 521 694	2 462 495
<b>CAZR<sup>4</sup></b>	<b>1 166 002</b>	<b>1 305 129</b>	<b>1 352 195</b>	<b>1 266 494</b>
Dont moyens humains sous traités	841 816	912 883	921 566	720 623
<b>IFPBM<sup>5</sup></b>	<b>3 397 096</b>	<b>4 604 626</b>	<b>4 241 318</b>	<b>4 596 975</b>
Dont moyens humains sous traités	2 843 133	3 428 915	3 571 878	3 694 365
<b>TOTAL SURETE (hors immobilisation)</b>	<b>7 080 681</b>	<b>8 233 447</b>	<b>8 568 129</b>	<b>9 063 799</b>
Dont moyens humains sous traités	5 640 356	6 110 087	7 018 138	6 877 483
<b>Sauvetage et lutte contre incendie – péril aviaire</b>	<b>2 427 817</b>	<b>2 324 454</b>	<b>2 933 652</b>	<b>3 165 466</b>
Dont moyens humains sous traités	1 761 728	1 786 800	2 193 782	2 313 372
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>9 508 498</b>	<b>10 557 901</b>	<b>11 501 781</b>	<b>12 229 264</b>
<b>Dont moyens humains</b>	<b>7 402 084</b>	<b>8 542 887</b>	<b>9 211 920</b>	<b>9 190 855</b>

<sup>3</sup> Inspection filtrage des bagages de soute (IFBS)

<sup>4</sup> Contrôle des accès communs à la zone réservée (CAZR),

<sup>5</sup> Poste d'inspection filtrage des passagers et des bagages à main (IFPBM).

<sup>6</sup> Service de sauvetage et lutte contre incendies aéronefs + péril aviaire

<b>sous traités</b>				
---------------------	--	--	--	--

S'agissant de la sécurité, la juridiction prend note que l'aéroport de Bordeaux Mérignac vient d'obtenir, en août 2006, le certificat de sécurité aéroportuaire exigé par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour les aérodromes utilisés pour les vols internationaux, contrainte transposée depuis le 10 juillet 2006, par la France pour les aérodromes dont le trafic est supérieur à 1,5 millions de passagers. Ce certificat est valable jusqu'au 11 août 2011. C'est le premier aéroport français à avoir obtenu cette certification.

## 2-2 : la structure des dépenses d'exploitation

### 2-2-1 : les frais de personnel

#### 2-2-1-1 : les charges directes :

Au 31 décembre 2005, l'aéroport de Bordeaux Mérignac disposait d'un effectif de 176 personnes. S'agissant de la traduction financière de ces frais, et dans un souci d'exhaustivité, il convient de prendre en compte, outre les frais directs, les charges imputées à d'autres comptes telles que les impôts et taxes sur rémunération (comptes 631 et 633), les frais de personnel intérimaire ou détaché (compte 621), la fraction de la contribution aux frais généraux versée à la CCIB et relative aux salaires (compte 186800) jusqu'en 2004.

	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Frais de personnel compte 64	6 675 328	6 849 146	7 406 266	7 902 357
Impôts Taxes sur rémunération comptes 631 – 633	195 882	255 550	321 251	363 992
Personnel intérimaire ou détaché compte 621	292 464	182 619	428 118	339 551
Contribution frais généraux (salaire) fraction compte 186800	62 655	63 790	8 081	0
<b>SOUS TOTAL (personnel CCIB)</b>	<b>7 226 329</b>	<b>7 351 105</b>	<b>8 163 716</b>	<b>8 605 900</b>

#### 2-2-1-2 : les charges indirectes :

De plus, il convient de prendre en compte les charges de personnel liées à la sous-traitance (partie du compte 611) des missions régaliennes de sécurité et de sûreté, mais également les frais de personnel de la sous-traitance ne relevant pas des missions régaliennes. Toutes ces charges sont comptabilisées dans les « charges externes » ; elles doivent donc être retraitées et réintégrées dans les dépenses de personnel afin de permettre une comparaison avec un aéroport assurant ces missions en régie. Dans ce cas, pour 2005, ces frais de personnel sous traités s'élèvent à 10 665 243 €

<b>Personnel sous traité (missions régaliennes)</b>	7 402 084	8 542 887	9 211 920	9 190 855
<b>Personnel sous-traité (hors missions régaliennes)<sup>7</sup></b>	1 834 033	1 936 410	1 819 513	1 474 388
<b>SOUS TOTAL (personnel sous-traité)</b>	<b>9 236 117</b>	<b>10 479 297</b>	<b>11 031 433</b>	<b>10 665 243</b>

Au total, les frais directs et indirects de personnel à la CCIB (aéroport) représentent 19,3 M€ en 2005.

	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>16 462 446</b>	<b>17 830 402</b>	<b>19 195 149</b>	<b>19 271 143</b>

#### 2-2-2 : la contribution de l'aéroport à la CCIB

La chambre relève que la contribution versée aux services centraux de la CCIB gestionnaire a évolué de 36% sur la période 2001 – 2005. Elle se décompose de la manière suivante :

	Nature des charges	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
1	Fournitures	3 107	1 389	1 842	1 295	3 449
2	Divers	1 129	668	6 830	22 159	221 875
3	Informatique	33 487	29 568	42 973	44 348	47 785
4	Reprographie	725	551	722	0	550
5	Personnel	60 382	62 555	63 790	8 081	0
<b>6</b>	<b>Frais de siège</b>	<b>854 178</b>	<b>1 081 115</b>	<b>1 036 950</b>	<b>1 158 420</b>	<b>1 002 000</b>
7	Frais financiers	0	0	0	11 210	20 469
	<b>TOTAL</b>	<b>953 008</b>	<b>1 175 846</b>	<b>1 153 107</b>	<b>1 245 513</b>	<b>1 296 128</b>

Sur cette contribution à la CCIB et notamment le calcul des frais de siège, la juridiction constate que ceux-ci sont déterminés à partir des charges d'exploitation (comptes 60 à 66, hors contributions internes), auxquelles il est appliqué un taux de 3,5 %. La chambre régionale des comptes note que ce mode de calcul ne correspond pas à la règle prévue par l'article 37 du décret n° 97-547 du 29 mai 1997 portant approbation du cahier des charges type applicable à l'aéroport de Bordeaux, précédemment évoqué, à savoir la réalité des prestations fournies. Certes, et comme indiqué précédemment, en l'absence de comptabilité analytique, la CCIB ne s'est pas mise en mesure de déterminer la réalité des coûts, au cours de la période.

<sup>7</sup> En l'absence d'informations précises détenues par l'aéroport sur le coût réel des frais de personnel des prestations effectuées hors missions régaliennes (chariots, nettoyage des locaux, navette, enlèvement des ordures, gestion des parkings, gardiennage, travaux informatiques), et compte tenu que lesdites missions nécessitent une main d'œuvre substantielle, un coefficient de 70 % du montant total de la facturation a été retenu.

Toutefois, dans l'optique de la constitution de la société aéroportuaire, une simulation des prestations de service que pourrait rendre la CCIB à cette société avait conduit à une estimation d'environ 366 000 € comme l'indique le tableau ci-après.

(Source : CCIB)

Activités	Montant estimé dû par l'aéroport (en €)
DRH	114 405
Contrôle de gestion	15 410
Comptabilité/trésorerie	83 471
Logistique/travaux/achats	5 230
juridique	3 914
DG/DAG	57 207
communication	7 901
informatique	78 990
<b>TOTAL</b>	<b>366 527</b>

La juridiction relève à ce sujet que ce chiffre varie très sensiblement par rapport à la contribution payée aux services centraux jusqu'à la création de la société aéroportuaire. Elle relève de surcroît que la convention de services et d'assistance passée avec la nouvelle société prévoit, pour un périmètre d'intervention qui n'est pas fondamentalement différent par rapport aux services effectués précédemment, un coût annuel prévisionnel d'environ 200 000 €TTC.

### 2-2-3 : les impôts et taxes

La commune de Mérignac, la CUB, le département de la Gironde et la région Aquitaine sont les principaux bénéficiaires des impôts et taxes acquittés par l'aéroport. Les exonérations à la taxe foncière concernent les locaux dévolus aux missions de l'Etat (police de l'air et des frontières, douanes...) ; il en est de même des locaux pompiers. S'agissant de la taxe professionnelle, les investissements relatifs à la sécurité et à la sûreté sont soustraits des bases d'imposition.

Le tableau ci-après indique pour 2005 les impôts et taxes payés aux différentes collectivités (montants en €) :

	Taxe foncière	Taxe professionnelle	DDFCI	Vignettes automobiles	TOTAL
Commune/CUB	735 576	1 623 014			2 358 590
DEPARTEMENT	197 299	626 912			824 211
REGION	71 621	237 061			308 682
Fiscalité directe locale	80 400	198 959			279 359
Frais CCI ou agricole	380	87 644			88 024
Dégrèvement ou contre-passation	- 119 855	-1 650 730			-1 770 585
Commune de Pessac Cne St jean d'Illac			88 110		88 110
Autres				2 792	
<b>TOTAL</b>	<b>965 553</b>	<b>1 122 860</b>	<b>198</b>	<b>2 792</b>	<b>2 091 403</b>

Par ailleurs, la CCIB, via l'activité aéroportuaire a été soumise à l'impôt sur les bénéfices à hauteur de :

	2002	2003	2004	2005
Montant (en €)	0	12 622	49 043	1 477 972

#### 2-2-4 : les frais financiers

Le niveau et l'évolution des frais financiers (compte 66), liés à ceux de l'endettement et des investissements réalisés, sont mentionnés sur le tableau ci-dessous :

	2002	2003	2004	2005
<b>Frais financiers</b>	<b>1 217 726</b>	<b>1 249 917</b>	<b>1 086 777</b>	<b>1 107 819</b>
Encours de dette	32 097 169	42 352 133	44 856 820	41 814 024
<i>Emprunts souscrits</i>	<i>2 428 307</i>	<i>16 969 993</i>	<i>10 027 531</i>	<i>3 510 602</i>
<i>Remboursement capital</i>	<i>5 598 571</i>	<i>6 710 574</i>	<i>7 498 299</i>	<i>6 544 082</i>

Malgré une augmentation sensible de l'encours, la chambre observe une relative stabilité des charges financières en 2002 et 2003 ; cette situation s'explique par un décalage dans le temps au niveau de l'appel des emprunts et la baisse des taux d'intérêts à court terme. En 2004, les charges financières continuent de baisser, profitant de l'évolution favorable des taux.

#### 2-2-5 : les ratios relatifs aux charges d'exploitation

Le dénominateur (commun à l'ensemble des ratios) est égal au montant des charges d'exploitation (y compris les dépenses de sûreté), hors charges calculées (amortissements et provisions).

	2002	2003	2004	2005
Charges d'exploitation <sup>8</sup> (hors charges calculées) (en €)	32 024 662	30 915 539	35 580 711	31 926 966

Les charges externes recouvrent les comptes<sup>9</sup> 60 (achats) – 61 (services extérieurs sauf partie du 611 relatif au personnel sous traité) – 62 (autres services extérieurs sauf 621) – 63 (impôts et taxes sauf 631 et 633) – 65 (autres charges de gestion courante).

	2002	2003	2004	2005
Charges externes (A)	13 263 475	10 798 270	14 201 575	10 570 159
Charges d'exploitation (B)	32 024 662	30 915 539	35 580 711	31 926 966
A/B (en %)	41,41	34,92	39,91	33,10

<sup>8</sup> Les charges d'exploitation regroupent les comptes 60 – 61 – 62 – 63 – 64 – 65 – 66 – 1864 – 1868.

<sup>9</sup> Tels qu'ils figurent sur les balances comptables.

Les frais de personnel sont corrigés et incluent les comptes 64 (charges de personnel) – 621 (personnel extérieur à l'entreprise) – 631 (impôts sur rémunérations administration) – 633 (impôts sur rémunérations autres organismes) – 611 (sous-traitance générale pour la part relative au personnel sous traité<sup>10</sup>) – 1868 (contribution versée au service général pour la part qui correspond aux frais de personnel).

	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Frais de personnels (En €courants) (A)	16 462 446	17 830 402	19 195 149	19 271 143
Charges exploitation (B)	32 024 662	30 915 539	35 580 711	31 926 966
A/B (en %)	51,4	57,67	53,94	60,36

Il convient de préciser que sur les 19 271 143 € retenus pour les dépenses de personnel en 2005, 9 190 855 € sont afférents aux missions régaliennes de sécurité, missions imposées par la législation, et sous-traitées. Par suite, la neutralisation desdites dépenses donne le résultat suivant :

	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Frais de personnels (En €courants) Hors missions régaliennes sous-traitées (A)	9 060 362	9 287 515	9 983 229	10 080 288
Charges exploitation (B)	32 024 662	30 915 539	35 580 711	31 926 966
A/B (en %)	28,3	30	28	31,5

Au vu des tableaux précédents, la chambre observe que l'augmentation de 9 points constatés entre 2002 et 2005 (prise en compte des missions régaliennes de sécurité, personnel sous-traité) n'est imputable aux contraintes de sécurité qu'à hauteur de 70 %, un différentiel de 3,3 points subsistant.

Par ailleurs, les frais financiers correspondent au montant des « charges financières » tel qu'indiqué sur les balances comptables (solde compte 66) ; ils diminuent de 0,3 points sur la période :

	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Frais financiers (A)	1 217 726	1 249 917	1 086 777	1 107 819
Charges exploitation (B)	32 024 662	30 915 539	35 580 711	31 926 966
A/B (en %)	3,80	4,04	3,05	3,47

<sup>10</sup> En l'absence d'informations sur la part des dépenses de personnel sous-traité pour les prestations hors missions régaliennes, il a été retenu un taux de 70 % desdites charges de sous-traitance.

Enfin, les contributions aux frais généraux (compte 1868 hors frais de personnel) évoluent comme ci-après entre 2002 et 2005 :

	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005(balance)</b>
Contributions frais généraux (A)	1 018 460	973 160	1 150 339	1 002 000
Charges exploitation (B)	32 024 662	30 915 539	35 580 711	31 926 966
A/B (en %)	3,18	3,15	3,23	3,14

### **2-3 : la structure des recettes d'exploitation**

#### 2-3-1 : les principales ressources de fonctionnement

##### *2-3-1-1 : les redevances aéronautiques*

Sur la période 2001/2005, les produits des redevances aéronautiques augmentent globalement de 5,8 %. Le tableau ci-dessous retrace l'évolution de ces produits et sous produits et permet également de situer le niveau de l'activité militaire, marginale par rapport à l'activité civile :

	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
<b>Atterrissage</b>	<b>3 347 102</b>	<b>3 189 774</b>	<b>3 124 868</b>	<b>3 424 018</b>	<b>3 533 589</b>
311 trafic intern	374 986	320 147	320 133	373 411	429 579
312 trafic nat	2 910 424	2 804 167	2 754 961	2 997 144	3 049 307
314 intern milit	14 912	11 288	14 299	11 241	1 704
315 nat militaire	51 524	54 169	35 473	42 220	52 998
<b>Balisage</b>	<b>722 667</b>	<b>693 520</b>	<b>669 174</b>	<b>682 990</b>	<b>668 177</b>
321 int.civil	53 130	56 059	57 424	52 164	51 627
322 nat civil	658 038	624 523	599 490	618 060	605 459
323 inter.milit	463	269	224	263	162
324 nat. Milit.	11 167	12 668	12 034	12 501	10 929
<b>Stationnement</b>	<b>418 450</b>	<b>408 726</b>	<b>446 157</b>	<b>497 541</b>	<b>476 619</b>
331 trafic inter.	46 671	55 924	42 637	43 119	19 403
332 trafic nat	371 778	352 802	403 520	454 422	457 216
<b>Passagers</b>	<b>6 277 247</b>	<b>5 976 242</b>	<b>6 095 437</b>	<b>6 703 982</b>	<b>6 714 442</b>
341 trafic inter	2 770 644	1 198 691	734 264	931 896	1 173 767
342 trafic nat	3 506 603	3 373 095	3 402 181	3 484 388	3 593 504
343 trafic CEE non dissocié international		1 830 848	1 958 991	2 287 696	1 947 171
<b>Sous-total</b>	<b>10 765 469</b>	<b>10 268 263</b>	<b>10 335 639</b>	<b>11 308 532</b>	<b>11 392 828</b>

Sur les 11,4 M€ de redevances aéronautiques en 2005, la taxe d'atterrissage (3,5 M€ en 2005) et la taxe passager (6,7 M€ en 2005) constituent donc les deux principales redevances.

*2-3-1-2 : la taxe d'aéroport*

Comme indiqué précédemment, le produit de cette taxe (comptabilisée au 706360) est affecté au financement des services de sécurité et de sûreté :

	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Taxe aéroport	5 124 654	9 599 746	10 838 478	12 037 503	12 375 632

Entre 2001 (5,1 M€) et 2005 (12,4 M€), les ressources dégagées par cette taxe connaissent une progression de 142 %.

*2-3-1-3 : les redevances extra aéronautiques*

	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Redevances domaniales (compte 7065)	2 422 372	2 629 529	2 554 010	2 445 069	2 750 372
Redevances d'usage et installation (70644)	8 275 635	8 351 619	8 227 302	8 516 212	8 528 530
Prestations domaniales (compte 7066)	2 014 800	1 869 126	1 960 822	1 862 516	1 994 709
Prestations commerciales (comptes 706410, 706422 et 706480)	4 008 983	3 764 650	3 596 179	3 629 038	4 087 338
prestations et act. Annexes (compte 7068)	76 595	84 611	84 611	114 121	139 691
<b>TOTAL redevances extra aéronautiques</b>	<b>16 798 389</b>	<b>16 727 139</b>	<b>16 422 926</b>	<b>16 566 958</b>	<b>17 500 641</b>

Entre 2001 et 2005, les redevances extra aéronautiques n'ont progressé que de 4,1 %, du fait notamment de la baisse de l'activité consécutive aux événements ayant affecté le transport aérien à la fin de l'année 2001.

2-3-2 : les ratios relatifs à la structure des recettes d'exploitation

Le total des recettes d'exploitation constituant le dénominateur, correspond à la somme des redevances aéronautiques (comptes 70631 à 70634), des redevances extra aéronautiques (comptes 7064 – 7065 – 7066 – 7068), de la taxe d'aéroport (compte 70636), des produits financiers (compte 76), des produits des prestations de service (comptes 704 – 707 – 708).

L'évolution de ces produits a été la suivante sur la période 2002 à 2005 :

	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Recettes d'exploitation (en €)	37 347 829	38 545 145	40 802 837	42 035 084

De 2002 (37,3 M€) à 2005 (42 M€), les recettes d'exploitation ont augmenté de 12,5 %.

a) *Les redevances aéronautiques réglementées (comptes 70631 à 70634)*

	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Numérateur : B = redevances aéronautiques (hors taxe aéroport)	10 268 262	10 335 634	11 308 531	11 392 828
Dénominateur : A = Recettes exploitation	37 347 829	38 545 145	40 802 837	42 035 084
B/A (en %)	27,5	26,82	27,72	27,11

Sur la période considérée, la part des redevances aéronautiques réglementées dans le total des recettes d'exploitation a stagné autour de 27 %.

b) *Les redevances extra aéronautiques (comptes 7064, 7065, 7066, 7068)*

	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Numérateur : B = redevances extra aéronautiques	16 727 139	16 422 926	16 566 958	17 500 691
Dénominateur : A = Recettes exploitation	37 347 829	38 545 145	40 802 837	42 035 084
B/A (en %)	44,79	42,61	40,61	41,63

En revanche, la part que représentent les redevances extra aéronautiques dans le total des recettes d'exploitation a régressé de plus de 3 points entre 2002 et 2005, année où elle se situe à 41,6 %.

c) *La taxe d'aéroport (compte 70636)*

	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Numérateur : B = Taxe d'aéroport	9 599 746	10 838 478	12 037 503	12 375 632
Dénominateur : A = Recettes exploitation	37 347 829	38 545 145	40 802 837	42 035 084
B/A (en %)	25,71	28,12	29,51	29,45

Comme indiquée précédemment, le produit de la taxe d'aéroport a connu une progression importante ; par suite, la proportion de celle-ci dans les recettes totales d'exploitation a augmenté de 3,7 points, pour se situer à 29,4 % en 2005.

*d) Les produits de prestations de service (comptes 704, 707, 708) :*

	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Numérateur : B = Produits de prestations de sce	752 183	947 970	889 328	765 869
Dénominateur : A = Recettes exploitation	37 347 829	38 545 145	40 802 837	42 035 084
B/A (en %)	2,02	2,46	2,18	1,83

La part que ces produits représentent dans les recettes totales d'exploitation est peu importante en niveau ; en tendance, il peut être constaté une quasi stagnation sur la période.

## **2-4 : la situation financière de l'aéroport**

L'analyse financière de l'aéroport a été examinée à partir des soldes intermédiaires de gestion, de l'autofinancement, de l'équilibre d'exploitation, du bilan et de l'endettement. Cette situation financière a été étudiée au vu des comptes annuels produits par la CCIB, dont l'aéroport représente 65 % du chiffre d'affaires. Cette situation n'appelle pas de commentaires particulièrement critiques de la part de la chambre régionale des comptes d'Aquitaine ; les constats qui suivent permettent néanmoins de percevoir les tendances dégagées par les principaux ratios.

### 2-4-1 : les soldes intermédiaires de gestion (SIG)

Le tableau des soldes intermédiaires de gestion (SIG) représente une cascade de marges qui constituent autant de paliers dans la formation du résultat net de l'exercice. Sur ces SIG, l'appellation « redevances extra aéronautiques » (ligne n° 3) comprend, outre les redevances stricto sensu (montant 17 500 641 € en 2005), le produit des activités annexes (533 340 € en 2005) et enfin, les transferts de charges (322 655 €) en 2005.

## SOLDES INTERMEDIAIRES DE GESTION

		2001	2002	2003	2004	2005
1	Marge commerciale	30 095	38 596	39 410	41 729	61 957
<b>2</b>	<b>Redevances aéronautiques</b>	<b>10 765 466</b>	<b>10 268 262</b>	<b>10 335 634</b>	<b>11 308 531</b>	<b>11 392 828</b>
2.1	- passagers	6 277 247	5 976 242	6 095 435	6 703 982	6 714 442
2.2	- atterrissage	3 347 102	3 189 774	3 124 868	3 424 018	3 533 589
2.3	- balisage et stationnement	1 141 117	1 102 246	1 115 331	1 180 531	1 144 797
	-fret					
<b>3</b>	<b>Redevances extra aéronautiques</b>	<b>18 089 100</b>	<b>18 483 248</b>	<b>17 758 042</b>	<b>19 357 503</b>	<b>18 356 496</b>
3.1	- sur chiffre d'affaire	4 008 984	3 764 650	3 596 180	3 629 039	4 087 338
3.2	- domaniales	2 417 759	2 629 527	2 554 009	2 445 070	2 750 372
3.3	Recettes parking	5 199 041	5 393 192	5 497 201	5 794 134	6 225 812
	Refacturation pour usage	6 463 316	6 695 879	6 110 652	7 489 260	5 292 974
<b>4</b>	<b>Recettes assistance en escale</b>					
<b>5</b>	<b>Taxe d'aéroport</b>	<b>5 124 654</b>	<b>9 599 746</b>	<b>10 838 478</b>	<b>12 037 503</b>	<b>12 375 632</b>
<b>1+2+3+4 +5</b>	<b>Production de l'exercice (A)</b>	<b>34 009 315</b>	<b>38 389 852</b>	<b>38 971 564</b>	<b>42 745 266</b>	<b>42 186 913</b>
6	Contribution aux dépenses générales du gestionnaire	854 178	1 081 115	1 036 950	1 158 420	1 002 000
7	Achats	2 168 809	2 026 118	2 128 851	2 062 934	2 188 577
8	Charges externes	12 831 721	17 221 412	17 413 444	19 667 841	17 906 894
<b>6+7+8</b>	<b>Consommations externes (B)</b>	<b>15 854 708</b>	<b>20 328 645</b>	<b>20 579 245</b>	<b>22 889 195</b>	<b>21 097 471</b>
<b>A-B</b>	<b>VALEUR AJOUTEE (VA)</b>	<b>18 154 607</b>	<b>18 061 207</b>	<b>18 392 319</b>	<b>19 856 071</b>	<b>21 089 442</b>
9	Participation gestionnaire					
10	Subvention d'exploitation Etat					
11	Subvention exploitation département					
12	Subvention exploitation autres (à préciser)	914				3 546
<b>9+ 0+11+12</b>	<b>Total Subventions d'exploitation (C)</b>	<b>914</b>				<b>3 546</b>
13	Personnel	6 145 418	6 737 883	6 912 937	7 414 348	7 902 356
14	Impôts	1 729 867	1 687 440	1 990 486	2 498 527	1 930 789
15	Autres			12 622	49 043	1 477 972
<b>13+14+15</b>	<b>Charges décaissées (D)</b>	<b>7 875 285</b>	<b>8 425 323</b>	<b>8 916 045</b>	<b>9 961 918</b>	<b>11 311 117</b>
<b>VA+C-D</b>	<b>EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION (EBE)</b>	<b>10 280 236</b>	<b>9 635 884</b>	<b>9 476 274</b>	<b>9 894 153</b>	<b>9 781 871</b>
16	Amortissements (hors caducité)	7 192 877	7 312 550	7 042 494	7 993 813	7 148 481
17	Provisions	663 373	445 174	619 146	742 520	955 071
18	Reprises sur amortissements et provisions	<b>253 004</b>	<b>2 141 987</b>	<b>109 733</b>	<b>1 755 712</b>	<b>288 395</b>
<b>16+17-18</b>	<b>Charges calculées (E)</b>	<b>7 603 246</b>	<b>5 615 737</b>	<b>7 551 907</b>	<b>6 980 621</b>	<b>7 815 157</b>
<b>19</b>	<b>Autres charges de gestion courante</b>	<b>38 707</b>	<b>1 954 075</b>	<b>99 699</b>	<b>1 627 704</b>	<b>12 089</b>
<b>20</b>	<b>Autres produits de gestion courante</b>					
<b>EBE-E-19+20</b>	<b>RESULTAT D'EXPLOITATION (RE)</b>	<b>2 638 283</b>	<b>2 066 072</b>	<b>1 824 668</b>	<b>1 285 828</b>	<b>1 954 625</b>
21	Produits financiers	53 632	500	4 215	517	255
22	Charges financières (y compris amortissements de caducité)	1 373 350	1 217 727	1 249 917	1 086 778	1 107 820
<b>21-22</b>	<b>RESULTAT FINANCIER (RF)</b>	<b>-1 319 718</b>	<b>-1 217 227</b>	<b>-1 245 702</b>	<b>-1 086 261</b>	<b>-1 107 565</b>
<b>RE+RF</b>	<b>RESULTAT COURANT (RC)</b>	<b>1 318 565</b>	<b>848 845</b>	<b>578 966</b>	<b>199 567</b>	<b>847 060</b>
23	Produits exceptionnels	1 050 693	1 030 490	880 628	1 057 280	3 341 357
24	Charges exceptionnelles	2 219 798	671 507	1 576 574	1 476 779	1 948 683
<b>23-24</b>	<b>RESULTAT EXCEPTIONNEL (REX)</b>	<b>-1 169 105</b>	<b>358 983</b>	<b>-695 946</b>	<b>-419 499</b>	<b>1 392 674</b>
<b>RC-REX</b>	<b>RESULTAT DE L'EXERCICE</b>	<b>149 460</b>	<b>1 207 828</b>	<b>-116 980</b>	<b>-219 932</b>	<b>2 239 734</b>

Parmi ces soldes figure la production de l'exercice ; le chiffre d'affaires<sup>11</sup> en constitue la majeure partie.

(Extraits des éléments fournis en annexe aux comptes annuels « ventilation du chiffre d'affaires »)

Compte 706	2001	2002	2003	2004	2005
Redevances aéronautiques (taxe d'aéroport incluse)	15 890 123	19 868 009	21 174 117	23 346 035	23 768 459
Redevances extra aéronautiques	16 798 389	16 727 139	16 422 926	16 566 958	17 500 641
Produits activités annexes	730 045	589 813	776 035	708 031	533 340
<b>CHIFFRE D'AFFAIRES</b>	<b>33 418 557</b>	<b>37 184 962</b>	<b>38 373 078</b>	<b>40 621 025</b>	<b>41 802 443</b>

Entre 2001 et 2005, il peut être observé une augmentation de l'ordre de 25% du chiffre d'affaires. Hors taxe d'aéroport, le chiffre d'affaires n'augmente toutefois que de 4 % sur la période considérée ; en euros constants, le chiffre d'affaires (hors taxe d'aéroport) a donc légèrement baissé<sup>12</sup>. Par ailleurs, le montant global des redevances extra aéronautiques demeure relativement stable.

Les consommations externes augmentent de plus de 33 % entre 2001 (33,4 M€) et 2005 (41,8 M€), notamment les charges externes (+ 40%). Il s'agit essentiellement des charges liées à l'activité de sous-traitance générale où l'incidence des mesures de sûreté mises en place après les événements du 11 septembre 2001 (contrôle renforcé des personnes et des bagages) a été particulièrement ressentie. La contribution aux dépenses du gestionnaire (CCIB), indexée sur les charges d'exploitation de l'aéroport varie elle aussi de + 35% entre 2001 (854 178 €) et 2004 (1 158 420 €) ; comme indiquée précédemment, les frais de siège, composante principale de ladite contribution, ont été plafonnés à 1 002 000 € en 2005.

Par ailleurs, il est constaté une augmentation de la valeur ajoutée (+ 16% entre 2001 et 2005). De plus, l'aéroport ne bénéficie d'aucune subvention d'exploitation sur la période.

L'excédent brut d'exploitation diminue dans une proportion de – 5% de 2001 à 2005 par l'effet conjugué de l'augmentation des charges de personnel (+ 28%) et de la fluctuation du poste « impôts et taxes » (mise en service de nouveaux investissements et redressement fiscal). Enfin, le résultat d'exploitation chute de moitié entre 2001 (2,6 M€) et 2004 (1,3 M€) ; un redressement est néanmoins constaté en 2005 laissant apparaître un résultat positif de 1,9 M€ tout de même inférieur de 26 % à celui observé en 2001.

Après intégration du résultat financier, le résultat courant varie très fortement à la baisse jusqu'en 2004 où il ressort tout juste positif (199 567€) ; une amélioration est perceptible en 2005 (847 060 €).

<sup>11</sup> La différence entre la production de l'exercice et le chiffre d'affaires provient de la prise en compte des transferts de charges et de la marge commerciale.

<sup>12</sup> Entre décembre 2001 (indice 104,3) et décembre 2005 (indice 113), le taux d'inflation s'élève à + 8,3%.

Le résultat exceptionnel connaît des écarts sensibles d'une année sur l'autre en raison notamment des dotations constituées deux années de suite (2003 et 2004) pour risque, et liées au contentieux avec une société. La situation ayant connu une issue (transaction) en 2005, une reprise sur la provision (2,5 M€) a été effectuée.

Compte tenu de tous ces éléments, le résultat de l'exercice ne présente aucun caractère de stabilité sur la période examinée ; après deux années (2003 et 2004) où il ressort négatif, il atteint + 2 239 734 € selon le compte de résultat définitif en 2005.

#### 2.4.2 : La capacité d'autofinancement (CAF)

	2001	2002	2003	2004	2005
<b>MARGE BRUTE AUTOFINANCEMENT (ou C.A.F. Brute)</b>	<b>7 485 549</b>	<b>6 417 824</b>	<b>7 995 755</b>	<b>7 067 805</b>	<b>7 823 675</b>
Remboursement capital des emprunts	5 022 096	5 598 571	6 710 574	7 498 299	6 544 082
<b>C.A.F. nette</b>	<b>2 463 453</b>	<b>819 253</b>	<b>1 285 181</b>	<b>- 430 494</b>	<b>1 279 593</b>

La chambre constate que la CAF brute, bien que fluctuante, demeure positive sur toute la période. De même, après remboursement de la part en capital des emprunts, il peut être observé que la CAF nette est positive sur toute la période hormis l'année 2004.

#### 2-4-3 : l'analyse du bilan

Bien que l'on puisse constater une amélioration sensible des fonds propres entre 2004 et 2005, le ratio fonds propres (capitaux propres + autres fonds propres) rapporté au total du bilan, diminue légèrement au cours de la période, passant de 27 % en 2001, à 26,5 % en 2005.

Par ailleurs, le fonds de roulement (hors reliquats d'emprunts) décroît de 45 % entre 2001 (3,5 M€) et 2005 (1,9 M€).

	2001	2002	2003	2004	2005
<b>FOND DE ROULEMENT NET</b>	<b>3 484 323</b>	<b>- 2 266 183</b>	<b>4 702 948</b>	<b>2 161 325</b>	<b>2 350 207</b>
Reliquats emprunts en attente utilisation	0	0	2 375 000	1 000 000	460 000
<b>FDR hors reliquats d'emprunt</b>	<b>3 484 323</b>	<b>- 2 266 183</b>	<b>2 327 948</b>	<b>1 161 325</b>	<b>1 890 207</b>

Outre le fait, exceptionnel, que le fonds de roulement soit négatif au 31/12/2002 par suite d'emprunts non encore réalisés, il est relevé sa diminution progressive de l'ordre de moins 58 % entre 2001 et 2005.

L'évolution du ratio « fonds de roulement brut/ produits d'exploitation courante » (production de l'exercice au sens des SIG) illustre ce constat :

	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Produits exploitation courante (A)	34 009 315	38 389 852	38 971 564	42 745 266	42 186 913
Fonds de roulement brut au 31/12 (B)	5 897 254	- 2 073 650	5 709 810	2 175 710	2 426 726
<b>B/A en %</b>	<b>17,34</b>		<b>14,65</b>	<b>5,08</b>	<b>5,75</b>

La chambre constate que pour financer ses futurs équipements, l'aéroport devra recourir à d'autres sources de financement.

#### 2-4-4 : l'endettement

Les emprunts sont souscrits par la CCIB après autorisation délivrée par arrêté du ministre des PME, du commerce, de l'artisanat et des professions libérales. Sur les 58,7 M€ d'encours de dette de la CCIB, l'aéroport représente 41,8 M€

(Montants en €)

	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Capital remboursé	4 983 983	5 597 046	6 695 035	7 495 312	6 542 796
Intérêts payés <sup>13</sup>	1 440 206	1 252 629	1 190 462	1 034 843	1 013 434
<b>Annuité</b>	<b>6 424 190</b>	<b>6 849 675</b>	<b>7 885 498</b>	<b>8 530 155</b>	<b>7 556 231</b>
Nouveaux em-prunts réalisés	6 540 030	2 423 900	16 950 000	10 000 000	1 500 000
<b>Capital restant du au 31/12</b>	<b>35 270 315</b>	<b>32 097 169</b>	<b>42 352 133</b>	<b>44 856 820</b>	<b>41 814 024</b>

Le rapport entre le « solde endettement<sup>14</sup> » et la capacité d'autofinancement (CAF) est particulièrement important pour l'aéroport de Bordeaux et la CCIB gestionnaire. En effet le niveau d'endettement de l'aéroport est, d'une certaine manière, plafonné par la convention de concession et la détermination de l'indemnité compensatoire. Ainsi, au terme de la concession, l'encours ne doit pas être supérieur à 5,5 fois la CAF moyenne sur 5 ans ; tout endettement qui serait supérieur resterait à la charge de la CCIB au terme de la concession. La juridiction constate que, au cours de la période sous revue, la CCIB et l'aéroport se sont toujours attachés à veiller au respect de cet objectif.

<sup>13</sup> Chiffres relevés sur l'annexe 7.3 des comptes produits.

<sup>14</sup> Soit l'endettement au 31/12 de l'année – le fonds de roulement à la même date.

Par ailleurs, afin d'apprécier le poids et l'évolution du service de la dette, le ratio « annuité de la dette sur produits d'exploitation » a été calculé entre 2002 et 2005 :

	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
<b>Annuité</b>	<b>6 849 675</b>	<b>7 885 498</b>	<b>8 530 155</b>	<b>7 556 231</b>
Produits d'exploitation <sup>15</sup> (C)	38 389 852	38 971 564	42 745 266	42 186 913
En %	17,8	20,2	19,9	17,9

La chambre observe que le service de la dette se situe en dessous des 20 % tout au long de la période. Sur ce plan, la situation de l'aéroport de Bordeaux Mérignac n'appelle pas de commentaires particuliers.

#### 2-4-5 : l'équilibre d'exploitation

La chambre a examiné l'évolution entre 2002 et 2005, par passager, du taux de couverture des charges d'exploitation (majorées des frais financiers, des amortissements et des provisions) par les produits d'exploitation :

	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Passagers (A <sup>16</sup> )	2 904 761	2 805 400	2 897 096	3 062 393
Charges d'exploitation + frais financiers + charges calculées (B)	39 782 386	38 577 179	44 317 043	40 030 517
C = B/A	13,69	13,75	15,29	13,07
Produits d'exploitation (D)	38 389 852	38 971 564	42 745 266	42 186 913
E = D/A	13,22	13,89	14,75	13,77
Taux de couverture E/C	96,5	<b>101,01</b>	96,4	<b>105,3</b>

La juridiction note qu'à deux reprises au cours de la période (en 2002 et 2004), les produits perçus par l'aéroport ne couvrent pas les charges d'exploitation.

#### 2-4-6 : les investissements

L'article 5 de la convention de concession signée le 15 février 2001 prévoit que le concessionnaire est tenu d'établir avec l'autorité concédante un plan à cinq ans destiné notamment à définir et proposer la liste des principaux investissements envisagés. Ainsi, et suite à l'ajustement permanent des budgets prévisionnels, 61,6 M€ d'investissements ont été prévus entre 2001 et 2005. La chambre constate à cet égard que le taux de réalisation est important (88,6 %) ; en effet, les dépenses d'investissements réalisées sur cette période se sont élevées à 54,6 M€

<sup>15</sup> Production de l'exercice dans les SIG

<sup>16</sup> passagers hors transit

Sur ce montant, les opérations courantes représentent 37% (20,1 M€) et les opérations exceptionnelles 63% (34, 6 M€). S'agissant des opérations exceptionnelles, le plus gros programme, encore poursuivi en 2005, concerne le réaménagement du Hall A. Entre 2001 et 2005, 14,7 M€ ont été consacrés à cette opération. De plus, 7,2 M€ ont été affectés à des opérations liées à la sécurité. Enfin, la réalisation d'une infrastructure nouvelle, la jetée de « la Porte Ibérique », représente également un montant de près de 10 millions d'euros sur la même période.

Sur cette opération, la chambre a procédé à l'examen des procédures utilisées pour la passation du marché de maîtrise d'œuvre et de certains marchés de travaux. Ce contrôle révèle une correcte application des formalités administratives prévues par le code des marchés publics.

### **3 / la performance et la productivité de l'aéroport**

#### **3-1 : un environnement en mutation**

L'aéroport de Bordeaux Mérignac a enregistré en 2005, 3 062 400 passagers hors transit, se situant ainsi au 5<sup>ème</sup> rang sur le plan national (hors Bâle Mulhouse et Paris). Entre 2004 et 2005, la croissance du trafic a été légèrement supérieure à la croissance moyenne des aéroports français ; cette tendance s'est d'ailleurs poursuivie en 2006.

En 2005, le nombre total de vols s'est élevé à 70 611 dont 49 200 vols commerciaux (passagers). Bien qu'en régression depuis 1990, le trafic national tient encore une place prépondérante à Bordeaux ; en 2005, il représente 70% du trafic total passagers commerciaux (contre 77,1% en 1990). Les liaisons radiales (vers Paris) interviennent pour près de 67% du trafic national (Orly = 46% - CDG = 21%). Si l'on exclue les passagers en transit (0,9% du trafic), le trafic international 2005 représente 29,9% du trafic total (en 1990, ce pourcentage était de 17,8).

La chambre constate une croissance régulière du trafic international ces dernières années. Cette situation devrait perdurer et, en 2009, la part du trafic international pourrait atteindre 36,1% de l'ensemble. C'est du moins ce qui devrait résulter de la stratégie de l'aéroport mise en œuvre afin de compenser la perte de trafic aérien qui sera consécutive à la création de la ligne TGV Bordeaux/Paris (échéance 2013 et 2016). Au vu des antécédents (TGV « méditerranée » reliant Marseille à Paris depuis 2001), cette perte est d'ores et déjà évaluée à plus de 1 000 000 de passagers (sur 1 500 000 environ).

En effet, dans les cinq prochaines années, l'aéroport doit anticiper la chute de trafic sur la desserte parisienne, chute consécutive à l'amélioration de la ligne TGV Paris Bordeaux (LGV Tours Angoulême Bordeaux). La baisse du temps de parcours de 3 H à 2 H 30 dans un premier temps, prévue en 2013 (soit - 600 000 passagers), puis à 2 H 05 en 2016 (- 400 000 passagers), va affaiblir la compétitivité du transport aérien sur cette desserte qui représente 50 % de l'activité aéronautique de l'aéroport. Afin de compenser cette baisse de trafic inévitable, l'aéroport de Bordeaux axe donc sa stratégie sur le développement du trafic international.

#### **3-2 : les lignes proposées**

En 2005, il existe 11 liaisons nationales régulières au départ de Bordeaux (Clermont-Ferrand – Lille – Lyon – Marseille – Nantes – Nice – Paris CDG et Orly – Reims – Rennes – Strasbourg). S'y ajoutent 3 liaisons saisonnières régulières (Ajaccio – Bastia – Pointe-à-Pitre). La situation a peu varié en nombre depuis 2001, où 15 destinations nationales étaient proposées.

Les destinations européennes sont au nombre de 18 : Amsterdam – Barcelone – Birmingham – Bristol – Bruxelles – Copenhague (saisonnière) – Dublin – Genève - Lisbonne – Londres – Madrid – Manchester – Mulhouse/Bâle – Munich – Nottingham – Porto – Southampton – Stockholm (saisonnière). En 2001, 12 liaisons seulement étaient offertes ; l'offre s'est étoffée entre temps vers la Grande Bretagne (+4 lignes) et l'Europe du nord (+3 lignes : Amsterdam – Copenhague et Stockholm).

Enfin, au plan international, 4 destinations sont régulièrement desservies vers l'Afrique du Nord (Alger – Casablanca – Marrakech – Tunis). En 2001, la liaison sur Oran était assurée en plus. Il est vrai que la prise en compte des dessertes « charter » fait varier à la hausse dans de fortes proportions l'offre des destinations au départ de Bordeaux ; en effet, en 2005, 35 autres dessertes sont assurées par des vols « charter » (6 destinations nationales – 16 dans l'union européenne et 13 internationales). Toutefois, il convient de relativiser cet impact car le total des passagers transportés sur des vols de cette nature s'élève à 230 732 (soit 7,5% de l'ensemble du trafic passager 2005).

Entre 2001 et 2005 la chambre observe le développement de lignes sur l'espace communautaire. A ce sujet, l'Italie ne bénéficiait encore d'aucune liaison directe et pour l'Allemagne, seule Munich est desservie. De nouvelles ouvertures de lignes sont intervenues très récemment (1<sup>er</sup> semestre 2006) : Rome (Air France), Londres/Luton (EasyJet), Norwich (Flybe).

Au plan national, le nombre de dessertes demeure stable (environ 14), les créations et disparitions répondant ponctuellement aux besoins des acteurs économiques régionaux. La principale ligne nationale, avec 68% du trafic national, est celle qui relie Bordeaux à Paris (« navette air France »).

Sur le plan intercontinental, aucune liaison directe n'était offerte en dehors de l'Afrique du Nord ; début 2006, une ligne à destination de Montréal a été ouverte par Air Transat mais l'ensemble des déplacements intercontinentaux nécessite un transit par les « hubs » européens vers lesquels Bordeaux propose une connexion (Paris CDG, Bruxelles, Genève, Madrid, Munich).

### **3-3 : l'appréciation des passagers**

En premier lieu, la chambre relève le souci de l'aéroport de recueillir régulièrement l'appréciation des passagers sur les services offerts et les difficultés rencontrées. Ainsi, depuis 2003, une enquête baromètre de satisfaction est pratiquée deux fois par an, non seulement auprès des passagers au départ, mais également auprès des clients à l'arrivée et des « attendants/accompagnants » de passagers. L'objectif consiste à mesurer le degré de satisfaction – par thème et globalement – juger de son évolution, analyser les causes de dégradation. Cette évaluation permet, le cas échéant, d'engager des actions correctives.

S'agissant des modalités selon lesquelles ces enquêtes sont effectuées à Bordeaux, il a été observé que la seconde réalisée en 2005 (du 24 novembre au 3 décembre) a porté sur un échantillon de 1053 passagers au départ, 300 passagers à l'arrivée, 300 « attendants/accompagnants ». Les thèmes sur lesquels portent les questions sont repris lors de chaque enquête, ce qui permet, au delà de l'analyse ponctuelle, d'observer les évolutions et tendances d'une campagne semestrielle à l'autre et d'une année à l'autre. Les principales données de ce rapport sont présentées de manière synthétique sur un tableau chiffré, permettant ainsi d'évaluer l'évolution de l'appréciation portée sur les différentes rubriques.

La chambre constate en second lieu que sur le plan de la satisfaction globale exprimée a priori par les passagers « départ » (tant affaires que tourisme), l'aéroport de Bordeaux se positionne favorablement par rapport à la moyenne des autres, notamment depuis 2005, avec un taux global de satisfaction de 95% en juin 2006 (95,5% en juin 2005). La plateforme se classe au 3<sup>ème</sup> rang sur 12, la moyenne des aéroports s'élevant à 93,3%. Bordeaux figure en tête pour ce qui est de la signalisation pour accéder à l'aéroport et pour se rendre à la salle d'embarquement. De même, la qualité de l'accueil téléphonique et au comptoir information ainsi que le confort de l'aérogare sont appréciés.

A l'opposé, les rubriques pour lesquelles le classement est moins favorable concernent plus particulièrement l'arrivée sur l'aéroport (navette jet'Bus et taxi), l'acheminement vers l'aérogare (chariots à bagages), l'attente à l'enregistrement et la courtoisie au contrôle des bagages.

Au plan strictement local, deux items obtiennent un score considéré comme insuffisant : le premier illustre les difficultés à trouver une place de stationnement et pose la question pour l'avenir de la capacité nécessaire des parkings ; le second témoigne du manque de commerces et de services dans la salle d'embarquement.

### 3-4 : le positionnement en termes de fret

Sur les 70 000 mouvements aériens effectués en 2005, seuls 2 040 concernent le fret. Sur le plan économique, cette activité ne génère que 4% des recettes de l'aéroport (redevances domaniales majoritairement). L'évolution du trafic fret de 2001 à 2005 a été la suivante :

(En tonnes transportées)

	2001	2002	2003	2004	2005
<b>TOTAL FRET</b>	39 588,1	32 245,8	27 538,8	28 773,9	31 534,5
Dont fret aérien commercial	8 312,1	8 004	7 188,6	9 327,1	9 573,6

L'aéroport réunit des conditions favorables pour le développement de ce type d'activités. Le site est en mesure de répondre aux demandes d'infrastructures porteuses pour ce type d'activité (foncier disponible permettant une extension de la zone logistique terrestre, peu de contraintes environnementales), et il offre un potentiel de développement de mouvements de cargos nocturnes. Toutefois, les conditions d'évolution de l'ensemble du fret aérien, telles qu'elles figurent au plan d'orientation stratégique 2005-2009, paraissent optimistes avec une croissance envisagée de + 25 % (40 000 tonnes en 2009 contre 31 534 en 2005), notamment en ce qui concerne le fret aérien commercial estimé à plus de 15 000 tonnes en 2009 (soit + 50 %).

### 3-5 : la productivité de l'aéroport

La progression de la productivité peut se mesurer en rapportant aux coûts directs d'exploitation, c'est-à-dire les charges d'exploitation<sup>17</sup> déduction faite des frais financiers et des charges calculées (amortissements et provisions), le volume d'unités de production (nombre de passagers), l'appareil productif étant équivalent sur toute la période considérée. Cette dernière condition est remplie à Bordeaux ; en effet, la capacité théorique maximale d'accueil des installations n'a pas varié (4 500 000 passagers/an) depuis plusieurs années. L'évolution de la productivité a été étudiée sur la période 2002/2005 ; pour permettre une appréciation plus réelle de l'évolution sur la période, les données chiffrées ont été retraitées pour neutraliser l'inflation.

#### 3-5-1 : charges d'exploitation par passager

	<b>2002</b> indice prix conso. 12/02 = <b>106,7</b>	<b>2003</b> 12/03 indice = <b>109</b>	<b>2004</b> 12/04 indice = <b>111,3</b>	<b>2005</b> 12/05 indice = <b>113</b>
Charges d'exploitation (en euros courants)	30 806 936	29 665 622	34 505 144	30 839 616
Charges d'exploitation (en euros constants) (A)	30 806 936	28 998 652	32 987 709	29 011 868
Nombre passagers (hors transit) (B)	2 904 761	2 805 400	2 897 096	3 062 393
<b>A/B</b>	<b>10,6</b>	<b>10,3</b>	<b>11,4</b>	<b>9,5</b>

La chambre constate que sur la période 2002/2005, les charges d'exploitation par passager diminuent très légèrement (-1 point).

#### 3-5-2 : Le nombre de passagers par employé

	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Nombre passagers (hors transit) (A)	2 904 761	2 805 400	2 897 096	3 062 393
Nbre agents aéroport	169	172	185	183
- dont T. complet	146	144	161	157
- dont T. partiel	23	28	24	26
soit ETP	163,7	163,7	167,4	168,1
Sous-traitance En ETP (missions régaliennes)	167,37	174,1	178,1	183,89
Sous-traitance (hors missions régaliennes)	40 <sup>18</sup>	40	40	40
<b>Nombre total agents(B)</b>	<b>371,07</b>	<b>377,8</b>	<b>385,5</b>	<b>391,99</b>
<b>A/B</b>	<b>7 828,07</b>	<b>7 425,62</b>	<b>7 515,16</b>	<b>7 812,43</b>

Le nombre de passagers par employé reste relativement stable sur la période.

<sup>17</sup> Charges d'exploitation : compte 60 (achats) + autres charges externes (compte 61 et 62) + impôts et taxes (compte 63) + charges de personnel (compte 64) + autres charges d'exploitation (compte 65 et 186)

<sup>18</sup> Chiffre approximatif donné par l'aéroport, validé principalement pour 2004 et 2005

### 3-5-3 : Chiffre d'affaires par employé

Une autre méthode d'analyse consiste à rapporter le nombre total d'agents intervenant sur l'aéroport (en équivalent temps plein ou en nombre de mois travaillés), au chiffre d'affaires<sup>19</sup> réalisé (en euros constants). Pour permettre la comparaison avec d'autres aéroports, il importe de tenir compte du poids de la sous-traitance, afin que l'exhaustivité des coûts soit prise en considération.

Comme développé précédemment, il ressort qu'à Bordeaux la sous-traitance générale (compte 611) constitue une charge d'exploitation importante (11 123 740€ en 2005 sur un coût total direct d'exploitation de 31 113 280€, soit plus de 35%).

	<b>2002</b> indice prix conso. 12/02 = 106,7	<b>2003</b> 12/03 indice = 109	<b>2004</b> 12/04 indice = 111,3	<b>2005</b> 12/05 indice = 113
Chiffre d'affaire (en € courants)	37 184 962	38 373 078	40 621 025	41 802 443
<b>Chiffre d'affaires A</b> (en € constants //12/02)	<b>37 184 962</b>	<b>37 510 340</b>	<b>38 834 631</b>	<b>39 324 969</b>
<b>Nbre agents aéroport</b>	<b>169</b>	<b>172</b>	<b>185</b>	<b>183</b>
- dont T. complet	146	144	161	157
- dont T partiel	23	28	24	26
<b>soit ETP</b>	<b>163,7</b>	<b>163,7</b>	<b>167,4</b>	<b>168,1</b>
<b>Sous-traitance En ETP</b> (missions régaliennes)	<b>167,37</b>	<b>174,1</b>	<b>178,1</b>	<b>183,89</b>
<b>Sous-traitance (hors missions régaliennes)</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>40</b>
<b>Nbre total agents B</b>	<b>371,07</b>	<b>377,8</b>	<b>385,5</b>	<b>391,99</b>
<b>A/B</b>	<b>100 210 €/agent</b>	<b>99 286 €/agent</b>	<b>100 738 €/agent</b>	<b>100 321 €/agent</b>

Le tableau ci-dessus permet de porter une appréciation sur l'évolution de la productivité de l'aéroport. Il peut être constaté une quasi stagnation du ratio sur la période. Toutefois, compte tenu de l'importance des charges de personnel liées à l'exercice des missions régaliennes de sécurité, il a semblé opportun de neutraliser l'équivalent temps plein des personnels consacrés à l'exercice de ce type de mission, et également la fraction de la taxe d'aéroport couvrant lesdites charges, dans le montant du chiffre d'affaires.

<sup>19</sup> Chiffre d'affaires : redevances aéronautiques + redevances extra aéronautiques + produit des activités annexes

	<b>2002</b> <b>indice prix conso.</b> <b>12/02 = 106,7</b>	<b>2003</b> <b>12/03 indice = 109</b>	<b>2004</b> <b>12/04 indice = 111,3</b>	<b>2005</b> <b>12/05 indice = 113</b>
Chiffre d'affaire (en €courants) <i>(dt fraction taxe d'aéroport)</i>	29 782 878 (2 197 662)	29 830 191 (2 295 591)	31 409 105 (2 825 583)	32 611 588 (3 184 777)
<b>Chiffre d'affaires incluant fraction taxe d'aéroport A (en €constants //12/02)</b>	<b>29 782 878</b>	<b>29 159 522</b>	<b>30 027 825</b>	<b>30 678 822</b>
<b>Nbre agents aéroport</b>	<b>169</b>	<b>172</b>	<b>185</b>	<b>183</b>
- dont T. complet	146	144	161	157
- dont temps partiel	23	28	24	26
<b>soit ETP</b>	<b>163,7</b>	<b>163,7</b>	<b>167,4</b>	<b>168,1</b>
<b>Sous-traitance<sup>20</sup> (hors missions régaliennes)</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>40</b>
<b>Nbre total agents B</b>	<b>203,7</b>	<b>203,7</b>	<b>207,4</b>	<b>208,1</b>
<b>A/B</b>	<b>146 209 €/agent</b>	<b>143 149 €/agent</b>	<b>144 782 €/agent</b>	<b>147 423 €/agent</b>

Hors missions régaliennes de sécurité (charges et ressources), il apparaît une légère augmentation (+ 0,8 % en euros constants) de la productivité en 2005, sous réserve pour les années 2002 et 2003, d'une évaluation correcte du nombre d'équivalent temps plein intervenant dans le cadre de la sous-traitance.

#### 3-5-4 : Chiffre d'affaires et charges de personnel

	<b>2002</b> <b>indice prix conso. 12/02 = 106,7</b>	<b>2003</b> <b>12/03 indice = 109</b>	<b>2004</b> <b>12/04 indice = 111,3</b>	<b>2005</b> <b>12/05 indice = 113</b>	<b>% évolution 2005/2002</b>
Chiffre d'affaire (en €courants)	37 184 962	38 373 078	40 621 025	41 802 443	+12,41%
<b>Chiffre d'affaires (A) (en € constants //12/02)</b>	<b>37 184 962</b>	<b>37 510 340</b>	<b>38 834 631</b>	<b>39 324 969</b>	<b>+5,75</b>
Frais de personnel aéroport en € courants	<b>7 226 329</b>	<b>7 351 105</b>	<b>8 163 716</b>	<b>8 605 900</b>	+ 19,09
Frais de personnel sous-traitance missions régaliennes (en €courants)	<b>7 402 084</b>	<b>8 542 887</b>	<b>9 211 920</b>	<b>9 190 855</b>	+ 24,16
Frais de personnel sous-traitance hors missions régaliennes (en €courants)	1 834 033	1 936 410	1 819 513	1 474 388	- 19,6
Total frais de personnel (en €courants)	16 462 446	17 830 402	19 195 149	19 271 143	+ <b>17,06</b>
<b>Total frais de personnel (B) (en € constants //12/02)</b>	<b>16 462 446</b>	<b>17 429 522</b>	<b>18 528 136</b>	<b>18 129 015</b>	+ <b>10,12</b>
<b>B/A en %</b>	<b>44,27</b>	<b>46,46</b>	<b>47,71</b>	<b>46,10</b>	+ <b>1,83%</b>

<sup>20</sup> chiffres communiqués par l'aéroport

L'aéroport n'ayant pas été en mesure de préciser le coût de la main d'œuvre sous-traitée et intervenant hors missions régaliennes<sup>21</sup>, la chambre a décidé d'affecter un coefficient susceptible de représenter la part des charges de personnel dans le coût du traitement desdites missions (chariots, nettoyage des locaux, navette jet bus, enlèvement des ordures, gestion des parkings, gardiennage, travaux informatiques). Ces missions nécessitant une main-d'œuvre substantielle, un coefficient de 70% du montant total de la facturation a été retenu. En tout état de cause, le choix d'un taux plus ou moins élevé n'intervient pas pour déterminer la tendance sur la période.

Sur la période 2002 à 2005 (données chiffrées calculées en € constants), on observe une évolution différenciée du chiffre d'affaires, soit + 5,75%, et des frais de personnel corrigés, soit + 10,12 %. La chambre observe que l'évolution contrastée de ces deux paramètres constitue un risque potentiel de dégradation de la productivité. Là encore, compte tenu de l'importance des missions régaliennes et des charges de personnel qu'elles représentent, il a semblé intéressant de neutraliser les charges et recettes correspondantes.

	2002 indice prix conso. 12/02 = 106,7	2003 12/03 indice = 109	2004 12/04 indice = 111,3	2005 12/05 indice = 113	% évolution 2005/2002
Chiffre d'affaire (en € courants) <i>(dt fraction taxe d'aéroport)</i>	29 782 878 <i>(2 197 662)</i>	29 830 191 <i>(2 295 591)</i>	31 409 105 <i>(2 825 583)</i>	32 611 588 <i>(3 184 777)</i>	+9,5%
<b>Chiffre d'affaires incluant fraction taxe d'aéroport A (en € constants //12/02)</b>	<b>29 782 878</b>	<b>29 159 522</b>	<b>30 027 825</b>	<b>30 678 822</b>	<b>+ 3,01%</b>
Frais de personnel aéroport en € courants	<b>7 226 329</b>	<b>7 351 105</b>	<b>8 163 716</b>	<b>8 605 900</b>	+ 19,09
Frais de personnel sous-traitance hors missions régaliennes (en € courants)	1 834 033	1 936 410	1 819 513	1 474 388	- 19,6
Total frais de personnel hors mission régalienne (en € courants)	9 060 362	9 287 515	9 983 229	10 080 288	<b>+ 11,25%</b>
<b>Total frais de personnel hors mission régalienne (B) (en € constants //12/02)</b>	<b>9 060 362</b>	<b>9 078 704</b>	<b>9 544 195</b>	<b>9 482 867</b>	<b>+ 4,66%</b>
<b>B/A en %</b>	<b>30,42</b>	<b>31,13</b>	<b>31,78</b>	<b>30,91</b>	<b>+0,49%</b>

Hors missions régaliennes, missions relativement consommatrices de personnel, les charges de personnel concourant à la production de l'exercice augmentent de 4,6 % (en euros constants) entre 2002 et 2005, alors que le chiffre d'affaires ne progresse que de 3 %, toujours en euros constants.

<sup>21</sup> L'aéroport disposera de cette information à compter de 2007, les nouveaux marchés passés prévoyant la communication du compte d'exploitation générale

### 3-5-5 : Les méthodes utilisées par l'aéroport de Bordeaux

L'aéroport de Bordeaux Mérignac dispose d'un certain nombre de ratios visant à évaluer sa productivité et son évolution. Certains ratios sont calculés à partir du nombre de mouvements commerciaux ; en 2005, ce chiffre était de 49 354.

#### Les ratios de produits

	2004	2005	2006
Produits d'exploitation par passagers <sup>22</sup>	14,7 €	14,3 €	14,62 €
Produits d'exploitation par mouvement commercial	924,4 €	886,9 €	941,88 €

#### Les ratios de charges

	2004	2005	2006
Charges de personnel par passager	2,74 €	2,72 €	2,63 €
Charges de personnel par mouvement	172,36 €	168,7 €	169,22 €
Charges d'exploitation par passager	12,5 €	10,7 €	12,17 €
Charges d'exploitation par mouvement	788,9 €	665,5 €	784,10 €

Sur les ratios afférents aux charges de personnel, la juridiction note que le périmètre retenu par le gestionnaire pour lesdites charges n'inclut pas la sous-traitance, que celle-ci concerne les missions régaliennes ou non. La chambre rappelle l'importance de ces charges, qui en 2005, s'élevaient à 10,6 M€ Le périmètre actuellement retenu par l'aéroport (8,6 M€ en 2005) représente donc moins de 50 % des charges effectives de personnel (19,3 M€).

## 4/ les relations de l'aéroport avec les compagnies aériennes

### 4-1 : La répartition du trafic entre les compagnies

		2001	2002	2003	2004	2005
<b>Trafic total plateforme</b>						
<b>Nombre de passagers</b>		<b>3 019 345</b>	<b>2 904 761</b>	<b>2 805 394</b>	<b>2 897 096</b>	<b>3 062 393</b>
<b>Compagnies « full service »</b>	Nombre de compagnies	16	14	12	11	11
	Nombre de passagers transportés	2 723 906	2 529 137	2 499 417	2 543 687	2 640 413
	<b>Parts de marché %</b>	<b>90,22%</b>	<b>87,07%</b>	<b>89,09%</b>	<b>87,8%</b>	<b>86,2%</b>

<sup>22</sup> Cette baisse sur la période résulte notamment de la mise en œuvre d'une politique tarifaire d'aide à la création de nouvelles lignes ou d'accroissement de l'offre existante.

<b>Compagnies « low cost »</b>	Nombre de compagnies	1	2	3	5	8
	Nombre de passagers transportés	102 097	182 955	106 210	145 056	186 138
	<i>Parts de marché %</i>	<b>3,38%</b>	<b>6,3%</b>	<b>3,8%</b>	<b>5%</b>	<b>6,07 %</b>
<b>VOLS CHARTER</b>	Nombre de compagnies <sup>23</sup>	9	13	14	16	18
	Nombre de passagers transportés	113 148	165 465	170 990	183 208	230 732
	<i>Parts de marché %</i>	<b>3,7</b>	<b>5,6</b>	<b>6,1</b>	<b>6,3</b>	<b>7,5 %</b>

La chambre relève, outre la quasi stagnation du nombre de passagers entre 2001 et 2005, une modification de la répartition du marché entre les différents types de compagnies. Les compagnies « full service » perdent environ 4 points de parts de marché (86 % en 2005) ; parallèlement, les « low cost » (6,07 %) et les charters (7,5 %) progressent sensiblement entre 2001 et 2005.

#### 4-2 : Les liaisons proposées depuis l'aéroport de Bordeaux

	2001	2004	2005
<b>Compagnies « full service »</b>			
Nombre de destinations	31	28	27
Nombre de lignes	35	32	29
dont saisonnières	1	3	3
<b>Compagnies « low cost »</b>			
Nombre de destinations	1	6	10
Nombre de lignes	1	6	11
dont saisonnières	0	1	2
<b>NOMBRE TOTAL DE DESTINATIONS<sup>24</sup></b>	32	32	36
- Nationales et DOM/TOM	15	14	14
- Union européenne	11	14	17
- Internationales	6	4	5
<b>NOMBRE TOTAL DE LIGNES</b>	36	38	40
Dont saisonnières	1	4	5

Parmi les compagnies régulières assurant des prestations « full service », il convient de souligner la part prépondérante du groupe AIR FRANCE, qui détient sur la période considérée plus de 70% des parts du marché ; le secteur « régional » du groupe se révèle également en développement constant :

	2001	2002	2003	2004	2005
<b>Trafic total plateforme</b>	<b>3 019 345</b>	<b>2 904 761</b>	<b>2 805 394</b>	<b>2 897 096</b>	<b>3 062 393</b>
<b>Nombre de passagers</b>					
Total du trafic assuré par compagnies full service	2 723 906	2 529 137	2 499 417	2 543 687	2 609 444
<b>AIR FRANCE</b>	<b>1 920 590</b>	<b>1 721 730</b>	<b>1 689 503</b>	<b>1 805 537</b>	<b>1 817 569</b>
<i>Parts de marché %</i>	63,6%	59,3%	60,2%	62,3%	59,4%

<sup>23</sup> Seules les compagnies opératrices ayant transporté plus de 3000 passagers sur au moins une année sont mentionnées.

<sup>24</sup> Sachant qu'une même destination peut être assurée en « full service » et en « low cost ».

<b>REGIONAL</b>	<b>252 419</b>	<b>432 346</b>	<b>447 763</b>	<b>456 157</b>	<b>498 409</b>
<i>Parts de marché %</i>	8,4%	14,9%	16%	15,7%	16,3%
<b>GROUPE AIR FRANCE</b>	<b>2 173 009</b>	<b>2 154 076</b>	<b>2 137 256</b>	<b>2 261 694</b>	<b>2 315 978</b>
<i>Parts de marché %</i>	<b>71,97%</b>	<b>74,16%</b>	<b>76,18%</b>	<b>78,07%</b>	<b>75,63%</b>

Quatre autres compagnies se distinguent ensuite dans le paysage « full service » ; l'évolution respective de leur activité sur l'aéroport de Bordeaux au cours des années 2003 à 2005 est retracée ci-dessous.

		<b>BRITISH AIRWAYS</b>	<b>ROYAL AIR MAROC</b>	<b>LUFTHANSA</b>	<b>IBERIA</b>
<b>2003</b>	Nombre de passagers	124 838	35 953	53 938	-
	<i>Parts de marché %</i>	4,4%	1,3%	1,9%	
<b>2004</b>	Nombre de passagers	128 773	46 789	51 953	12 138
	<i>Parts de marché %</i>	4,4%	1,6%	1,8%	0,4%
<b>2005</b>	Nombre de passagers	118 950	49 426	47 060	31 656
	<i>Parts de marché %</i>	3,9%	1,6%	1,5%	1%

#### **4-3 : L'impact d'une stratégie de « hub » : la porte ibérique**

Dès 2000 un système de correspondances de lignes établi sur quatre vagues quotidiennes (entre 8h et 9h – entre 11h30 et 12h30 – entre 16h et 17h et entre 19h30 et 20h30) a été rendu opérationnel ; sur chacune de ces vagues les horaires de l'ensemble des dessertes ont été aménagées de manière concordante. Des vols en provenance de Nantes, Rennes, Lille, Lyon, Marseille, Strasbourg, Clermont et Dublin se concentrent aux mêmes horaires à Bordeaux puis « ré-éclatent » vers Barcelone, Madrid, Bilbao, Lisbonne et Porto, l'objectif recherché étant de faire croître progressivement le nombre de lignes ou le nombre de fréquences.

<b>Destinations de la Porte Ibérique</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Trafic passagers national	555 023	625 638	618 732	565 870	617 203	654 621
Trafic passagers union européenne	61 131	90 944	116 753	113 360	158 891	158 940
<b>Trafic total</b>	<b>616 154</b>	<b>716 582</b>	<b>735 485</b>	<b>679 230</b>	<b>776 094</b>	<b>813 561</b>

La mise en service de la nouvelle jetée en fin d'année rend possible l'accueil simultané de quatorze avions et permet aux passagers en escale de rejoindre en 20 minutes seulement le point d'embarquement vers leur destination finale.

#### **4-4 : le plan d'orientations stratégiques 2005/2009**

L'aéroport de Bordeaux Mérignac dispose d'un plan d'orientations stratégiques adopté en juillet 2005 ; les quatre principaux axes sont ci-après développés :

- développer l'activité : 3,8 millions de passagers en 2009 ; en effet, la croissance doit pouvoir compenser la baisse de la desserte parisienne. Ceci se décline par le développement des lignes exploitées par les compagnies « low cost » (part évoluant de 5% actuellement à 12% en 2009), l'intensification des vols « charters » (objectif = 283 000 passagers en 2009, soit + 42% de croissance), la croissance des liaisons du « hub Porte Ibérique », l'augmentation du trafic international à 34% du trafic total, et un chiffre d'affaires porté à 48 M€ en 2009 ;

- améliorer la performance et la structure financière : il s'agit de poursuivre la politique tarifaire attractive mise en œuvre et préparer le passage en société aéroportuaire. L'aéroport souhaite également améliorer son niveau d'endettement (les grandes opérations réalisées ces dernières années ont dimensionné la plate-forme de manière à répondre à une augmentation du trafic). De ce fait, le pilotage de nouveaux investissements devra découler d'une évolution de l'activité et s'accompagner d'une recherche de financements externes de nature à réduire l'endettement de l'aéroport à 4,3 fois sa capacité d'autofinancement. Enfin, une maîtrise accentuée des charges (économies d'échelle, indexation des achats sur l'activité) est retenue ;

- développer la gestion des ressources humaines (formation, mobilité, plan de recrutement) ;

- adapter l'offre de services aux attentes des compagnies aériennes et des passagers ; il s'agit d'améliorer les aspects commerciaux dans l'aérogare (diversification et multiplication des espaces de ventes), et des prestations extérieures.

La chambre prend acte de l'existence de ce plan stratégique et des objectifs quantifiés qui y figurent en termes de fréquentation, de chiffres d'affaires, de ratios financiers. Cet instrument de pilotage, en structurant un certain nombre de choix visant notamment à s'adapter à un environnement en mutation, donne incontestablement de la visibilité au gestionnaire et de la lisibilité pour l'ensemble des collaborateurs de l'aéroport. Ce document dispose en outre d'indicateurs de mesure permettant d'évaluer les résultats obtenus par rapport aux objectifs fixés.

#### **4-5 : les mesures incitatives en matière tarifaire**

##### 4-5-1 : le cadre général

Les tarifs des redevances aéronautiques sont fixés par le concessionnaire (CCIB), après avis de la commission consultative économique (COCOECO). Ils sont notifiés aux ministres chargés de l'aviation civile (direction générale de l'aviation civile -DGAC) et de l'économie (direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes -DGCCRF) par lettre recommandée avec accusé de réception deux mois au moins avant le début de chaque période tarifaire, accompagnée de l'avis formulée par la COCOECO et des éléments permettant de vérifier le respect du contrat et des informations données. Les tarifs et leurs modulations éventuelles sont réputés homologués si les ministres concernés ne manifestent pas leur opposition dans un délai d'un mois.

Sur la période considérée (2001 à 2006), s'agissant des tarifs de l'aéroport de Bordeaux, il a été constaté une opposition du ministre des finances au montant proposé en 2003 pour la redevance passager. Une nouvelle proposition tarifaire (conduisant à une diminution moyenne de 1,5% des montants initialement proposés) a été formulée par la CCIB, et acceptée par la DGCCRF (courrier du 09/04/2003). Par ailleurs, en 2001 et 2002, des recommandations ont été faites par les services de tutelle afin qu'il soit procédé à une harmonisation des redevances passager national et passager européen. Par courrier du 27/02/2002, la DGCCRF a mis en garde la CCIB sur le risque de contentieux auquel elle s'exposait avec les autorités communautaires compte tenu de l'écart persistant entre la redevance passager national (3,06€) et la redevance passager européen (7,24€). Cet écart s'est amoindri dès 2003 mais surtout en 2005 où une baisse de 21,5% de ladite taxe en régime communautaire a été proposée, tandis que la redevance passager national restait stable.

Pour ce qui concerne les redevances et la facturation de prestations extra aéroportuaires, la chambre constate que des conventions sont passées avec les entreprises présentes sur le site de l'aéroport. Ainsi, 106 entreprises ont signé avec la CCIB, gestionnaire de l'aéroport, une convention portant autorisation d'occupation temporaire du domaine public. Toutes les entreprises présentes sur le site ont fait l'objet de conventions, éventuellement complétées par des avenants. Dès lors que les conventions engagent au-delà de la durée de la concession, elles sont contresignées par le DGAC/SO. Les conventions examinées par la juridiction n'appellent pas d'observations particulières.

S'agissant des services en escale, les seuls services assurés par l'aéroport consistent dans la mise en place d'un transport par bus de piste (depuis le 01/09/2004) et d'une assistance aux personnes à mobilité réduite (du 01/09/2004 au 02/01/2005 seulement). Tous les autres services sont assurés par des prestataires différents du gestionnaire.

#### 4-5-2 : les mesures incitatives

Afin d'inciter les transporteurs aériens à créer de nouvelles liaisons au départ de Bordeaux et également, d'accroître l'offre sur des liaisons existantes, il a été mis en œuvre, à compter du 1<sup>er</sup> mai 2005 des mesures incitatives d'ordre financier qui s'inscrivent dans le cadre du plan d'orientations stratégiques 2005/2009 comme cela a été vu ci-dessus.

Un système d'abattements dégressifs et limités dans le temps sur la redevance d'atterrissage et la redevance passagers a donc été institué. Ce dispositif, dénommé « cadre tarifaire de l'aéroport de Bordeaux » est publié en ligne sur le site Internet de l'aéroport et permet d'assurer ainsi l'égalité de traitement entre les opérateurs.

Le montant des aides et les conditions d'octroi sont clairement exposés. L'abattement pratiqué en 2005 et 2006 est le suivant :

<b>Réductions accordées sur redevance atterrissage et passager</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
- sur les 12 premiers mois d'exploitation	60%	75%
- entre le 13 <sup>ème</sup> et le 24 <sup>ème</sup> mois inclus d'exploitation	50%	50%
- entre le 25 <sup>ème</sup> et le 36 <sup>ème</sup> mois inclus d'exploitation	40%	25%

Parallèlement, un dispositif d'accompagnement marketing a également été mis en place dans le but de soutenir les démarches de promotion et de publicité engagées par les compagnies aériennes. Lors de l'ouverture de nouvelles lignes, il se traduit par l'allocation aux compagnies aériennes d'une participation financière par passager, différenciée selon que la destination est internationale, nationale ou concerne l'union européenne. Le règlement s'effectue sur présentation des factures justificatives des frais engagés. Cette acceptation est soumise à plusieurs critères, en particulier et préalablement, un plan marketing promotionnel ou publicitaire doit être présenté ; d'autre part, la prise en charge par l'aéroport ne dépasse pas 50% du montant total du plan proposé.

En outre, afin de favoriser l'accroissement de capacité sur les lignes existantes, il peut être octroyé une aide financière par siège supplémentaire offert, différenciée elle aussi selon qu'il s'agit de régime national, européen ou international. Cette participation n'est versée qu'à l'issue de la saison aéronautique concernée afin qu'une comparaison des offres puisse être faite, et sous certaines conditions dûment précisées dans le cadre tarifaire. Des critères d'éligibilité précis ainsi que des plafonds et seuils ont été définis. Le montant individuel des participations pouvant être accordées en 2005 et 2006 est le suivant :

	<b>OUVERTURE DE LIGNE</b> Participation maximum par passager		<b>LIGNES REGULIERES EXISTANTES</b> Participation maximum par siège supplémentaire offert
<b>Régime NATIONAL</b>	Année 1	2 €HT	0,5 €H.T./siège
	Année 2	1,5 €HT	
	Année 3	1 €HT	
<b>Régime UNION EUROPEENNE</b>	Année 1	4 €HT	1 €H.T./siège
<b>Régime INTERNATIONAL et DOM TOM</b>	Année 2	2 €HT	1,5 €H.T./siège
	Année 3	1 €HT	

Il convient de préciser que ces dispositions en faveur de l'accroissement de capacité sur les lignes existantes n'ont pas trouvé à s'appliquer à ce jour.

La chambre a souhaité vérifier le degré de prise en compte par l'aéroport des dispositions communautaires en matière d'aides publiques. La juridiction constate que le dispositif énoncé précédemment (aides visant à provoquer un accroissement du volume net de passagers, plafonnées et limitées dans le temps et par passager versées a posteriori, sur la base de pièces justificatives, respect du principe de proportionnalité, évaluation du dispositif), illustre le souci de respecter et de mettre en œuvre, autant que faire se peut, les dispositions communautaires, en particulier l'article 88 du traité européen.

Elle relève à cet égard que l'aide n'a pas été notifiée à la Commission ; elle a simplement été déclarée à la direction générale de l'aviation civile (DGAC). L'aéroport a estimé qu'une notification à la Commission n'était pas nécessaire dès lors qu'il agit dans le cadre de l'article 51 des lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports, en application du principe de l'investisseur avisé. Ces dispositions, étayées de leurs critères d'éligibilité et de leurs modalités d'application, ont été soumises à l'approbation des autorités françaises.

La chambre note, à ce sujet, que le dispositif prévu n'a pas soulevé d'objection de la part des ministères de tutelle. En effet, par lettre du 29 avril 2005, la DGAC et plus précisément la direction de la régulation économique (DRE) a indiqué qu'elle n'avait pas d'objection à la mise en place des mesures tarifaires proposées. Elle a précisé que pour des raisons de saine concurrence, la notion de « nouvelle ligne » devait concerner des destinations desservant des zones de chalandise distinctes de celles desservies par les lignes existantes. Il a de plus été demandé qu'un suivi des effets de la politique mise en œuvre soit assuré et que les éléments d'information correspondants soient transmis chaque année. La direction générale de la concurrence de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF), pour sa part, a relevé que les aides (montant et conditions d'octroi) étaient bien définies dans le document intitulé « cadre tarifaire de l'aéroport de Bordeaux ».

## **5 / l'impact économique et environnemental**

### **5-1 : l'impact économique**

La chambre prend note que la CCIB a fait réaliser, en octobre 2005, une étude sur l'impact économique de l'aéroport, étude menée suivant la méthode de calcul mise au point par l'Airport Council International (ACI)<sup>25</sup>. Les développements qui suivent sont extraits de cette étude.

#### **5-1-1 : L'impact économique direct**

En 2005, le nombre d'emplois présents sur la plate-forme aéroportuaire était estimé à 7 291, en diminution de 3,6 % par rapport à 2001. Sur cette période, il peut être relevé une forte diminution des effectifs de la base aérienne militaire (- 481 emplois), pour atteindre 2000 en fin d'année 2005. En revanche, le nombre d'emplois liés à l'activité économique de l'aéroport, c'est-à-dire les emplois civils, a augmenté de l'ordre de 8 % entre 2001 (4 911) et 2005 (5 291).

L'impact économique direct, à savoir les richesses que les administrations et les entreprises injectent sous forme de masse salariale, de fiscalité et de dépenses de consommation et d'investissement peut être évalué, selon l'étude précitée, à 341,9 millions d'euros. Il n'a pas évolué sur la période par rapport à 2001, bien que la structure économique de la plate forme ait été modifiée (domaine militaire en diminution et relative montée en puissance du secteur économique civil).

#### **5-1-2 : L'impact économique indirect**

L'impact économique indirect correspond aux dépenses qu'effectuent les passagers auprès des prestataires de biens et de services localisées dans la région mais hors du site aéroportuaire. Cet impact économique indirect a été calculé, après enquête auprès des passagers, suivant leur lieu de résidence, étant observé que les personnes ne sont décomptées qu'une fois (entrée/sortie), soit l'application d'un coefficient de 50 %.

Il résulte de l'application des critères précédents que le nombre de passagers à prendre en considération est 782 888 (0,594 x 0,9 x 0,5 x 2 928 873) en 2004<sup>26</sup>.

<sup>25</sup> Airport Council International : association professionnelle de gestionnaire d'aéroports qui représente pour la partie européenne environ 400 aéroports pour 45 pays.

<sup>26</sup> 724 461 passagers en 2001.

*a) Calcul des dépenses en fonction du motif du voyage*

Les dépenses des passagers varient en fonction du motif de voyage ; les passagers qui voyagent pour motif professionnel (49,8 % en 2004) dépensent en moyenne 131,2 € par jour ; ils restent 2,14 nuits et dépensent en conséquence 281 € en moyenne lors de leur séjour. Parmi eux, les touristes d'affaires ont des dépenses particulièrement élevées : 400 € par jour en moyenne.

Les passagers qui voyagent pour d'autres motifs (50,2 % en 2004), dépensent pour leur part 54,1 euros en moyenne, soit une dépense d'environ 606 euros pour un séjour moyen de 11,2 nuits ; en effet, ils restent sur la région cinq fois plus longtemps en moyenne. Ainsi, les voyageurs « low cost » qui voyagent majoritairement pour motifs touristiques (40,4 %) ou personnels (47 %) effectuent pour la plupart des séjours longs : 39,2 % effectuent des séjours de 4 à 7 jours et 45 % restent plus de 8 jours dans la région.

Au final, les voyageurs pour motifs professionnels (49,8 % en 2004, soit 389 878 personnes), ont dépensé 109,5 M€ Les dépenses des voyageurs pour autres motifs (50,2 %, soit 393 010 personnes) peuvent être estimées à 238,1 M€ Au total, le montant estimé des dépenses réalisées est de 347,7 M€

*b) Calcul des dépenses en fonction du type de vol*

Les passagers des vols nationaux dépensent en moyenne davantage par jour (97,7 €) que les passagers des vols internationaux (60,3 euros). Toutefois les passagers internationaux effectuent des séjours environ deux fois plus longs que les passagers nationaux.

Les voyageurs nationaux (71,2 % des passagers soit 557 416 passagers) ont dépensé 198 M€; les voyageurs internationaux (27,9 % des passagers soit 218 426 passagers) ont dépensé 92,8 M€ Au total, le montant estimé des dépenses réalisées est de 291,3 M€

En conclusion, la moyenne des deux montants (347,7 M€ et 291,3 M€) permet d'estimer les retombées économiques liées aux dépenses des passagers non-résidents en Aquitaine à 319,5 M€

5-1-3 : L'impact économique induit

Selon l'étude précitée réalisée par la CCIB, l'impact économique induit quantifie le rôle d'entraînement dans l'économie régionale joué par les flux monétaires issus de l'impact direct et indirect. La redistribution en cascade de revenus, constitués par des dépenses successives, multiplie les effets des impacts directs et indirects et engendre ainsi la création de revenus régionaux supplémentaires. Ce revenu supplémentaire est calculé grâce à un coefficient multiplicateur (1,4) qui décrit le mouvement en cascade. En appliquant un coefficient de 1,4, l'impact économique induit est de 926 M€[(341,9 M€+ 319,5 M€)\*1,4].

Il résulte de ce qui précède que l'impact économique global (impacte direct + impact indirect + impact induit) de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac peut être évalué, selon la méthode ACI appliquée dans l'étude de la CCIB, à 1 587,4 M€ en 2005.

## 5-2 : l'impact environnemental

L'aéroport de Bordeaux a mis en œuvre depuis plusieurs années des mesures d'ordre environnemental dans le souci de concilier à la fois les enjeux économiques et une qualité environnementale liée à sa situation géographique et aux particularités de sa plate-forme. La configuration des lieux (superficie totale de la plate-forme de 860 hectares, zone peu urbanisée, à l'orée de la forêt landaise), contribue à un impact limité des diverses nuisances générées, notamment sonores, du fait de la forte baisse des vols militaires et des vols d'entraînement et, également, de l'interdiction des avions civils les plus bruyants depuis 2001. En outre, compte tenu de la capacité d'accueil de ses infrastructures, le problème de la saturation des équipements ne se pose pas.

La chambre s'est attachée à examiner si l'aéroport avait satisfait aux différentes obligations législatives et réglementaires d'une part, et, d'autre part, à évaluer l'impact financier des mesures environnementales mises en œuvre.

### 5-2-1 : la mise en œuvre des obligations législatives et réglementaires

#### *5-2-1-1- : la commission consultative de l'environnement (CCE)*

La CCE a été instituée par la loi n°85-696 du 11/07/1985 (article 2) relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes. Le décret n°87-341 du 21 mai 1987 modifié précise les modalités de constitution et de fonctionnement de cette commission. La CCE de l'aérodrome de Bordeaux Mérignac a été instituée par arrêté préfectoral du 02 novembre 2001. Elle comprend dix-huit membres dont six au titre des professions aéronautiques, six au titre des collectivités locales et six au titre des associations de riverains et des associations de protection de l'environnement. Elle est présidée par le préfet ou son représentant et son secrétariat est assuré par la CCIB. Elle est consultée sur toute question relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aéroport qui pourrait avoir une incidence sur les zones affectées par le bruit.

Il est réglementairement prévu au moins une réunion par an en séance plénière. La juridiction constate qu'à l'exception de l'année 2005 au cours de laquelle aucune réunion n'a eu lieu, cette disposition est bien appliquée à l'aéroport de Bordeaux Mérignac.

La stratégie environnementale de l'aéroport est actuellement développée dans une « Charte de l'Environnement », signée par le Préfet de la région Aquitaine et le Président de la CCIB, et couvre la période 2002 à 2006. Ce document a été élaboré par la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) de l'aéroport de Bordeaux Mérignac, et préalablement impliqué l'ensemble des acteurs du transport aérien, les collectivités locales et les riverains. L'engagement de ces partenaires a débouché sur un plan d'actions sur cinq ans, qui identifie 20 axes de progrès, eux-mêmes déclinés en 32 mesures. Afin de suivre la mise en œuvre des mesures prévues, il a été créé le 30 septembre 2003 un « Comité de suivi » de la Charte<sup>27</sup>. Le dernier point sur la mise en œuvre des actions prévues a été fait pour le 15 juin 2006, date de réunion de la commission consultative de l'environnement, et porté à la connaissance de tous ses membres.

---

<sup>27</sup> Il s'agit de la mesure 32 de ladite charte.

La chambre observe que 29 mesures sur les 32 prévues ont été réalisées (système de mesure du bruit, de la qualité de l'air, rédaction d'un règlement d'exploitation, édition d'un bulletin d'information périodique, création d'un guichet unique et mise à disposition du public d'un numéro environnement) ou sont en cours de mise en œuvre. D'autres mesures environnementales ont été prises, notamment en matière d'assainissement pour les eaux usées et les eaux pluviales, d'eau potable et enfin, de qualité de l'air s'agissant des émissions polluantes de la centrale énergie chaudière des groupes électrogènes.

Deux mesures, liées, ont en revanche été reportées. Il s'agit pour la première (mesure 23), de la réalisation d'un audit environnemental global de la zone aéroportuaire, établissant d'une part un bilan et déterminant les axes de progression et, d'autre part, préparant la mise en place d'une politique de management environnemental ; faute de crédit, cette action prévue en 2004, n'a commencé qu'en juin 2006. La seconde (mesure 24) consistait à mettre en place une démarche de management environnemental, s'appuyant sur les conclusions de l'audit, dans la perspective d'obtenir une certification ISO 14 001.

*5-2-1-2 : le comité permanent et la commission consultative d'aide aux riverains*

Conformément aux dispositions de l'article 6 du décret n°87-341 modifié, il a été constitué au sein de la CCE dès 2002 un Comité Permanent (CP) ainsi qu'une Commission Consultative d'Aide aux Riverains (CCAR). Le renouvellement de ces instances est intervenu le 15 juin 2006.

Cette commission est appelée à donner son avis sur le Plan de Gêne Sonore (PGS) qui représente l'outil de mise en œuvre du dispositif d'aide aux riverains ; elle est également consultée sur les dossiers d'aide financière aux riverains, dont le financement est assuré par la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA), taxe payée par les compagnies aériennes. A titre indicatif, fin mars 2006, un point a été fait d'une part sur le nombre d'opérations agréées et financées en 2004<sup>28</sup> et 2005 dans le cadre de l'aide à l'insonorisation et, d'autre part, sur l'encaissement de la TNSA. Il apparaît que les encaissements de la TNSA s'élèvent à 656 312,51 € pour la période avril 2004 à février 2006.

Ainsi, la juridiction note que 74 dossiers ont été pris en charge pour un montant de travaux payés de 488 412,59 € ou engagés et en cours, à hauteur de 150 022,12 € soit une somme de 638 434,71 € au total.

*5-2-1-3 : Le Plan d'exposition au Bruit (PEB) et le Plan de Gêne Sonore (PGS)*

Le PEB est un document d'urbanisme, réalisé à partir des prévisions de trafic à court, moyen et long terme (environ 15 ans). Il est destiné à contribuer à la maîtrise de l'urbanisation autour des aéroports en définissant deux zones de bruit fort (zones A et B) et une zone de bruit modéré (zone C) où la construction et la densification d'habitation sont réglementées. Pour les grands aéroports, une zone D doit également être délimitée à l'intérieur de laquelle les nouvelles constructions doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique.

<sup>28</sup> Jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2004, le fonds alimenté par la taxe sur les nuisances sonores était géré par l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME).

Le PGS comporte trois zones à l'intérieur desquelles les riverains peuvent, sous certaines conditions, bénéficier d'une aide à l'insonorisation de leur logement. Ce plan est réactualisé régulièrement, sur la base du trafic prévu l'année suivante. Les aides à l'insonorisation qui sont attribuées sont financées par le produit de la TNSA.

#### *5-2-1-4 : La mise en place d'une communauté aéroportuaire*

La loi n° 2004-172 du 23 février 2004 prévoit la création de communautés aéroportuaires ayant pour objet de permettre la concertation entre riverains, usagers, entreprises et collectivités territoriales concernées et notamment « chargées de soutenir des actions territoriales et des projets permettant de favoriser la correction des atteintes aéroportuaires à l'environnement et à la qualité de vie urbaine et rurale ». Ces dispositions sont applicables depuis la publication du décret n° 2005-182 du 11 octobre 2005 fixant la composition du conseil d'administration.

A ce jour, la juridiction observe qu'il n'a pas été procédé à la création d'une communauté aéroportuaire à Bordeaux Mérignac. Hormis ce point, la chambre note que l'aéroport satisfait aux obligations réglementaires, et notamment celles relatives à la consultation de la CCE. Le PEB et le PGS de l'aéroport de Bordeaux ont fait l'objet d'une approbation par arrêtés préfectoraux du 22 décembre 2004 (PEB) et 23 décembre 2004 (PGS). Ils ont été révisés et font référence à l'indicateur européen Lden<sup>29</sup> ; cet indice est également utilisé pour les autres moyens de transport et prend en compte les trois périodes de la journée (jour/soirée/nuit) pour affecter différents coefficients au trafic des avions. De ce fait, un même avion peut être considéré comme 3 fois plus gênant en soirée que le jour, et 10 fois plus gênant la nuit. S'agissant du PEB de l'aéroport de Bordeaux, le document cartographique au 25 000ème sur lequel il apparaît distingue bien les communes situées dans la zone « D » de celles concernées par les zones A à C.

Enfin, sur la période 2002/2005, la juridiction relève que l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) n'a pas formulé de recommandation particulière à l'aéroport de Bordeaux, ni exercé son pouvoir d'alerte sur des manquements éventuels aux règles fixées pour la protection de l'environnement ; de même, aucune sanction pour infraction n'a été prise à l'encontre des compagnies aériennes.

#### 5-2-2 : l'impact financier des mesures environnementales mises en oeuvre

##### *5-2-2-1 : sur les mesures de la qualité de l'air et du bruit*

En matière d'investissements (effectués au cours des exercices 2002 et 2003), il s'agit de l'acquisition des équipements composant le système monitoring bruit, destiné à mesurer le bruit et à assurer le suivi des trajectoires des avions. Les charges d'exploitation se répartissent en amortissements, frais de personnel, et frais divers de gestion pour une somme de 145 579 € en 2005.

---

<sup>29</sup> Le Lden est un indicateur du niveau global de bruit et de gêne sonore dans la journée, la soirée et la nuit.

*5-2-2-2 : sur l'analyse et le traitement des eaux*

Les charges d'investissement concernent les travaux de mise en conformité des bassins versants recueillant les eaux de ruissellement. Elles s'élèvent à 218 500 € HT pour les travaux réalisés en 1999/2000, et sont évaluées à 215 000 € pour les investissements en cours (2006/2007).

Les charges de fonctionnement relatives aux eaux pluviales (entretien, analyse, élimination des hydrocarbures) représentent 47 390 €. S'agissant de l'assainissement et de l'eau potable, les sommes sont respectivement de 2 600 € et 7 700 €, soit un total de charges de fonctionnement de 57 690 € en 2005.

En application des dispositions de l'article L. 241-11 du code des juridictions financières, le présent rapport d'observations définitives de la chambre doit faire l'objet d'une inscription à l'ordre du jour de la plus proche réunion de l'assemblée délibérante. Il doit être joint à la convocation de chacun de ses membres et doit faire l'objet d'un débat.

La chambre vous serait obligée de lui faire connaître dans quelles conditions aura été réalisée cette communication.

En outre, j'appelle votre attention sur le fait que ce rapport deviendra communicable à tout tiers demandeur dès qu'aura eu lieu la réunion précitée.

Je vous informe qu'une copie du présent rapport est transmise au préfet et au trésorier-payeur général du département, en application de l'article R. 241-23 du code des juridictions financières.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'expression de ma considération distinguée.

Bernard GIREL  
conseiller maître  
à la Cour des comptes