Chambre régionale des comptes
d'Aquitaine

Bordeaux, le 25 janvier 2008

Le Président
Références à rappeler : AR/ROD II/CCI Dordogne

Monsieur le Président,

Par lettre du 3 juin 2005, vous avez été informé que la chambre régionale des comptes allait procéder à l'examen des comptes des exercices 2001 à 2004 et de la gestion à compter de l'exercice 2001 jusqu'à la période la plus récente des chambres de commerce et d'industrie (CCI) de Bergerac et de Périgueux et de la Chambre de commerce et d'industrie de la Dordogne (CCID), issue de la fusion des deux précédentes le 13 décembre 2004, sur le fondement des articles L. 111-3, L. 111-9 et R. 111-1 du code des juridictions financières ainsi que sur les dispositions de l'arrêté n° 03-026 du 17 janvier 2003 du Premier président de la Cour des comptes donnant délégation à la Chambre régionale des comptes d'Aquitaine (CRC) pour procéder au dit contrôle.

A la suite de cette vérification, l'entretien de fin de contrôle avec le conseiller rapporteur, prévu par l'article L. 241-7 du code des juridictions financières, a été réalisé le 3 mai 2006.

Je vous ai fait connaître par lettre du 26 mars 2007, les observations retenues à titre provisoire par la chambre lors de sa séance du 6 décembre 2006, en vous priant de bien vouloir y répondre dans un délai de deux mois, ce que vous avez fait par lettre du 22 mai 2007, enregistrée au greffe de la chambre le 23 mai 2007.

Par ailleurs, en application de l'article R. 241-12 du code des juridictions financière, les extraits du rapport d'observations provisoires (ROP) précité afférents à leurs gestions respectives ont été adressés aux anciens ordonnateurs concernés qui y ont répondu dans les conditions suivantes :

Monsieur Jean-Pierre CONTE
Président de la Chambre de commerce et d'industrie de la Dordogne
23 rue du Président Wilson
24000- PERIGUEUX

Anciens ordonnateurs	Date d'envoi extrait ROP	Date de réception extrait ROP	Date de réception réponse	Observations
M. Jean-Pierre CONTE ancien président de la CCI de Bergerac	26 mars 2007	29 mars 2007	23 mai 2007	Réponse confondue avec celle produite par l'intéressé en tant qu'actuel ordonnateur de la CCID
M. Jacques CANTON ancien président de la CCI de Périgueux	26 mars 2007	28 mars 2007	Pas de réponse	Joint par téléphone le 29 mai 2007, M.CANTON a fait savoir qu'il n'avait pas de commentaires particuliers à apporter

En outre, en application de l'article R. 241-12 précité du code des juridictions financières, les observations provisoires les mettant en cause ont été adressées aux organismes et personnes ci-après qui y ont répondu dans les conditions suivantes :

Personne mise en cause	Date d'envoi extrait ROP	Date de réception extrait ROP	Date de réception réponse	Observations
M.Bernard CAZEAU président du conseil général de la DORDOGNE	26 mars 2007	28 mars 2007	16 avril 2007	/
M.Jean-Pierre CONTE président du SYNDICAT MIXTE AIR DORDOGNE	26 mars 2007	28 mars 2007	23 mai 2007	Réponse confondue avec la réponse de l'intéressé en tant qu'actuel ordonnateur de la CCID
M.Daniel GARRIGUE maire de BERGERAC	26 mars 2007	28 mars 2007	29 mai 2007	/
M.Daniel GARRIGUE, président de la communauté de communes BERGERAC POURPRE	26 mars 2007	29 mars 2007	21 mai 2007	Réponse intégrée à la réponse produite par l'intéressé au ROP à lui adressé dans le cadre spécifique du contrôle de la Communauté de communes
M.Xavier DARCOS maire de PERIGUEUX	26 mars 2007	28 mars 2007	Pas de réponse	Par courriel du 2 juin 2007, le directeur général des services a fait savoir que la ville de Périgueux n'entendait pas faire usage de son droit de réponse
M.Jean-Pierre BELVES, président de l'association OUVRIR LE PERIGORD	26 mars 2007	29 mars 2007	30 mai 2007	/
M.le Président de la COMPAGNIE RYANAIR	26 mars 2007		Pas de réponse	/

Après avoir examiné le contenu de ces réponses, la chambre a arrêté au cours de sa séance du 4 octobre 2007 les observations définitives qui vous ont été notifiées le 7 novembre 2007.

Vous avez répondu le 11 décembre 2007. Cette réponse qui n'engage que votre responsabilité est jointe au présent rapport. En conséquence, je vous prie de bien vouloir trouver ci-après, le rapport d'observations définitives de la chambre.

Compte tenu du contexte particulier créé par le regroupement déjà évoqué des deux CCI de Bergerac et de Périgueux, la CRC s'est tout d'abord attachée à évaluer l'héritage transmis par chacune d'elles à la nouvelle CCI de la Dordogne, tant en ce qui concerne les missions exercées que les équilibres budgétaires, avant d'analyser l'organisation et le fonctionnement de cette dernière, ainsi que les enjeux stratégiques et les défis financiers auxquels elle se trouve d'ores et déjà confrontée. En outre, parmi les politiques mises en œuvre par les CCI de la Dordogne au cours de la période contrôlée, la politique aéroportuaire a plus particulièrement retenu l'attention de la CRC, non seulement parce qu'elle apparaît la plus consommatrice en crédits (33 % de l'ensemble des charges du budget exécuté de la CCID en 2005) mais aussi parce que chacun des deux aéroports de Périgueux et Bergerac se trouve actuellement à un tournant de son histoire. L'examen détaillé de la situation de chacune de ces deux plateformes aéroportuaires auquel il a été procédé lors du présent contrôle s'inscrit, en outre, dans le cadre d'une enquête nationale sur les aéroports français, actuellement menée par la Cour des comptes et un certain nombre de chambres régionales des comptes, et pourra de ce fait donner lieu à d'éventuels renvois à ce titre.

1. L'HERITAGE DES CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE BERGERAC ET PERIGUEUX :

1.1 L'héritage de la chambre de commerce et d'industrie de Bergerac:
1.2 L'héritage de la chambre de commerce et d'industrie de Périgueux:

2. LA FUSION DES CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE BERGERAC ET PERIGUEUX :

2.1 Les motifs de la fusion et ses modalités
2.2 Le périmètre de la nouvelle CCI de la Dordogne

3. LA SITUATION ADMINISTRATIVE ET FINANCIERE DE LA NOUVELLE CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE LA DORDOGNE :

3.1 L'organisation et les procédures de la CCID
3.2 La situation financière de la CCID
3.3 Premier bilan de la fusion et perspectives

4. LA POLITIQUE AEROPORTUAIRE DES CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE LA DORDOGNE

4.1 L'aéroport de Périgeux-Bassillac

4.1.1 Présentation de l'aéroport de Périgueux
4.1.2. Le cadre juridique de l'exploitation de l'aéroport de Périgueux
4.1.3. La ligne aérienne Périgueux-Paris : données commerciales et économiques
4.1.4. La situation financière de l'aéroport de Périgueux
4.1.5. Perspectives d'avenir de l'aéroport de Périgueux

4.2 L'aéroport de Bergerac-Roumanières

4.2.1. Présentation de l'aéroport de Bergerac
4.2.2. Le cadre juridique et patrimonial de l'exploitation de l'aéroport de Bergerac
4.2.3. L'activité commerciale de l'aéroport de Bergerac
4.2.4. La situation financière de l'aéroport de Bergerac
4.2.5. Les relations avec les compagnies à bas coût
4.2.6. Les retombées économiques de l'aéroport de Bergerac
4.2.7. Perspectives d'avenir de l'aéroport de Bergerac

1. L'héritage des chambres de commerce et d'industrie de Bergerac et Périgueux :

A la veille de leur fusion, en 2004, les chambres de commerce et d'industrie de Bergerac et Périgueux, créées toutes deux par décret du 6 janvier 1899, se partageaient le territoire de la Dordogne, la CCI de Périgueux présentant toutefois une taille significativement plus élevée que son homologue de Bergerac ainsi qu'en attestent le nombre de leurs ressortissants (10 328 ressortissants pour Périgueux, 3 553 pour Bergerac) et de leurs agents (176 pour Périgueux, 57 pour Bergerac) ainsi que le volume de leurs dépenses de fonctionnement respectives (11,9 millions d'euros pour Périgueux, 5,8 millions d'euros pour Bergerac). Enfin, toutes deux présentaient, à des degrés divers, certains signes de fragilité financière.

1.1 L'héritage de la chambre de commerce et d'industrie de Bergerac :

La CCI de Bergerac, après avoir longtemps donné la priorité à ses missions traditionnelles de soutien aux entreprises et de formation, gérées à travers le budget du « service général », a fait récemment le choix de diversifier ses activités en développant une activité aéroportuaire à l'origine d'une forte augmentation de sa surface financière.

Les produits et charges de fonctionnement consolidés ont chacun augmenté de 86,06 % et 73,14 % entre 2001 et 2004 pour atteindre respectivement 6 058 745 € et 5 787 766 €. Le résultat net comptable en résultant, positif depuis 2002, atteint, avec 270 979 €, son plus haut niveau de la période, permettant de rétablir le niveau des fonds propres de la CCI jusqu'ici obérés par un report à nouveau négatif issu d'exercices antérieurs déficitaires.

L'amélioration de son résultat et la diminution concomitante de son endettement à long terme (ramené de 804 598 € à 592 457 € entre 2001 et 2004) ont permis à la CCI de Bergerac de dégager à partir de 2003 un autofinancement net qui atteignait 379 586 € en 2004. Dans le même temps, sa capacité de désendettement (qui mesure la faculté théorique de l'institution à faire face au remboursement de l'intégralité de sa dette avec l'autofinancement brut dégagé une année donnée) a été ramenée de 10 ans à un peu plus d'1 an.

On peut toutefois s'étonner que la CCI ait choisi de ne pas recourir à l'emprunt pour financer les importants investissements réalisés par elle à partir de 2002, lui préférant la souscription de crédits de trésorerie à court terme, au risque de fausser l'appréciation de la situation bilancielle de l'établissement et de déséquilibrer sa structure financière, son fonds de roulement connaissant en effet, de ce fait, une forte dégradation en 2002 (- 389 785 €) et 2003 (- 293 228 €). Si l'argument de l'urgence a pu être invoquée pour justifier un premier tirage de 609 796 €, intervenu en 2002 pour financer les travaux d'aménagement de l'aéroport nécessités par la mise en service de la liaison aérienne vers Londres, le solde de ces lignes de trésorerie apparaît durablement stabilisé à 1,3 millions d'euros depuis 2003 ce qui en fait, dès lors, un mode de financement permanent, représentant plus du double de l'encours de dette à long terme au 31 décembre 2004. Par ailleurs, lorsque l'assemblée générale de la CCI a été appelée à se prononcer sur le principe de ce premier appel de fonds, elle n'en connaissait pas le niveau précis et c'est seulement lors de sa réunion du 22 janvier 2003 qu'elle en a rétroactivement validé le montant. Il semble, en outre, qu'aucune demande d'autorisation n'ait, à cette occasion, été sollicitée auprès du ministre concerné, ce qui contrevenait aux dispositions de l'article 3.65 de la circulaire n° 1111 du 30 mars 1992 régissant les autorisations d'emprunts des CCI. On observera, enfin, que la seule fois où la CCI de Bergerac a eu recours à l'emprunt classique, en 2001, le montant souscrit (182 939 €) s'est avéré pour

partie surabondant, les 180 188 € d'investissements réalisés cette année-là étant, en effet, déjà partiellement financés par 37 327 € de subventions et 79 374 € d'autofinancement, ce qui témoigne de certaines insuffisances dans la gestion financière passée de l'établissement.

Outre la dégradation déjà évoquée de son fonds de roulement (passé de 1 019 241 € au 31 décembre 2001 à 700 531 € à la clôture de l'exercice 2004 malgré une variation positive de 364 303 € cette dernière année), la CCI de Bergerac enregistre une forte croissance de son besoin en fonds de roulement (plus que doublé sur la même période pour atteindre 924 781 € en 2004), d'où une diminution de sa trésorerie nette (224 250 € fin 2004 contre 604 309 € fin 2001), malgré le recours massif au crédit à court terme déjà évoqué supra. Cette évolution du besoin en fonds de roulement est entièrement imputable à l'augmentation des créances à court terme qui s'élèvent à 1 567 112 € au 31 décembre 2004, en augmentation de 48,71 % par rapport à 2001. On relève parmi celles-ci, outre un certain nombre de subventions en attente de versement, les redevances dues par un organisme de formation proche de la CCI occupant un immeuble de Bergerac appartenant à cette dernière. La situation financière dudit locataire l'empêchant de faire face à ses obligations, un premier abandon de créance de 78 124 € avait dû être consenti par la CCI de Bergerac, avant que la nouvelle chambre de la Dordogne, venant aux droits de cette dernière, ne soit, à son tour, contrainte de renoncer à une somme de 189 000 € en 2006.

L'augmentation précitée des masses financières gérées par la CCI trouve, pour l'essentiel, son origine, dans le développement du service aéroport, retraçant les opérations budgétaires de la plateforme de Bergerac-Roumanières, depuis l'ouverture de cette dernière au trafic international, à partir de 2002. Les produits et les charges de fonctionnement dudit service ont ainsi chacun progressé de 209 % et de 232 % entre 2001 et 2004 pour atteindre respectivement à cette date 3 836 789 € et 3 834 336 €. Cependant, malgré une croissance spectaculaire de 418 % de son chiffre d'affaires entre 2001 et 2004 (3 473 209 € en 2004 contre 670 723 € en 2001), cette activité aéroportuaire ne parvient pas à équilibrer son exploitation, compte tenu de l'augmentation des coûts dont elle s'accompagne, et son résultat net comptable, réduit à 2 453 € en 2004, ne conserve un caractère positif que grâce à la double contribution de la commune de Bergerac et du service général de la chambre, dont le montant cumulé varie, selon les années, entre 123 579 € en 2004 et 510 817 € en 2003.

Le « service général » a vu logiquement son poids relatif à l'intérieur du budget global de la CCI décliner en proportion inverse de la montée en puissance du budget aéroport. Pour autant, alors qu'il présentait encore un déficit supérieur à 200 000 € en 2001, ledit service général a vu son résultat net comptable s'améliorer constamment depuis 2002 pour s'établir à 268 247 € en 2004 (2 267 293 € de produits pour 1 999 047 € de charges). L'essentiel de ses ressources lui viennent de l'imposition additionnelle à la taxe professionnelle (IATP, devenue aujourd'hui « taxe additionnelle à la taxe professionnelle), laquelle génère en fin de période une recette nette d'environ 1,7 million d'euros par an grâce à son taux, supérieur à 2%, le plus élevé de toutes les CCI de la région Aquitaine.

Il apparaît donc que la situation financière de la CCI de Bergerac, sans être gravement dégradée, se trouvait, à la veille de la fusion, fragilisée par le développement d'une activité aéroportuaire structurellement déficitaire.

1.2 L'héritage de la chambre de commerce et d'industrie de Périgueux :

Deux fois plus important que celui de la CCI de Bergerac, le budget consolidé de la CCI de Périgueux a connu, pour sa part, beaucoup moins de variations dans ses volumes et dans sa structure sur la période contrôlée, voyant ses produits de fonctionnement augmenter faiblement de 6,47 % entre 2001 et 2004 (où ils atteignaient 11 178 554 €), alors que dans le même temps les charges de même nature progressaient plus de deux fois plus vite (14,92 %) pour atteindre 11 868 088 € en 2004.

Le chiffre d'affaires, qui représente 33 % de l'ensemble des ressources de la CCI en 2004 où il atteint 3 668 153 €, souffre de son manque de dynamisme avec une progression globale limitée à 1,70 % entre 2001 et 2004. Il est essentiellement constitué du produit des prestations rendues respectivement par les différents établissements de formation initiale et continue de la chambre (1 153 871 € en 2004), l'aéroport de Bassillac (639 869 € en 2004, en baisse de 20 % par rapport à 2001) et le parc des expositions de Marsac-sur-l'Isle (1 087 744 € en 2004) dont il convient de relever la rentabilité, le service « divers » qui en assure le portage budgétaire étant le seul à dégager un résultat excédentaire pour chacun des exercices de la période 2001-2004.

L'IATP, dont le produit net (3 178 513 €) représentait 28,6 % des ressources totales de la CCI en 2004 n'a que faiblement progressé sur la période (+ 5,16 % entre 2001 et 2004). Avec 1,3 %, son taux restait, en 2004, inférieur à la moyenne des autres CCI aquitaines, alors même que sa réévaluation aurait permis de faire face à la dégradation des comptes de l'établissement constatée à partir de 2002.

Les subventions des collectivités publiques, qui s'élèvent à 3 493 616 € en 2004 (dont 2 739 951 € au seul titre de la formation, taxe d'apprentissage comprise) représentent 31 % des ressources totales de fonctionnement de la chambre cette année-là. Elles progressent de 16,27 % sur la période contrôlée.

La masse salariale (salaires + charges sociales) atteint 6 207 661 € en 2004 contre 5 344 851 € en 2001 (+ 16 %), soit plus de 52 % de l'ensemble des charges de la CCI en 2004 (contre 35 % pour la CCI de Bergerac à la même époque), correspondant à 196,3 agents en équivalent-temps plein. Avec plus de 101 agents, soit 52 % de l'effectif total, et 4 837 240 € de dépenses en 2004, le service formation constitue le principal employeur et le premier budget de la CCI de Périgueux. Il regroupe l'Ecole supérieure de Savignac, qui développe des formations de haut niveau en management du secteur hôtelier et du tourisme et le Groupe d'écoles professionnelles de Boulazac, composé de l'Ecole Hôtelière du Périgord (comprenant un centre de formation d'apprentis, un lycée hôtelier et un centre de formation continue) et de l'Ecole Arnaud de Séguy (formant aux métiers de la vente, de la comptabilité et de la gestion). Ledit service dégage pour la première fois de la période contrôlée un résultat positif en 2004, d'un montant de 212 917 €, alors même que persistent les difficultés de son centre de formation continue dont le chiffre d'affaires s'est réduit de 6 % sur la période 2001-2004.

Négatif depuis 2002, le résultat net consolidé de la CCI se situe en 2004 à son plus haut niveau de déficit avec 689 534 €. Il faut y voir la conséquence des difficultés économiques croissantes du service aéroport, dont le déficit est passé de 159 892 € en 2001 à 466 832 € en 2004, nécessitant une contribution accrue du service général (lequel retrace également les opérations afférentes à l'administration générale de la chambre et aux prestations de soutien et de conseil fournies à ses ressortissants). C'est aussi l'effet, plus conjoncturel, du niveau inhabituel des charges exceptionnelles supportées par la chambre en 2004 (446 798 €) à raison des opérations de fusion (honoraires du cabinet de conseil et coût du licenciement du directeur général de la CCI). En revanche, l'absence de versement d'une

subvention de 200 000 € au profit de l'aéroport (attendue du département de la Dordogne), invoquée en cours d'instruction pour justifier le déficit précité, ne saurait être admise à décharge, dès lors que ladite recette avait été budgétisée de façon quelque peu imprudente en l'absence d'engagement ferme de la partie versante.

On observera enfin que la gestion administrative des départs d'un certain nombre de cadres de l'ex-CCI de Périgueux a aussi contribué à en dégrader les résultats. En effet, les licenciements de l'ancienne directrice des études de l'école hôtelière de Savignac en 1999 et surtout d'un ancien directeur général de la CCI en 2001, dont les juridictions administratives ont considéré qu'ils étaient entachés de vices de procédure en justifiant l'annulation, ont obligé l'établissement à provisionner des sommes conséquentes, respectivement 63 000 € et 463 328 €, pour le cas où il serait condamné à indemniser les intéressés au terme des procédures encore actuellement en cours.

La dégradation précitée du résultat consolidé s'accompagne logiquement de celle de l'autofinancement brut. Ainsi, alors que ce dernier atteignait encore 657 262 € en 2001, il devient négatif en 2004 (-205 065 €), ne permettant même plus de financer le remboursement de la dette, pourtant divisé par trois entre 2001 et 2004, l'encours ayant lui-même été réduit de plus de moitié sur la même période pour ne plus atteindre que 793 981 € en 2004. Dans ces conditions, en l'absence d'autofinancement et faute de souscription de nouveaux emprunts ou de subventions suffisantes, le maintien sur la période d'un volume d'investissement constant, même s'il était relativement peu élevé (environ 500 000 € par an, consacrés surtout à l'aéroport de Bassillac), ne pouvait que déséquilibrer les comptes des opérations en capital. Le solde de ces dernières, constamment négatif sur la période, a ainsi été multiplié par 3,4 entre 2001 et 2004 où il atteint 812 197 €.

Le montant des capitaux propres a, pour sa part, été divisé par 3,5 en une seule année, passant de 3 413 326 € au 31 décembre 2003 à 976 575 € au 31 décembre 2004, non seulement en raison du mauvais résultat de l'exercice mentionné supra, mais aussi du fait de la ponction de 1,6 million d'euros opérée sur le report à nouveau afin de provisionner les engagements futurs de la CCI envers ses agents en matière de retraite. Le fonds de roulement devient négatif en 2004 où il s'établit à - 202 076 €, témoignant d'un sous-financement manifeste de l'actif immobilisé. La forte diminution du besoin en fonds de roulement sur la période 2001-2004 n'a rien de vertueuse puisqu'elle traduit en fait une augmentation des dettes à court terme beaucoup plus rapide que celle des créances de même nature, le volume cumulé des sommes dues aux fournisseurs et aux organismes sociaux ayant ainsi été multiplié par 4 entre 2001 à 2004 où il s'élève à 1 733 550 €. Enfin, pour la première fois de la période en 2004, les disponibilités s'avèrent quasi inexistantes malgré la souscription d'une ligne de trésorerie présentant un solde à rembourser de près de 200 000 € au 31 décembre 2004.

2. La fusion des chambres de commerce et d'industrie de Bergerac et Périgueux :

2.1 Les motifs de la fusion et ses modalités :

Les difficultés de nature diverse auxquelles chacune d'entre elles étaient confrontées et le constat de l'insuffisance de leur taille respective pour y faire face et pour répondre aux défis du futur ont conduit les chambres de commerce et d'industrie de Bergerac et de Périgueux à amorcer un processus de regroupement.

La mise au point du « *projet d'entreprise et de territoire de la CCI de la Dordogne*», adopté le 8 décembre 2003 par les deux chambres réunies, a tout d'abord été l'occasion de dresser un diagnostic sans complaisance des faiblesses structurelles du tissu économique départemental (éclatement, absence d'agglomération de taille significative, insuffisance des réseaux d'échanges et de télécommunication, démographie vieillissante, faible attractivité pour les entreprises extérieures) et des insuffisances de sa représentation de l'époque (visibilité limitée des chambres alors existantes à l'égard de leurs partenaires potentiels et offre de services aux entreprises perfectible). Elle a également permis de recenser les apports espérés d'une éventuelle fusion des chambres, en particulier une crédibilité renforcée auprès des pouvoirs publics et une capacité accrue de développer des projets structurants et des actions innovantes.

Au terme de ces travaux préparatoires, pilotés par un cabinet conseil, le principe d'une seule chambre de commerce et d'industrie couvrant l'intégralité du territoire départemental a finalement été adopté à la quasi-unanimité par les élus consulaires des deux chambres, réunis en assemblée générale extraordinaire le 8 décembre 2003. La création de la nouvelle CCI de la Dordogne a été prononcée par décret (n°2004-903) le 1er septembre 2004, nonobstant l'avis défavorable émis le 6 février 2004 par le conseil municipal de Bergerac. La fusion a pris effet le 13 décembre 2004, jour de l'installation de l'assemblée consulaire issue des élections du 3 novembre 2004, la dissolution des deux CCI préexistantes étant prononcée à cette même date. Les frais de fusion, d'un montant total de 140 772 € (incluant, outre la rémunération du cabinet précité, pour un montant de 90 000 €, divers autres frais administratifs) ont été partagés entre les deux CCI de Bergerac et Périgueux.

Les modalités de transfert à la nouvelle chambre de commerce et d'industrie de la Dordogne des biens immobiliers (évalués à 3 382 143 €), droits et obligations des chambres de commerce et d'industrie de Périgueux et de Bergerac avaient été arrêtées par le préfet de la Dordogne le 4 octobre 2005 et les comptes de ces dernières ont été clôturés le 31 décembre 2004. L'harmonisation des systèmes sociaux et de prévoyance des deux anciennes chambres, qui présentaient des différences notables en matière d'avantages sociaux et de régime horaire de travail, a également été menée à bien à la suite des travaux de la commission paritaire locale interconsulaire spécialement constituée à cet effet.

Un tel regroupement au niveau départemental, permettant de dépasser la rivalité traditionnelle opposant les villes sièges des deux ex-CCI, présentait en outre un caractère innovant, à une époque où subsistaient encore au plan national plus de 150 CCI, anticipant en quelque sorte sur la réorganisation de la carte consulaire à venir préconisée par le décret n°2006-309 du 16 mars 2006 sur les schémas directeurs et sectoriels des chambres de commerce et d'industrie.

2.2 <u>Le périmètre de la nouvelle CCI de la Dordogne :</u>

Après regroupement, le poids économique de la nouvelle chambre s'établit ainsi, les trois quarts de ses ressortissants, de ses salariés et de ses bases fiscales lui ayant été apportés par l'ex CCI de Périgueux.

	nombre d'entreprises	nombre de salariés	bases de taxe professionnelle
entreprises du secteur commercial	6 101	15 926	45 298 966 €
entreprises du secteur industriel	2 845	25 919	217 665 457 €
entreprises du secteur des services	4 935	12 775	61 085 086 €
Total	13 881	54 620	324 049 509 €

Par ailleurs, les relations qu'entretenaient chacune des anciennes chambres avec un certain nombre d'associations partenaires ont été non seulement maintenues mais également développées. L'autonomisation renforcée de la structure « Périgord Développement », décidée récemment, et le projet de constitution d'un « Pôle formation », regroupant l'ensemble des formations continues et initiales actuellement dispensées tant par les «écoles professionnelles» de la CCI que par certaines associations de formation continue qui lui sont proches, telles l'AFTER et l'ACIFOP, participent de ce mouvement d'externalisation accrue vers le secteur associatif. La CCI a bien sûr toute latitude pour nouer de telles relations avec des partenaires extérieurs pour la conduite de politiques d'intérêt commun et le recours à la formule associative n'est pas en lui-même critiquable dès lors qu'il présente une réelle utilité et s'effectue en toute clarté. Or, en l'espèce, il apparaît que certaines de ces associations ont avec elle des liens de proximité si étroits qu'elles pourraient passer pour des services de la chambre auprès d'un public non averti. Elles sont d'ailleurs le plus souvent installées dans ses locaux, comme c'est le cas, en particulier, de l'AFTER et l'ACIFOP déjà citées, et des associations de développement économique «J'ose en Périgord», « Périgord Initiatives » et « Périgord Développement », ainsi que de l'association «Ouvrir le Périgord en Aquitaine », dont les interventions spécifiques en matière de politique aéroportuaire donneront lieu infra à des développements circonstanciés.

Il est vrai, cependant, ainsi que vous le faites remarquer, que certaines missions essentielles de l'institution consulaire comme la gestion du parc des expositions, la formation supérieure, l'appui aux entreprises existantes et, pour partie, la politique aéroportuaire, restent placées sous la conduite directe de la chambre. Il importe, en effet, afin de profiter au maximum des effets de synergie recherchés à l'occasion de la fusion des chambres, de veiller à préserver l'unité de la gouvernance de la CCID et la lisibilité de ses comptes. Vous indiquez d'ailleurs, à cet égard, qu'à la demande du commissaire aux comptes, les engagements de l'établissement envers ses principaux partenaires associatifs sont retracés dans ses comptes.

3. La situation administrative et financière de la nouvelle chambre de commerce et d'industrie de la Dordogne :

3.1 L'organisation et les procédures de la CCID :

A l'occasion de sa mise en place, la nouvelle CCI de la Dordogne s'est dotée d'un règlement intérieur organisant le fonctionnement de ses différents organes conformément aux dispositions du décret n° 91-739 du 18 juillet 1991 modifié relatif aux chambres de commerce et d'industrie. On observe, avec satisfaction, que ce règlement intègre désormais les préoccupations déontologiques avec la constitution de la commission de prévention des

conflits d'intérêts, préconisée dans une note du ministre de l'économie et des finances aux présidents de CCI en date du 9 août 1999 mais dont l'ancienne chambre de Périgueux avait omis de se doter jusque là. Enfin, la chambre prend acte de votre décision de conforter le rôle de la commission des finances, ainsi qu'elle vous y invitait dans son rapport d'observations provisoires. A cet effet, une modification du règlement intérieur a été soumise à l'assemblée générale permettant désormais à ladite commission de donner son avis sur tout projet de délibération ayant une incidence financière ainsi que sur toute aliénation d'immeubles appartenant à la chambre, ainsi que le préconise l'article 1.6 de la circulaire 1.111 du 30 mars 1992 fixant les règles budgétaires et comptables applicables aux CCI.

L'organisation des services retenue, qui se veut cohérente avec les orientations stratégiques adoptées dans le cadre du « projet d'entreprise et de territoire de la Dordogne » précité, s'articule autour de trois pôles : un pôle fonctionnel (administration, finances, affaires juridiques, informatique, ressources humaines, communication), un pôle projet (en charge à la fois du développement local endogène et de la recherche d'investisseurs extérieurs désireux de s'implanter en Dordogne) et un pôle opérationnel, qui s'est vu confier la gestion de la formation, des aéroports, du parc des expositions et des services aux entreprises. C'est ce dernier secteur qui a le plus bénéficié des possibilités de synergies offertes par la fusion avec la mise en place conjointe de huit circonscriptions d'action territoriale, dotées chacune d'un conseiller, et de divers services centraux dotés d'une forte capacité d'expertise dans certains domaines complexes (intelligence économique, création et transmission d'entreprises, montage de dossiers d'investissement, sécurité, qualité, environnement).

Au plan budgétaire et comptable, alors que la CCID s'est dotée d'un guide de procédure interne n'appelant pas en lui-même la critique, les obligations des différents intervenants et les circuits administratifs à suivre y étant décrits conformément aux règles qui organisent les interventions respectives de l'ordonnateur et du comptable dans le cadre d'une stricte séparation de leurs missions (article 53 du décret du 18 juillet 1991 modifié et articles 1.21, 1.24 et 1.33 de la circulaire du 30 mars 1992, déjà cités), l'instruction a cependant révélé un certain nombre de pratiques anormales dans la gestion de la dépense et de la recette.

Ainsi, il est, tout d'abord, apparu que l'émission de mandats de paiement en bonne et due forme était le plus souvent négligée, les factures étant seulement revêtues de la mention « bon pour paiement », signée par l'ordonnateur ou son délégataire. Il apparaît cependant, au vu de votre réponse, que la situation est désormais en voie de régularisation sur ce point. Il a également été observé que la constatation des droits de l'établissement sur ses clients intervenait souvent avec retard alors qu'elle devrait normalement donner lieu à l'émission d'un titre de recettes par les services centraux dès la naissance de la créance. De plus, nombre d'opérations génératrices de recettes sont gérées de façon décentralisée par les services prestataires de la CCID implantés sur le terrain (formation, aide aux entreprises), selon des formes relevant plus d'une comptabilité de caisse que d'une comptabilité de droits constatés et sans que, jusqu'alors, aient été mises en place les régies de recettes requises en un tel cas par la réglementation. La chambre prend acte, toutefois, de la modification du règlement intérieur intervenue récemment permettant désormais de choisir les régisseurs non plus dans les rangs des seuls agents du service financier mais parmi l'ensemble des agents de la chambre, ainsi que de votre volonté de mettre en place des régies sur l'ensemble des sites de la CCI, qui s'est d'ores et déjà concrétisée par la désignation de deux régisseurs à l'aéroport de Bergerac. Il conviendra de poursuivre cette régularisation des pratiques suivies antérieurement en la matière, non exemptes de certains risques juridiques pour l'ordonnateur et financiers pour l'établissement.

3.2 La situation financière de la CCID :

Contrairement aux prévisions, le premier budget de la nouvelle chambre de commerce et d'industrie de la Dordogne n'a pu, en 2005, être exécuté en équilibre. Le montant de son déficit de fonctionnement, soit 574 294 €, correspondant à 18 406 594 € de charges et 17 832 300 € de produits consolidés, excède même de 155 740 € le déficit cumulé des deux chambres de Bergerac et Périgueux en 2004. Seul le service « divers », dont l'activité consiste pour l'essentiel à gérer le parc des expositions de Périgueux, dégage un résultat positif, à hauteur de 195 916 €. Les services « formation » et « aéroports » connaissent, pour leur part, des déficits respectifs de 59 384 € et 466 648 €, alors même qu'ils reçoivent chacun une contribution substantielle de la part du service général : 445 620 € pour le premier et 244 159 € pour le second, qui bénéficie en outre d'une subvention de 257 991 € de la commune de Bergerac. Cependant, alors que le déficit du service « formation » serait essentiellement imputable au coût de développement des nouvelles formations mises en place par l'école de Savignac, et présenterait donc un caractère essentiellement conjoncturel, le déficit récurrent du service aéroports présente au contraire un caractère structurel de plus en plus difficile à supporter. Pour cette raison, les différentes parties prenantes (collectivités territoriales et autorités consulaires) ont fait le choix, en 2005, de mettre fin à l'exploitation de la liaison domestique entre Paris et chacune des plateformes périgourdines et de privilégier le développement international de l'aéroport de Bergerac, tout en tentant d'en limiter le déficit d'exploitation dans des limites acceptables. Au terme de l'ensemble des prestations croisées entre services, le service général, qui en supporte la plus grande partie, accuse en 2005 un déficit de 244 177 €.

Lorsque l'on compare les données de la nouvelle CCID aux données cumulées des deux ex-CCI en 2004, les économies attendues de la fusion ne semblent donc pas encore réellement perceptibles. Ainsi, la masse salariale continue à augmenter (+ 3,5 % par rapport à 2004) et si certains postes de charges (comme les dépenses d'affranchissement, de téléphone ou de gardiennage) semblent connaître une certaine modération, il en est d'autres qui enregistrent des évolutions inverses (fournitures, nettoyage des locaux). Pour autant, c'est surtout l'insuffisance des produits, largement surestimés au budget primitif pour ce qui concerne le chiffre d'affaires aéroportuaire et les subventions, qui explique le niveau de déficit atteint en 2005, ainsi que, dans une moindre mesure, l'inscription de provisions d'un montant inhabituel, notamment pour dépréciation des actifs de l'aéroport de Périgueux, inutilisé depuis mars 2005. La capacité d'autofinancement brute bénéficie d'ailleurs de ce dernier phénomène pour atteindre 707 221 € en 2005. Une fois remboursée la fraction annuelle du capital de la dette venant à échéance dans l'année, soit 226 463 €, l'autofinancement net résiduel s'avérait d'ailleurs suffisant pour financer les immobilisations de l'exercice (355 536 €), sans qu'il soit besoin de mobiliser 611 433 € d'emprunts nouveaux comme cela a été fait à tort, venant porter l'encours d'endettement à 1 696 056 € au 31 décembre 2005.

On ne peut donc que constater la fragilité de la situation financière de la nouvelle CCID au terme de son premier exercice budgétaire, ainsi que la faiblesse de ses marges de manœuvre résiduelles pour financer des actions nouvelles au profit de ses ressortissants compte tenu de son engagement actuel dans une importante opération immobilière visant à sa réinstallation dans des nouveaux locaux (cf. infra). Consciente de ces difficultés, la CCID, après s'être résolue à fermer l'aéroport de Périgueux, a adopté un plan de retour à l'équilibre sur trois ans. Il vise notamment à mieux maîtriser ses achats, à rationaliser l'usage des treize sites sur lesquels elle demeure implantée, à favoriser la croissance du parc des expositions de Périgueux (qui constitue à ce jour son seul véritable centre de profit) et à développer son offre de prestations payantes en direction des entreprises.

3.3 Premier bilan de la fusion et perspectives :

Pour ses promoteurs, la fusion devait permettre de rationaliser les activités gérées auparavant par chacune des deux CCI, en particulier en matière de transport aérien et de formation professionnelle, et de développer de meilleurs services aux entreprises, grâce à la mutualisation du savoir-faire des équipes et aux économies d'échelle dégagées par leur redéploiement entre les différents sites.

La CCID a, tout d'abord, entrepris de réduire son parc immobilier. L'ancien hôtel consulaire de Bergerac a ainsi été vendu au département de la Dordogne pour un montant de 950 000 € et celui de Périgueux, qui abrite provisoirement le siège de la nouvelle chambre départementale, devrait également être cédé, lorsque cette dernière rejoindra, à l'horizon 2009, le pôle interconsulaire de Coulounieix dont la construction va débuter prochainement en partenariat avec la chambre de métiers et de l'artisanat et la chambre d'agriculture. Outre son concept original, destiné à favoriser le développement de synergies entre les interventions des différentes chambres, cette opération immobilière pourrait permettre de réaliser des économies importantes sur certains postes de charges courantes (chauffage, fluides, entretien, ménage, gardiennage et impôts locaux). Elle constitue l'investissement majeur des prochaines années pour la CCI de la Dordogne et la part de financement lui revenant, estimée à 4,3 millions d'euros en 2005, devrait être assez largement autofinancée. A défaut, la charge supplémentaire d'intérêts d'emprunt qui en résulterait viendrait consommer tout ou partie des économies attendues sur les dépenses de logistique.

Si la mise en place de la nouvelle CCID a aussi été l'occasion d'une réorganisation de ses moyens humains, elle ne s'est pas traduite pour autant par une réduction des dépenses de personnel. En effet, ainsi que les autorités consulaires s'y étaient engagées, il n'a été procédé à aucun licenciement à l'occasion de la consolidation des services des deux anciennes chambres, à l'exception de celui de l'ex-directeur général de la chambre de Périgueux, la nouvelle CCID ne pouvant conserver qu'un seul poste de directeur général. Les autres départs constatés par ailleurs correspondent pour l'essentiel à des choix individuels ou au non renouvellement de contrats à durée déterminée. A la date du 30 septembre 2005, la CCID employait donc 213 agents (en équivalent-temps plein), contre 227 pour l'ensemble des chambres de Bergerac et de Périgueux au 31 décembre 2004. Même si cet effectif devait rester constant, la masse salariale pourrait néanmoins être allégée dans les prochaines années du seul fait des départs à la retraite prévisibles d'agents actuellement au plus haut de l'échelle des rémunérations en raison de leur ancienneté.

Aucune réorientation significative des missions de l'établissement n'a été opérée depuis la fusion, si ce n'est une réorganisation territoriale du dispositif de conseil aux entreprises, destinée à assurer une meilleure couverture géographique de la demande, et, il est vrai, la fermeture de l'aéroport de Périgueux. Il apparaît, en fait, que la nouvelle chambre se situe encore dans une phase d'analyse et d'ajustement de son offre de services aux besoins de ses ressortissants, la faiblesse de ses marges de manœuvre financières, obérées par l'ampleur, semble-t-il sous-évaluée, du coût des politiques aéroportuaires, ne lui ayant pas encore permis à ce jour de développer autant qu'elle l'aurait souhaité les projets retenus dans ses orientations stratégiques pour la période 2005-2010, adoptées le 10 octobre 2005.

Un tel exercice de programmation, semble-t-il encore assez peu répandu dans le monde consulaire, mérite à ce titre d'être salué. Il apparaît cependant que les orientations retenues ne se caractérisent pas par une grande originalité et s'avèrent, en fait, assez peu différentes de celles qui figuraient dans le « Projet d'entreprise et de territoire de la CCI de la Dordogne », arrêté en décembre 2003 dans la perspective de la fusion (cf.supra). Elles s'articulent autour de trois « axes stratégiques » (axe 1 : accompagner le développement

économique des entreprises de la Dordogne ; axe 2 : déployer les équipements nécessaires à ce développement; axe 3 : former aux compétences dont les entreprises ont besoin), eux-mêmes déclinés en un certain nombre d' « axes de travail » (pour l'axe 1: rechercher des investisseurs extérieurs, faciliter la reprise des entreprises de Dordogne et accompagner le développement de ces dernières, notamment « à l'international » ; pour l'axe 2 : développer les liaisons aériennes et obtenir la réalisation d'une liaison à 2 fois 2 voies entre Bergerac et Périgueux ; pour l'axe 3 : développer un pôle de formation aux métiers de l'hôtellerie, de la restauration et du tourisme, vitrine des compétences du Périgord). On constate donc qu'il s'agit là davantage de la mise en forme d'actions préexistantes ou déjà envisagées que de véritables innovations et la priorité actuellement donnée au bâti, à travers la construction emblématique du nouveau pôle-interchambres, témoigne sans doute d'une insuffisante « culture de projet » au sein de l'institution consulaire.

Il apparaît enfin que la période récente a parfois été marquée par de vives tensions, donnant lieu à des prises à partie publiques, entre les autorités consulaires et les maires respectifs des communes de Bergerac et Périgueux, portant notamment sur certains choix d'urbanisme commercial de la CCID et sur sa gestion des aéroports desdites villes. S'il n'appartient pas, bien sûr, à la CRC de prendre position sur le fond de ces litiges, dès lors qu'ils relèvent de l'opportunité, elle ne peut que regretter que le démarrage de la nouvelle CCID ne s'inscrive pas dans un climat plus serein, tout comme la perte de confiance qui semble s'être instaurée entre les communes précitées et l'institution consulaire, alors même que la fusion avait été présentée comme un moyen de renforcer la crédibilité de cette dernière vis-à-vis des principales collectivités locales.

4. La politique aéroportuaire des chambres de commerce et d'industrie de la Dordogne

La cohabitation de deux plateformes aéroportuaires dans un département rural et relativement peu peuplé comme la Dordogne a longtemps constitué une originalité. Cependant, les aéroports de Périgueux-Bassillac et Bergerac-Roumanières, malgré leur positionnement stratégique très différent depuis quelques années, connaissaient tous deux des difficultés financières croissantes, leurs déficits de fonctionnement avant subvention d'équilibre approchant chacun 500 000 € en 2005. Dans ces conditions, les autorités consulaires en charge de leur gestion et les collectivités territoriales appelées, à des titres divers, à contribuer à leur financement ont dû récemment en tirer les conséquences, étant précisé que les infrastructures en cause, n'appartenant pas majoritairement à l'Etat, elles ne sont pas concernées par la décentralisation des « petits » aéroports de province actuellement en cours (cf. infra).

Le choix a, alors, été fait de privilégier le développement de la plateforme qui présentait les plus fortes perspectives de développement commercial et de retombées économiques, celle de Bergerac, exclusivement dédiée au trafic international vers la Grande-Bretagne assuré par les compagnies à bas coûts (« low cost ») et de renoncer, pour l'instant, à poursuivre l'exploitation de l'aéroport de Périgueux, à l'activité déclinante ces dernières années et dont les perspectives apparaissaient plus incertaines. A cette occasion, il a été mis fin à toute liaison aérienne régulière entre la capitale et la Dordogne, alors même que cette dernière reste encore assez mal desservie par les autres modes de transport collectif. Les gares TGV les plus proches sont, en effet, implantées à Libourne et Angoulême, le département de la Dordogne subventionnant d'ailleurs le transport des voyageurs par autobus vers cette dernière gare, depuis Périgueux.

4.1 L'aéroport de Périgueux-Bassillac

4.1.1 Présentation de l'aéroport de Périgueux

L'aéroport de Périgueux-Bassillac, dont la fiche signalétique est annexée au présent rapport, est un aéroport civil ouvert à la circulation aérienne implanté sur son site actuel depuis 1936. Son classement en catégorie D au sens de l'article R. 222-1 du code de l'aviation civile et en catégorie 4 au sens de la réglementation anti-incendies (SSLIA[1]) le positionne comme un « petit » aéroport destiné à « la formation aéronautique, aux sports aériens, au tourisme et à certains services à courte distance ». Son trafic le plaçait au 355ème rang des aéroports européens et au 71ème rang des aéroports français en 2002.

Implanté sur une emprise de 78 hectares, il est doté d'une seule piste bituminée, d'une longueur de 1 750 mètres, équipée d'un système d'aide à l'atterrissage et d'un balisage lumineux. Ouvert de 5H30 à 22H30, il est accessible aux avions de petite et moyenne capacité, comportant jusqu'à une quarantaine de places, de type ATR42. Il dispose d'aires extérieures et de hangars pour le stationnement des aéronefs, d'installations d'avitaillement en carburant et il pouvait assurer, lorsqu'il était encore en activité, diverses prestations d'assistance en escale (dégivrage et lavage extérieur des avions, nettoyage de la cabine, vidange des toilettes, chargement et déchargement des bagages…).

L'aérogare dédiée à l'accueil des passagers, d'une surface totale de 1700 m², est calibrée pour faire face au traitement de 100 000 voyageurs par an. Elle comporte une salle d'embarquement d'environ 50 places et est dotée des divers équipements de sûreté réglementaires (portique de détection et système de contrôle des bagages de soute). Une zone d'accueil spécifique est aménagée à l'usage des utilisateurs d'avions-taxis.

Situé à 8 Km au nord-est de la ville de Périgueux, l'aéroport de Bassillac bénéficie d'une bonne accessibilité routière, à proximité de la N21 (axe Limoges-Agen) et de l'autoroute A89 reliant Bordeaux à Clermont-Ferrand. Son parking automobile permet d'accueillir une soixantaine de véhicules, y compris ceux des loueurs implantés sur place. Outre les activités de loisirs classiques (aéroclub, vol à voile, aéromodélisme), des services de l'Etat (Douanes et Météorologie nationale), une société de travail aérien et divers organismes de formation à la mécanique (AFPA et CFA) sont également présents sur le site.

La baisse progressive de fréquentation de l'unique ligne régulière vers Paris et la dégradation des comptes de l'aéroport qui en a résulté ont conduit la chambre de commerce et d'industrie de la Dordogne, gestionnaire, a suspendre l'activité commerciale de la plateforme fin mars 2005, puis à y mettre fin le 27 mars 2006. La commune de Périgueux s'efforce actuellement de mettre au point une solution de relance.

4.1.2. Le cadre juridique de l'exploitation de l'aéroport de Périgueux

La propriété foncière de l'aérodrome de Bassillac a été transférée par l'Etat dès 1956 à l'ex-CCI de Périgueux qui en assurait depuis l'exploitation à ses risques et périls. En effet, si la commune de Périgueux participait au financement des investissement réalisés sur la plateforme (en général à hauteur de 30% de leur coût, pour un montant variant selon les années entre 335 269 € en 1998 et 129 248 € en 2003), le déficit de fonctionnement de l'aéroport était à la charge exclusive de l'établissement consulaire. Les relations entre l'Etat et la CCI de Périgueux (la CCID venant aujourd'hui aux droits de cette dernière) étaient alors

[1] « service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs »

régies par une convention signée le 5 août 1987 sur le fondement des dispositions de l'article L. 221-1 du code de l'aviation civile, définissant les conditions d'aménagement et d'exploitation de la plateforme.

4.1.3. La ligne aérienne Périgueux-Paris : données commerciales et économiques

L'activité commerciale de l'aéroport de Périgueux-Bassillac a toujours été limitée à la seule desserte de la capitale (Orly) par une ligne aérienne régulière créée en 1976, le trafic fret y étant pour sa part négligeable.

Après avoir connu un pic de fréquentation à 40 000 passagers au milieu des années 90, son trafic a vu s'amorcer un lent déclin à partir de 1996, ramenant sa fréquentation à 27 384 passagers locaux[2] en 2001, puis seulement 19 680 en 2004, le coefficient de remplissage des avions étant divisé de près de moitié sur la même période pour ne plus atteindre que 28,21% en 2004[3]. Cette clientèle se répartissait approximativement entre deux tiers de clients d'entreprises et un tiers de particuliers.

Les nombreuses restructurations du secteur du transport aérien intervenues ces dernières années ont conduit diverses compagnies à se succéder en peu de temps dans l'exploitation de la ligne : Air Littoral (jusqu'au 1er février 1999), Régional Airlines (du 11 février 1999 au 10 février 2002) et Airlinair (du 11 février 2002 au 31 mars 2005). De plus, alors que jusqu'en 2002 chacun des aéroports de Périgueux et de Bergerac disposait encore de sa propre liaison vers la capitale, à partir de février 2002 n'a plus subsisté qu'une seule ligne Bergerac-Périgueux-Paris, comportant une escale à Périgueux à l'aller et au retour et assurant 34 vols hebdomadaires (3 rotations journalières en semaine). Outre ces divers changements, la qualité souvent défaillante du service rendu (pannes, retards et annulations étant alors fréquentes aux dires mêmes des dirigeants de la CCI de l'époque) et la cherté des tarifs pratiqués ont sans doute contribué à la désaffection de la ligne pendant la dernière période de son exploitation.

En tout état de cause, la desserte concernée n'avait jamais été en mesure d'équilibrer son exploitation avec ses seules recettes et elle n'a dû d'être maintenue en activité jusqu'en 2005 qu'à l'intérêt qu'elle présentait pour l'aménagement du territoire, les obligations de service public[4] assumées à ce titre justifiant l'importance des concours financiers versés à la compagnie exploitante. L'Etat, à travers le Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (FIATA), supportait, en effet, près de 80% du déficit subventionnable de la ligne, le solde étant à la charge de diverses collectivités et établissements publics regroupés à cet effet en syndicat mixte.

Le « Syndicat Mixte Air Dordogne » (SMAD), créé en 1982, associait ainsi le département de la Dordogne, les commune de Périgueux et Bergerac et leurs chambres de commerce et d'industrie respectives, la participation de chacun étant fixée ainsi : 60 % pour le département, 10 % pour chacun des autres adhérents. Les cotisations appelées par le SMAD auprès de ses adhérents pour couvrir le déficit de la ligne précitée se sont élevées en moyenne

[2] sont désignés ainsi les passagers montés ou descendus à Périgueux, les passagers montés à Bergerac étant considérés comme « en transit »

[3] sources: CCID pour le nombre de passagers et DGAC Sud-Ouest pour le coefficient de remplissage

[4] dites « OSP », elles sont arrêtées au niveau communautaire et la désignation de l'exploitant donne lieu à un appel d'offres européen, chaque candidat indiquant à l'appui de son offre le niveau de subvention sollicité

à un peu plus de 500 000 € par an sur la période 1999-2004, soit, sur la base du trafic de 2004 (19 680 passagers), une subvention hors FIATA d'environ 25 € par passager.

Outre les mauvaises performances commerciales et financières de la ligne, dont la délégation arrivait à échéance le 11 février 2005, et la perspective d'une réduction du taux d'intervention légal du FIATA à compter de 2005, les responsables de l'aéroport de Périgueux devaient également faire face au déficit de la plateforme elle-même (466 832 € en 2004). Ni les adhérents du SMAD ni les autres organismes publics sollicités (notamment les diverses «intercommunalités» de l'agglomération périgourdine) n'ont alors souhaité s'engager financièrement pour combler le déficit précité, par exemple en participant à un syndicat mixte rénové et élargi auquel aurait été confiée la gestion de l'aéroport. Dès lors, aucune des trois offres reçues des compagnies aériennes candidates à l'exploitation de la ligne n'étant apparue financièrement acceptable, les collectivités concernées et la CCID ont alors fait le choix de ne pas renouveler la délégation de service public, qui avait été prolongée à titre conservatoire, ainsi que vous l'indiquez dans votre réponse. Le dernier vol Périgueux-Paris est donc intervenu le 31 mars 2005.

4.1.4. La situation financière de l'aéroport de Périgueux

L'exploitation de l'aéroport de Bassillac générait, depuis 1993, des pertes pesant de plus en plus lourdement sur les équilibres financiers de la CCI de Périgueux, son gestionnaire. En effet, ce déficit, qui présentait un caractère incontestablement structurel, s'était fortement creusé dans la dernière période, voyant son montant tripler entre 2001 et 2004 pour atteindre 466 832 €.

L'évolution comparée des charges et des produits rend compte de cette dégradation, les premières ayant progressé de 11% entre 2001 et 2004, où elles s'élevaient à 1 642 866 €, alors que les seconds diminuaient dans les mêmes proportions (-11%) sur la même période pour ne plus atteindre que 1 176 033 € en 2004.

Le chiffre d'affaires connaissait, pour sa part, une évolution encore plus préoccupante, passant de 802 564 € en 2001 à 639 869 € en 2004 (en baisse de plus de 20%), pour ne plus représenter que 54 % des produits du service en 2004, contre 61 % en 2001. Subissant directement les conséquences de la baisse du trafic évoquée supra, il enregistrait une baisse de l'ensemble de ses composantes sur la période : - 19% pour les ventes de carburant (215 527 € en 2004), - 41% pour les services d'assistance en escale (107 315 € en 2004), - 17 % pour la taxe d'aéroport (88 854 € en 2004[5]) et – 22% pour le produit de la redevance « passagers »[6] (38 755 € en 2004).

Si dans le même temps les subventions de fonctionnement progressaient de 81 %, passant de 208 891 € en 2001 (soit 16 % des produits d'exploitation) à 377 610 € en 2004 (soit 32 % des produits précités), c'était avant tout l'effet de la progression de la subvention versée par le FIATA (354 848 € en 2004) pour financer les missions régaliennes de sécurité mises à la charge du gestionnaire de l'aéroport lorsque, comme c'était le cas à Périgueux, la taxe d'aéroport, spécialement affectée à leur financement en application de l'article 1609 quater vicies du code général des impôts, ne suffisait pas à en couvrir le coût.

[5] taux de la taxe d'aéroport à Périgueux : 7,62 € par passager jusqu'en 2002 ; 9,5 € à partir de 2002

[6] le dernier taux unitaire pratiqué à Périgueux pour la redevance passager est de 3,5 € par passager

Parallèlement à la baisse des recettes d'exploitation de l'aéroport de Périgueux décrite ci-dessus, ses charges de même nature augmentaient de plus de 12% entre 2001 (1 444 476 €) et 2004 (1 620 832 €). La masse salariale progressait, pour sa part, de 39 % pour atteindre 698 708 € en 2004, soit un montant à lui seul plus élevé que le chiffres d'affaires de l'année. Correspondant à 23,6 agents en équivalent-temps plein, elle représentait, en 2004, 43 % des charges d'exploitation contre 34 % en 2001 où elle ne s'élevait encore qu'à 501 018 €. Il est vrai qu'une part croissante de ces dépenses de personnel relevait également de la catégorie des dépenses de sécurité, telles celles relatives à la rémunération des agents en charge de la lutte contre l'incendie.

Les dépenses de sécurité comprennent, outre les dépenses relatives au « service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs » (SSLIA), les coûts de sûreté afférents au filtrage et au contrôle des passagers et des bagages (bagages à main et bagages de soute). Selon les déclarations du gestionnaire à la direction générale de l'aviation civile, ces coûts auraient évolué de 69 % sur la période 2001-2004, la progression étant encore plus marquée pour les coûts de sûreté (+ 191 %), ainsi qu'il ressort du tableau ci-après.

DEPENSES DE SECURITE ET SURETE PERIGUEUX *(source : DGAC Sud-Ouest ; en €)*	**2001**	**2004**	**Evolution**
Dépenses SSLIA	236 220	350 398	48,34%
Dépenses de sûreté	40 647	118 361	191,19%
TOTAL	276 867	468 759	69,31%

Certes, comme il a été précisé supra, ces dernières dépenses donnent bien lieu à compensation de leur coût résiduel par l'Etat, en raison de leur caractère régalien, mais c'est toujours avec un certain différé dans le temps.

On observe, enfin, que si le budget de l'aéroport apportait une certaine contribution aux frais de siège supportés pour son compte par le service général de la CCI, c'est pour un montant qui, de l'avis même des dirigeants de cette dernière, était volontairement sous-estimé par rapport à la réalité des coûts en cause (comprenant notamment la quote-part de la rémunération du directeur général de la CCI de Périgueux afférente à la direction de l'aéroport par l'intéressé).

La fermeture de la liaison régulière sur Paris à partir du 1er avril 2005 a bien sûr gravement affecté l'exécution du budget 2005 de l'aéroport, dont les prévisions ont d'ailleurs dû être rectifiées en cours d'année pour ce motif. Ses effets sur le chiffre d'affaires ont été immédiats, avec une diminution de près de moitié par rapport à l'année précédente (329 678 € en 2005 contre 639 869 € en 2004), l'arrêt du trafic commercial privant l'aéroport d'une part substantielle des recettes de redevances attendues. Or, dans le même temps, les charges d'exploitation ne diminuaient pour leur part que de 28 % par rapport à 2004 (1 166 266 € au lieu de 1 620 832 €), compte tenu de la relative inertie de la masse salariale. En effet, si cette dernière enregistre bien une baisse significative de 29 % (495 567 € en 2005 contre 698 708 € en 2004), le gestionnaire a, dans un premier temps, fait le choix de conserver l'équipement en configuration minimale de fonctionnement, en maintenant sur place un certain nombre d'agents dans l'espoir d'une reprise prochaine de l'activité. Si finalement, le résultat de fonctionnement de l'aéroport se maintient en 2005 à son niveau de 2004 (466 781 € contre 466 832 €), il ne le doit qu'au montant inhabituel de la subvention du FIATA (422 K€) correspondant pour partie à un rattrapage.

Le niveau atteint par les pertes cumulées (1 710 776 € en 5 ans, de 2001 à 2005), représentant plus la moitié du chiffre d'affaires de la période (3 076 239 €) ne permettait sans doute plus de poursuivre l'exploitation de l'aéroport de Périgueux dans les conditions qui prévalaient jusque là, la nouvelle CCID mise en place à partir de 2005 se refusant désormais à supporter seule un tel niveau de déficit.

4.1.5. Perspectives d'avenir de l'aéroport de Périgueux

Ayant fait le choix de ne pas fermer immédiatement l'aéroport, le gestionnaire s'est efforcé, dans un premier temps, d'explorer différentes pistes pour y maintenir une certaine forme d'activité. Toutefois, le seul projet ayant vu le jour, consistant à mettre en place une liaison par avion-taxi avec l'aéroport de Paris-Le Bourget à l'usage de chefs d'entreprises regroupés à cet effet en association, a rencontré si peu de succès qu'il a fait naître le doute sur la réelle nécessité économique d'une telle liaison.

Dans ces conditions, la structure antérieure, encore surdimensionnée, ne pouvait être maintenue en l'état. La CCID a, dès lors, entrepris d'en réduire progressivement l'effectif, essentiellement par reclassement (au siège de la CCID ou à l'aéroport de Bergerac) mais aussi par démission (2 agents) ou licenciements (6 agents ayant refusé de rejoindre une autre affectation), jusqu'à la cessation de toute activité commerciale régulière, en mars 2006.

Il apparaît donc que les principaux opérateurs (nouvelle CCID et département de la Dordogne) ont, compte tenu de leurs marges de manœuvre limitées, fait respectivement le choix de se désengager du financement de l'aéroport de Périgueux pour l'un et de la liaison vers Paris (via le SMAD) pour l'autre, et de se consacrer prioritairement à l'accompagnement de la montée en puissance de l'aéroport de Bergerac (cf.infra).

Seule la commune de Périgueux ne se satisfait pas de cette situation, imputant la dégradation des comptes de l'aéroport au manque de rigueur dont aurait souffert, selon elle, la gestion antérieure[7]. Elle a, en conséquence, diligenté une étude confiée à un cabinet spécialisé en vue d'examiner les possibilités et les conditions d'une relance de la plateforme à travers la création d'une nouvelle liaison aérienne Périgueux-Paris correspondant à un trafic annuel de 15 000 passagers minimum et exploitée avec un appareil d'une vingtaine de places assurant deux rotations par jour en semaine et une rotation le week-end.

Il apparaît, au terme de cette étude, remise en avril 2006, que la reprise d'une activité aéroportuaire à Périgueux reste conditionnée par un certain nombre de préalables et comporterait en tout état de cause des coûts non négligeables.

Au plan juridique, tout d'abord, il conviendrait de réactiver la procédure de désignation d'un exploitant à travers le lancement d'un appel d'offres européen, après qu'aient été au préalable redéfinies les obligations de service public (OSP) applicables à la nouvelle ligne, condition indispensable pour que celle-ci puisse se voir attribuer des créneaux horaires à Orly et que son déficit soit éligible au subventionnement de l'Etat.

Au plan administratif ensuite, il serait nécessaire de trouver un gestionnaire pour remplacer la CCID, qui ne souhaite plus assumer cette tâche, étant observé que la commune de Périgueux ne dispose sans doute pas à ce jour des ressources internes adaptées pour reconstituer le potentiel humain de l'aéroport, aujourd'hui réduit à néant, compte tenu de la

[7] lettre à la CRC du 28 mars 2006

technicité des métiers en cause (directeur, chef d'escale, pompiers, agents de la tour de contrôle).

Au plan commercial, il faudrait également regagner la confiance des passagers, mise à mal par les dysfonctionnements ayant affecté l'ancienne ligne, son interruption prolongée ayant pu en outre favoriser de nouvelles habitudes de transport (TGV notamment).

Enfin, un certain nombre d'investissements de sécurité s'avéreront indispensables avant toute reprise du trafic commercial. En effet, un contrôle des services de l'aviation civile réalisé en 2005 a révélé que la piste de l'aéroport de Périgueux souffrait d'un coefficient d'adhérence insuffisant de nature à induire des phénomènes de glissance rendant son utilisation impossible en cas de pluie. Le coût des travaux de grenaillage indispensables a été estimé à 130 000 €, auxquels s'ajouteront 45 000 € de frais d'élagage d'arbres, en raison des restrictions d'utilisation également prescrites par la DGAC pour ce motif.

Les auditeurs ont, par ailleurs, estimé à 1 million d'euros le déficit d'exploitation prévisionnel de la future ligne telle qu'envisagée supra, dont 315 000 € à 375 000 € resteraient à la charge des collectivités territoriales compte tenu du taux d'intervention de l'Etat en faveur des liaisons relevant de l'aménagement du territoire.

S'agissant de l'aéroport lui-même, les estimations du déficit d'exploitation varient entre 270 000 et 315 000 € selon les hypothèses retenues et compte tenu de la nécessité avancée de renforcer les moyens humains qui existaient avant la fermeture, afin de se conformer à la réglementation en matière de sécurité (contrôle des passagers et bagages) et d'assurer un service satisfaisant en matière d'informations de vol[8] et d'assistance à l'escale.

Un niveau de déficit tel que celui mis en évidence par l'audit est-il acceptable pour la ville de Périgueux, sachant que jusqu'ici son engagement financier, qui ne comportait alors aucune contribution à la couverture du déficit d'exploitation de l'aéroport lui-même, s'est inscrit, sur la période 1999-2004, à l'intérieur d'une fourchette comprise entre 261 K€ (en 1999) et 159 K€ (en 2003). Elle indiquait d'ailleurs, dans son courrier précité du 28 mars 2006 à la CRC, qu'elle ne souhaitait pas voir sa contribution annuelle dépasser 165 000 €, y compris sa participation aux investissements. En outre, les concours des intercommunalités qu'elle souhaite solliciter (Communauté d'agglomération de Périgueux et Communauté de communes d'Isle-Manoire) ne lui sont nullement acquis alors que ceux du département de la Dordogne et de la CCID semblent également peu envisageables.

Malgré ces nombreuses incertitudes, la commune de Périgueux a obtenu de la CCID la mise à disposition gratuite de l'aéroport de Bassillac afin de tenter d'y rétablir une liaison régulière vers Paris. La convention organisant cette mise à disposition pour une durée de 6 ans, signée le 22 décembre 2006, prévoit que la commune prendra à sa charge les travaux de mise aux normes des installations, le remboursement des emprunts en cours (au demeurant de faible montant), ainsi que la totalité du déficit budgétaire, et qu'elle pourra percevoir l'ensemble des redevances d'usage de l'aérodrome prévues par le code de l'aviation civile et des redevances d'occupation des terrains, bâtiments et installations mis à sa disposition.

La ville de Périgueux a donc fait le choix de préserver un outil aéroportuaire qui, il est vrai, aurait risqué en cas d'inutilisation prolongée, outre une lente dégradation des infrastructures, le retrait de son homologation par les services de l'Aviation Civile. Pour l'heure, la commune assure en régie la gestion de la plateforme avec un effectif minimum

[8] le service AFIS (Aerodrome Flight Information Service), implanté dans la tour de contrôle, assure, dans les aérodromes non dotés d'un service de contrôle aérien des missions d'information des pilotes

(deux agents de tour de contrôle, deux pompiers et un chef d'exploitation) permettant uniquement l'accueil d'avions privés ou militaires ainsi que la perception des redevances aéroportuaires y afférant.

Les résultats définitifs de l'appel à la concurrence lancé au niveau européen pour la recherche d'un délégataire susceptible de reprendre l'exploitation de la ligne commerciale régulière Périgueux-Paris devraient être connus prochainement. Sans préjuger de la réussite de cette tentative, le potentiel de développement de la plateforme apparaît, en tout état de cause, assez limité, la configuration physique du site empêchant toute extension de la piste et lui interdisant de ce fait d'accueillir les avions gros porteurs à vocation touristique des compagnies à bas coût sur lesquels l'aéroport de Bergerac a fondé sa croissance.

4.2 L'aéroport de Bergerac-Roumanières

4.2.1. Présentation de l'aéroport de Bergerac

L'aéroport de Bergerac-Roumanières, dont la fiche signalétique est annexée au présent rapport, est un aéroport civil ouvert au trafic aérien public, classé en catégorie C au sens de l'article R.222-1 du code de l'aviation civile et en catégorie 7 au sens de la réglementation SSLIA, soit une plateforme dédiée aux liaisons touristiques à courte distance.

Implanté sur une emprise de 133 hectares, il est doté d'une seule piste bituminée, d'une longueur de 2 205 mètres, équipée d'un système d'aide à l'atterrissage et d'un balisage lumineux. Ouvert de 6H à 22H30, il est accessible aux avions gros porteurs de type Boeing 737-800. Il dispose d'aires extérieures et de hangars pour le stationnement des aéronefs, d'installations d'avitaillement en carburant et il est en mesure d'assurer les diverses prestations d'assistance en escale. La taille de l'aérogare ne lui permet plus, en revanche, d'accueillir de façon satisfaisante des passagers en nombre croissant.

Situé à la périphérie immédiate de la ville de Bergerac, à proximité de la rocade sud, l'aéroport de Roumanières bénéficie d'une bonne accessibilité routière, par la RN21 (axe Limoges-Agen) et les RD 936 et 660 (axe Ouest-Est Bordeaux-Sarlat). Il dispose depuis peu d'un véritable parking pour voyageurs. Enfin, outre les activités de loisirs classiques (aéroclub), des services de l'Etat (Douanes, Aviation civile, Météorologie nationale, Police) et une société de maintenance et réparation sont également présents sur le site.

Depuis la fermeture de la ligne Bergerac-Périgueux-Paris, à la fin du mois de mars 2005, le trafic commercial régulier au départ de Bergerac est exclusivement tourné vers la Grande-Bretagne, avec les compagnies Flybe et RYANAIR.

4.2.2. Le cadre juridique et patrimonial de l'exploitation de l'aéroport de Bergerac

La quasi-totalité de l'emprise aéroportuaire est située sur le territoire de la commune de Bergerac qui en est le principal propriétaire (notamment de l'aérogare et de l'essentiel de la piste en dur). Le reste des terrains appartient à l'Etat, qui les a mis à disposition de la commune, et à la CCID, laquelle s'est vue confier par la ville la gestion de l'ensemble de la zone.

Les relations entre l'Etat et la commune de Bergerac ont été fixées par une convention signée le 27 février 1990 pour une durée de 20 ans. Régie par les dispositions de l'article L. 221-1 du code de l'aviation civile, elle organise les conditions d'aménagement, d'entretien et d'exploitation de la plateforme et autorise la commune à percevoir les différentes redevances prévues au code de l'aviation civile et celles correspondant aux prestations de service aéronautiques qu'elle serait amenée à fournir, ainsi que les produits de l'exploitation du domaine aéroportuaire à des fins non aéronautiques.

Les terrains appartenant à l'Etat étant minoritaires dans l'ensemble de la zone aéroportuaire, les dispositions de l'article 28 de la loi du 13 août 2004 relatives aux libertés et responsabilités locales, qui prévoient le transfert avant le 1er janvier 2007 de la majorité des aérodromes civils appartenant à l'Etat aux collectivités territoriales ou à leurs groupements, n'ont pas trouvé à s'appliquer en l'espèce.

Cependant une démarche avait été entreprise afin que la propriété des terrains encore en possession de l'Etat puisse être transférée gratuitement à la commune de Bergerac, comme prévu dans le cadre normal de la décentralisation. C'est, en fait, le SMAD rénové, substitué à la commune de Bergerac dans l'ensemble de ses compétences relatives à l'aéroport depuis le 1er juillet 2007, qui va récupérer la propriété des terrains précités après qu'une convention ait été signée avec l'Etat à cet effet.

La CCID continuera, pour sa part, à exercer la gestion de la plateforme qu'elle exploitait jusqu'ici sur la base d'un « accord de gestion » conclu le 26 avril 1990 entre la commune et la CCI de Bergerac et modifié par avenant le 11 mai 2000. Aux termes de cet accord, dont l'exécution était placée sous la surveillance d'un conseil d'administration composé paritairement, avec voix prépondérante au maire de Bergerac, ladite commune mettait l'ensemble des terrains, bâtiments et installations constituant l'aérodrome à disposition de la CCI. Le déficit d'exploitation de l'aéroport était partagé entre la commune et son gestionnaire, de même que l'annuité des emprunts souscrits par ce dernier pour financer un certain nombre de travaux et d'équipements.

Signé pour une durée d'un an, cet accord de gestion était reconductible tacitement chaque année jusqu'au 1er janvier 2010, date d'expiration de la convention précitée du 27 février 1990 entre la ville et l'Etat. Le récent transfert de la compétence aéroportuaire au nouveau SMAD a nécessité la signature d'un avenant à l'accord de gestion existant permettant au syndicat mixte de reprendre les droits et obligations de la ville de Bergerac, dans l'attente de l'élaboration d'une nouvelle convention de gestion entre ledit SMAD et la CCID qui devrait prendre effet au 1er janvier 2008.

Le SMAD rénové exercera pleinement ses compétences en matière d'investissement alors qu'auparavant les investissements aéroportuaires les plus importants étaient réalisés sous maîtrise d'ouvrage directe de la ville de Bergerac, en dehors du cadre de l'accord de gestion précité. Ce fut notamment le cas ces dernières années de l'extension et du renforcement de la piste et de l'agrandissement de la salle d'embarquement, d'un montant respectif de 3 114 539 € et 126 088 €, la charge nette supportée par la commune s'élevant alors à 757 075 € compte tenu des diverses subventions obtenues. C'est encore le cas des travaux de réaménagement et d'extension de l'aérogare qui viennent de débuter et dont le coût prévisionnel a dû être porté à 3 200 000 € HT en raison des modifications de normes intervenues récemment, l'extension du parking pour avions également envisagé à l'origine étant pour sa part abandonnée.

L'engagement de la ville de Bergerac en faveur de son aéroport ne se limitait pas au financement des investissements et à la couverture de la moitié du déficit de fonctionnement de l'aéroport, ainsi qu'il vient d'être exposé. Il comprenait aussi, jusqu'à la fermeture de la ligne sur Paris en mars 2005, la contribution versée au Syndicat mixte Air Dordogne (SMAD) pour la couverture du déficit d'exploitation de ladite ligne, d'un montant variant entre 30 000 et 40 000 € par an, et il intègre, encore à ce jour, sa participation au financement du « marketing » des compagnies aériennes (cf. infra), qui a atteint 150 000 € en 2005.

Enfin, avant même le transfert au SMAD rénové de l'ensemble de ses compétences aéroportuaires, l'importance croissante des dépenses supportées par la commune de Bergerac avait déjà conduit cette dernière à rechercher de nouveaux partenaires pour en alléger la charge. Ainsi, dès novembre 2005, la compétence particulière relative à la création et à la gestion du parc de stationnement public destiné à la desserte de l'aéroport avait été transférée à la Communauté de communes Bergerac Pourpre. La construction par cette dernière du parking voyageurs de 540 places qui faisait jusqu'ici défaut, pour un coût estimé à 520 000 € subventionné à hauteur d'un tiers par l'Etat, devrait permettre de générer des recettes supplémentaires pour l'aéroport. En effet, la gestion dudit parking a été confiée à la CCID moyennant le versement à la Communauté d'une redevance égale au montant de l'annuité d'emprunt supportée par cette dernière pour le financement de l'équipement et si la gestion de celui-ci dégage un excédent d'exploitation, il sera conservé dans les comptes de l'aéroport.

4.2.3. L'activité commerciale de l'aéroport de Bergerac

Comme un certain nombre d'autres aéroports régionaux, Bergerac a fait le choix, à partir de 2002, de fonder son développement sur le trafic international et en particulier sur les liaisons avec la Grande-Bretagne assurées par les compagnies à bas coût (« low cost »). La liaison domestique sur Paris, qui constituait jusque-là sa seule ligne commerciale régulière, est ainsi devenue de plus en plus marginale dans l'activité de l'aéroport avant que son déclin ne conduise d'abord à la regrouper avec celle de Périgueux, en 2002, puis à sa fermeture en mars 2005 (cf. supra 4.1 « aéroport de Périgueux »). Le trafic de la plateforme bergeracoise, qui n'atteignait plus que 16 000 passagers en 2001, après avoir culminé à 25 000 en 1993, a ainsi connu une relance spectaculaire:

- 61 715 passagers en 2002, dont 48 699 sur la ligne Bergerac-Londres (Stansted), créée par la compagnie Buzz ;

- 115 978 passagers en 2003, dont 76 524 passagers sur la ligne Bergerac-Londres (assurée jusqu'au 29 mars 2003 par Buzz, puis, à partir du 1er mai 2003, par la compagnie RYANAIR, repreneuse de la précédente) et 25 293 passagers sur la ligne Bergerac-Southampton (ouverte par la compagnie Flybe le 27 juin 2003) ;

- 204 009 passagers en 2004 (plus forte progression de tous les aéroports de province avec + 76,08 %) dont 120 638 passagers sur la ligne Bergerac-Londres (premier vol en Boeing 737-800 le 29 avril 2004), 43 611 passagers sur la ligne Bergerac-Southampton et 25 609 passagers sur la ligne Bergerac-Bristol (ouverte par la compagnie Flybe le 28 mars 2004) ;

- 233 760 passagers en 2005 dont 129 065 passagers sur la ligne Bergerac-Londres, 41 577 passagers sur la ligne Bergerac-Southampton, 33 242 passagers sur la ligne Bergerac-Bristol et 25 855 passagers sur la ligne Bergerac-Birmingham (ouverte par la compagnie Flybe le 28 mars 2005) ;

- 270 000 passagers en 2006, avec l'ouverture de lignes vers Nottingham East Midlands et Liverpool par la compagnie RYANAIR les 8 et 9 février 2006 et de liaisons sur Exeter et Leeds Bradford par la compagnie Flybe les 12 avril et 27 mai 2006.

L'année 2007 a vu la compagnie Flybe procéder à l'ouverture de trois lignes nouvelles sur Edimbourg, Manchester et Londres-Gatwick et à la fermeture de sa ligne sur Bristol. Ce sont donc, désormais, 10 villes britanniques qui sont desservies par l'aéroport de Bergerac en période d'été (seules les liaisons vers Londres, Liverpool et Nottingham étant maintenues l'hiver) et comme il va de soi dans le modèle économique des compagnies « low cost », tous ces vols connaissent un fort coefficient de remplissage (systématiquement supérieur à 80 % sur Londres) et proposent, dans certaines conditions, des tarifs très attractifs pour un service, il est vrai, réduit au minimum.

Force est donc de constater que la stratégie retenue, s'appuyant sur le tropisme périgourdin de la clientèle britannique, a permis à la plateforme bergeracoise d'échapper à la crise ayant affecté ces dernières années le secteur aérien en France, même si cette réussite commerciale ne suffit toujours pas à assurer sa rentabilité.

4.2.4. La situation financière de l'aéroport de Bergerac

En dépit de la très forte croissance de l'activité commerciale et du poids financier de l'aéroport de Bergerac à partir de 2002, du fait de son ouverture au trafic international, son exploitation génère un déficit récurrent et il ne parvient à dégager un résultat positif que grâce à la double contribution de la CCI et de la commune de Bergerac.

On constate même que le résultat du service, qui connaissait encore un excédent significatif jusqu'à l'année 2003 incluse, devient quasiment nul par la suite, alors que la subvention d'équilibre dont il bénéficie a presque doublé entre 2001 et 2005, dépassant même 500 000 € cette dernière année, ainsi qu'il résulte du tableau ci-après.

AEROPORT DE BERGERAC *(source : comptes de la CCI ; en €)*	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**
Résultat avant subvention du « siège » et de la commune de Bergerac	-184 548	-166 732	-389 823	-121 126	- 502 018
Subvention de la commune de Bergerac comptabilisée dans les comptes de la CCI	95 445	156 351	221 179	67 039	257 991
Contribution du service général de la CCI	175 379	202 337	289 638	56 540	244 159
Total subventions d'équilibre	270 824	358 688	510 817	123 579	502 150
Résultat après subvention	86 276	191 956	120 994	2 453	132

Il apparaît en effet que si ses produits de fonctionnement (subventions comprises) ont très fortement progressé entre 2001 et 2005 pour atteindre 4 913 817 €, soit une augmentation de 296 % par rapport à 2001 où ils s'élevaient à 1 239 754 €, son chiffre d'affaires connaissant même une progression encore plus spectaculaire de 524 % sur cette même période en passant de 670 723 € en 2001 à 4 184 023 € en 2005, dans le même temps ses charges de fonctionnement augmentaient de 326 % dans leur ensemble (4 913 685 € en 2005 contre 1 153 479 € en 2001) et de 403 % pour les seules charges d'exploitation (4 843 939 € en 2005 contre 962 827 € en 2001).

Cette évolution divergente des charges et des produits est, en particulier, sensible en 2005 où les charges d'exploitation augmentent de 28,84 % par rapport à 2004 (où elles atteignaient 3 759 536 €) alors que dans le même temps le chiffre d'affaires ne progresse que de 20,47 % par rapport à 2004 (où il s'élevait à 3 473 207 €). Il est vrai que l'exploitation de l'aéroport a souffert, en cette année 2005, de divers aléas conjoncturels de nature à expliquer la forte dégradation de son déficit avant subvention d'équilibre évoquée supra. Ainsi, outre un nombre inhabituel de vols annulés pour cause d'intempéries, l'arrêt de la ligne domestique sur Paris et l'absence d'ouverture de la liaison internationale sur Dublin initialement prévue (privant l'aéroport d'un apport de trafic supplémentaire estimé à 20 000 passagers) ont contraint en cours d'année les gestionnaires de l'aéroport à revoir à la baisse les prévisions budgétaires afférentes à la production vendue en diminuant les recettes attendues à ce titre de 433 801 € (2 407 178 € au lieu de 2 840 979 €), les réalisations finalement observées en la matière (2 234 047 €) s'avérant même encore plus décevantes.

La masse salariale figure au tout premier rang des coûts de structure de l'aéroport. Elle atteint 1 309 208 € en 2005, en progression de 382 % par rapport à 2001 où elle ne s'élevait qu'à 271 504 €, mais sa proportion dans les charges d'exploitation reste quasiment inchangée diminuant même légèrement (27 % au lieu de 28 %). Il convient toutefois d'ajouter aux dépenses de personnel stricto sensu, le coût croissant du recours à la main d'œuvre intérimaire (358 000 € en 2005 contre 3 597 € en 2001), jugé inévitable pour faire face aux pics d'activité de l'été.

Le nombre d'agents employés par la plateforme est passé d'une dizaine en 2001 à 42 en 2005 (en équivalent-temps plein) afin de faire face au développement du trafic et des services y afférent : service de piste, assistance en escale et surtout sécurité, domaine où les exigences réglementaires augmentent par paliers, selon une classification qui est fonction du nombre de passagers. Ainsi, depuis que l'aéroport de Bergerac est classé en catégorie 7, il n'est plus admis que les pompiers puissent, comme c'était le cas auparavant, assurer d'autres tâches que celles relevant strictement de la sécurité incendie, d'où la nécessité de procéder à des recrutements complémentaires pour faire face aux besoins ainsi apparus en matière de service de piste, de transport des bagages ou d'entretien. De même l'utilisation par RYANAIR d'un Boeing 737-800 pour sa liaison sur Londres a nécessité à partir de 2004 le recrutement d'agents dotés d'une qualification particulière en matière de sécurité. Les coûts de formation desdits personnels s'avèrent en outre particulièrement élevés.

Les dépenses de sécurité comprennent, ainsi qu'il a été vu supra, les dépenses relatives à la lutte contre l'incendie des aéronefs et le péril aviaire et les coûts de sûreté afférents à l'inspection et au filtrage des passagers et des bagages. Selon les déclarations du gestionnaire à la direction générale de l'aviation civile, ces coûts auraient, à Bergerac, évolué de 288 % sur la période 2001-2005, la progression étant particulièrement spectaculaire pour les coûts de sûreté (+ 2 121%), ainsi qu'il ressort du tableau ci-après.

DEPENSES DE SECURITE ET SURETE BERGERAC *(source : DGAC Sud-Ouest ; en €)*	**2001**	**2005**	**Evolution**
Dépenses SSLIA	280 683	696 686	148,21%
Dépenses de sûreté	21 469	476 947	2 121,56%
TOTAL	302 152	1 173 633	288,42%

Certes, ainsi qu'il a été vu supra, ces dépenses de sécurité donnent lieu à compensation par l'Etat lorsque la taxe d'aéroport perçue sur les passagers ne suffit pas à les couvrir entièrement, mais les concours en cause sont calculés et versés avec un décalage dans le temps tel qu'il arrive que la fiabilité des comptes de l'aéroport puisse en être affectée.

Le budget de l'aéroport participe par ailleurs aux frais supportés pour son compte par le service général de la CCI. Cependant, si sa contribution, qui atteignait jusqu'ici environ 70 000 €, a été réévaluée en 2005, il résulte d'un audit réalisé en 2006 que son nouveau montant fixé à 106 580 €, ne couvrirait même pas la totalité des charges salariales assumées par le siège, estimées à elles seules à 170 000 €, ni, a fortiori, un certain nombre d'autres frais généraux.

L'évolution de la structure des produits d'exploitation témoigne d'une plus grande autonomie financière de l'aéroport, la part de son chiffre d'affaires dans les produits d'exploitation passant de 59,6 % en 2001 (670 723 € de chiffre d'affaires pour 1 124 689 € de produits d'exploitation) à 89,2 % en 2005 (4 184 023 € de chiffre d'affaires pour 4 692 704 € de produits d'exploitation).

Ce chiffre d'affaires se compose d'une part des ventes de marchandises et d'autre part de la production vendue. Les ventes se limitent en fait à la revente de carburant aéronautique aux compagnies aériennes, quasiment à prix coûtant. Elles ont progressé de 462 % passant de 331 170 € en 2001 à 1 859 976 en 2005, cette augmentation résultant à la fois d'un effet volume et d'un effet prix compte tenu des évolutions des tarifs du kérosène. Pour sa part, la production vendue intègre le produit des redevances aéronautiques légales, de la taxe d'aéroport, des prestations de services d'assistance en escale fournies aux compagnies et, dans une moindre mesure des redevances extra-aéronautiques (domaniales notamment). Elle a progressé de 584 % sur la période, passant de 339 554 € en 2001 à 2 324 047 € en 2005.

Le produit des redevances aéronautiques afférentes aux passagers, à l'atterrissage, au stationnement des avions et au balisage, perçues en application de article L. 224-2 du code de l'aviation civile, a globalement progressé de 769 % (779 988 € représentant 16,62 % des produits d'exploitation en 2005 contre 89 710 € représentant 7,98 % de ces mêmes produits en 2001). Cette augmentation touche particulièrement la redevance passagers (au tarif de 5 € par personne en fin de période contrôlée), en progression de 2 248 % sur la période, et, dans une moindre mesure la redevance d'atterrissage.

PRODUIT DES REDEVANCES AERONAUTIQUES BERGERAC *(source : comptes de la CCI ; en €)*	**2001**	**2005**	**Evolution**
atterrissage	45 084	194 672	331,80%
balisage	14 382	3 072	-78,64%
stationnement	5 645	4 687	-16,97%
passagers	24 599	577 557	2 247,89%
TOTAL	89 710	779 988	769,45%

La taxe d'aéroport, perçue sur chaque passager et affectée au financement des missions dites « régaliennes » de sécurité et de sûreté confiées aux exploitants d'aéroports en application de l'article L. 213-3 du code de l'aviation civile, a également vu son produit croître fortement. Il passe de 61 728 € en 2001 (représentant 5,49 % des produits d'exploitation de l'aéroport) à 1 107 691 € en 2005 (représentant 23,61 % de ces mêmes produits d'exploitation). L'aéroport de Bergerac, qui appartient sur ce point à la classe 3 (aéroport inférieur à 4 000 000 d'unités de trafic[9]) applique, depuis 2002 le taux maximum de taxe d'aéroport de sa catégorie, soit 9,5 € par passager (7,62 € auparavant et 10 € depuis 2006).

Le produit des prestations d'assistance aéroportuaire fournies aux compagnies est loin, en revanche, d'avoir progressé dans les mêmes proportions que les taxes et redevances réglementées. Il n'atteint, en effet, que 210 056 € en 2005 (représentant 4,48 % des produits d'exploitation) contre 144 586 € en 2001, où il représentait alors 12,86 % desdits produits. Cette évolution s'explique certes par le caractère plus sommaire des prestations servies en la matière aux compagnies à bas coût mais surtout par la capacité de ces dernières à négocier des tarifs avantageux.

Le produit des redevances extra-aéronautiques (redevances domaniales, locations diverses, concessions commerciales, comptoirs bancaires) a certes lui aussi progressé, passant de 22 597 € en 2001 à 82 649 € en 2005, soit une hausse de 266 %, mais son montant reste faible en valeur absolue et sa part dans les produits d'exploitation a même diminué sur la période examinée (1,76 % en 2005 contre 2,01 % en 2001).

Le budget de l'aéroport est, enfin, alimenté par un certain nombre de ressources publiques, telles la subvention d'équilibre de la commune de Bergerac et la contribution versée par l'Etat (via le FIATA jusqu'en 2004) au titre du financement complémentaire des dépenses de sécurité non couvertes par la taxe d'aéroport. Du fait de la croissance du chiffre d'affaires, la part desdites ressources publiques dans l'ensemble des produits d'exploitation a eu tendance à se réduire très fortement (5,50 % en 2005 contre 24,06 % en 2001), toutefois, en raison de leur nature et de leur mode de versement, ces subventions présentent un caractère essentiellement fluctuant qui empêche de tirer des conclusions trop définitives de leurs variations annuelles.

Subventions reçues, aéroport de Bergerac *(en €)*	**2001**	**2005**	**évolution**
subventions totales	270 609	257 991	-4,66%
Dont subvention commune comptabilisée dans les comptes de la CCI	95 445	257 991	170,30%
Dont subvention Etat	175 164	0	-100,00%

[9] une unité de trafic est égale à un passager ou 100 kilogrammes de fret

Ainsi qu'il a été précisé supra, il a été procédé, au 1er trimestre 2006, à un audit ayant notamment pour objet d'établir les comptes d'exploitation prévisionnels de l'aéroport pour les cinq ans à venir sur la base d'un nombre de passagers porté à 329 000 à l'horizon 2008, compte tenu, à la fois, de l'ouverture d'une ligne supplémentaire chaque année en 2007 et en 2008 et du risque de perte de 15% de la clientèle sur Londres captée par le nouvel aéroport de Brive à ouvrir au printemps 2008. Il a également été tenu compte des rabais qui pourraient être obtenus par les compagnies « low cost » sur les redevances et prestations aéroportuaires en compensation de cette augmentation du trafic, de « l'optimisation » espérée des produits extra aéronautiques (redevance à verser par le nouvel exploitant du restaurant de l'aéroport et par les loueurs de voitures), des revenus nets dégagés par le futur parking-voyageurs, de l'augmentation prévisible des coûts de sécurité (en particulier des missions d'inspection-filtrage des passagers) et du surplus d'annuité d'emprunt induit par divers investissements à réaliser prochainement sur l'aéroport. Sur ces bases-là, les auditeurs concluent à un « déficit récurrent de l'ordre de 500 000 € », incluant le déficit de l'exploitation courante de l'aéroport, pour un montant de 300 000 €, et l'amortissement de la part des investissements financée par le budget de l'aéroport, pour un montant de 200 000 €.

Il apparaît donc que si l'augmentation du trafic se traduit logiquement par des recettes plus importantes en matière de redevances aéronautiques et de prestations d'assistance aux compagnies, étant toutefois observé que les tarifs de ces dernières tendent de plus en plus souvent à prendre un caractère dégressif en fonction des volumes, elle génère encore, pour l'instant, au moins autant de charges supplémentaires en matière de frais de personnel et de sécurité. Interrogés en cours d'instruction sur le niveau de trafic qui permettrait à l'aéroport de dégager un chiffre d'affaires suffisant pour équilibrer ses comptes les interlocuteurs de la CRC (ville de Bergerac, département de la Dordogne et autorités consulaires) l'ont situé à l'intérieur d'une fourchette de 800 000 à 1 million de passagers, soit très loin du niveau de fréquentation actuel de 270 000 passagers.

Dans ces conditions, et alors même que des investissements destinés à augmenter la capacité de la plateforme vont être prochainement lancés, les gestionnaires de l'aéroport et les collectivités publiques partenaires ne peuvent qu'ambitionner de contenir ce déficit structurel dans des limites acceptables pour leurs propres équilibres financiers, en le justifiant par les retombées économiques supposées (et sans doute bien réelles) du trafic aérien pour le Bergeracois (cf. infra).

4.2.5. Les relations avec les compagnies à bas coût

L'aéroport de Bergerac a fondé son développement sur le trafic avec la Grande-Bretagne assuré par les compagnies à bas coût et, au moins sur le plan commercial, on ne peut que constater sa réussite. Il convient cependant de rappeler que le modèle économique dans lequel s'inscrivent ces compagnies, et notamment la principale d'entre elles, RYANAIR, repose, entre autres spécificités, sur une mise à contribution des sites desservis à travers l'octroi de diverses concessions tarifaires et la prise en charge de certaines dépenses qualifiées de « marketing ».

Bergerac, qui a choisi de se plier à ses contraintes, figurait, en 2004, au neuvième rang des aéroports français les plus desservis par les compagnies low cost, avec la plus forte progression du nombre de passagers enregistrée cette année-là au plan national sur ce marché spécifique (+ 87 %). Il est de ceux, avec notamment Beauvais et Carcassonne, dont le trafic n'est quasiment constitué que de vols low cost (93 % en 2004, 100% depuis le 1er avril 2005), ce qui le rend particulièrement dépendant desdites compagnies dont deux sont actuellement présentes sur le site, RYANAIR et Flybe.

4.2.5.1 Les relations avec la compagnie RYANAIR

Les relations contractuelles entre la CCID, venant aux droits sur ce point de l'ex-CCI de Bergerac, et la compagnie RYANAIR, repreneur à partir du 1er mai 2003 de la ligne Bergerac-Londres créée l'année précédente par la compagnie BUZZ qu'elle venait d'absorber, sont régies par un accord signé le 26 août 2003 et expirant le 30 avril 2008 (avec possibilité d'extension pour deux périodes successives de 5 ans). Il n'est pas prévu explicitement de possibilité de sortie en cours de contrat, ce dernier spécifiant en outre que les éventuels litiges donneront lieu à arbitrage à Londres et que son interprétation relèvera de la législation anglaise, toutes clauses sur la légalité desquelles on peut s'interroger outre le fait qu'elles n'assureraient sans doute pas la meilleure protection des intérêts de l'établissement en cas de conflit avec la compagnie.

Aux termes du contrat précité la CCI gestionnaire de l'aéroport s'engage à fournir des infrastructures adaptées aux exigences de RYANAIR, telle notamment une aire de trafic prioritaire située le plus près possible des portes de l'aéroport afin que les passagers puissent embarquer et débarquer à pied, mais surtout à étendre la surface de l'aérogare à 300 m2 pour le 31 mai 2003 et à porter la longueur de la piste à 2 200 mètres pour le 1er mai 2004. Elle s'oblige également à fournir diverses prestations d'assistance et services d'escale qui font l'objet d'une annexe très détaillée. On y trouve aussi bien les services aux voyageurs (mise en place de comptoirs d'enregistrement, gestion des bagages) que les services sur l'aire de trafic (dont le nettoyage de l'intérieur de l'avion), les communications et opérations aériennes, l'avitaillement en carburant et les opérations de contrôle de police et de sécurité. En considération des services rendus à ce titre RYANAIR s'engage à verser à la CCI 5 % des commissions perçues au titre des excédents de bagage et 5 % du montant hors taxes du prix des billets vendus par carte bancaire par la CCID.

Pour sa part, RYANAIR a l'obligation, dans un premier temps, d'assurer au moins 345 jours par an des vols quotidiens entre les aéroports de Bergerac et Stansted (situé à 40 km de Londres à laquelle il est relié par bus et par train) au moyen tout d'abord d'avions Boeing 737-300 d'une capacité de 148 passagers sur la base d'un trafic annuel de 70 000 voyageurs, puis, « plus tard », de Boeing 737-800 d'une capacité de 189 passagers sur la base d'un trafic annuel alors porté à 85 000 voyageurs. La compagnie s'engage, dans un second temps, à ouvrir une ou plusieurs lignes vers d'autres points du réseau RYANAIR, en concertation avec la CCI. Enfin, elle s'oblige à payer les diverses redevances aéroportuaires réglementaires et les prestations d'assistance en escale contractuellement définies.

Régies par les articles L. 224-2 et R. 224-1 et suivants du code de l'aviation civile, les redevances aéronautiques ont vu leur régime fixé en dernier lieu par le décret n° 2005-827 du 20 juillet 2005. Elles se présentent comme la contrepartie d'un service rendu et les conditions dans lesquelles elles sont fixées restent assez fortement encadrées tout en laissant la place à certaines possibilités de modulations, pour autant que ces dernières répondent à des nécessités d'intérêt général précisément définies et qu'elles soient déterminées dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires. Cependant, au plan local, le niveau auquel sont fixées ces redevances aéroportuaires réglementées est souvent un élément déterminant de la négociation au terme de laquelle une compagnie « low cost » va décider de son implantation sur un site donné, au même titre que les tarifs d'assistance en escale pratiqués, le montant exigé à titre de participation à la promotion de la ligne ou l'engagement de réaliser certains investissements.

Le contrat signé en l'espèce avec RYANAIR, avant la parution du décret du 20 juillet 2005 précité, s'inscrit dans une telle logique et fixe comme suit les tarifs des différentes redevances. Pour le stationnement, les deux premières heures sont gratuites ce qui conduit de facto à exonérer la compagnie de toute redevance en la matière compte tenu de l'extrême brièveté de ses escales. La redevance d'atterrissage est, pour sa part, fixée en fonction de la taille de l'avion (172,80 € pour un Boeing 737-300 et 203,11 € pour un Boeing 737-800) et elle varie selon les tarifs en vigueur, d'où son passage à 206,16 € en 2005 pour les Boeing 737-800 désormais utilisés par RYANAIR. Enfin, la redevance passager est fixée à 4,96 €, soit une diminution significative par rapport au tarif de 6,1 € en vigueur lorsque BUZZ exploitait la ligne sur Londres. Pour autant, il n'apparaît pas que les tarifs de redevances consentis à RYANAIR soient, à Bergerac, parmi les plus avantageux dont bénéficie ladite compagnie sur l'ensemble des sites qu'elle dessert, même si, selon le rapport d'audit précité, ils se situent « dans la fourchette basse du marché ». Ainsi, et sous réserve que l'économie globale des contrats concernés autorise la comparaison en la matière, les redevances d'atterrissage facturées à RYANAIR par les aéroports de Pau et de Carcassonne, respectivement 118,78 € et 152,50 €, se situent en-deçà de celles obtenues sur ce point par l'aéroport de Bergerac.

Le tarif de l'assistance en escale (qui désigne les services fournis par l'aéroport pendant l'immobilisation de l'avion notamment en matière de nettoyage, de ravitaillement en eau et carburant et de traitement des bagages) sont fixés contractuellement à 100 € par « toucher » à Bergerac, soit un montant équivalent à celui facturé par l'aéroport de Pau à la même époque mais très inférieur aux 231,87 € réclamés auparavant à la compagnie BUZZ qui, il est vrai, n'assurait pas un nombre de rotations comparable sur la ligne Bergerac-Londres à l'époque où elle l'exploitait. Ce tarif a été porté à 150 € en 2006 à l'occasion d'une négociation au terme de laquelle la compagnie a obtenu un rabais de 8 % sur le tarif de la redevance passager au-delà de 100 000 passagers.

Pour s'implanter sur une plateforme donnée, RYANAIR exige traditionnellement de son gestionnaire le versement annuel d'une contribution dite de « marketing », présentée comme une participation aux dépenses de promotion de la ligne et de la région desservie. A Bergerac, où ladite compagnie a ainsi bénéficié à ce titre d'une somme de 453 000 € en 2005, c'est une association proche de la CCI qui a été chargée de gérer cette contribution.

Créée en 1989 sous l'appellation « Ouvrir le Bergeracois » et aujourd'hui dénommée « Ouvrir le Périgord en Aquitaine », cette association a pour objet général de favoriser le désenclavement du Périgord. En matière spécifiquement aéroportuaire, elle joue un rôle actif dans les relations avec les compagnies aériennes desservant l'aéroport de Bergerac et c'est à elle qu'il revient, en particulier, de collecter auprès de ses membres, entreprises et surtout collectivités et établissements publics, des contributions destinées à financer les prestations que lesdites compagnies soutiennent mettre en œuvre pour la promotion du trafic aérien vers le Bergeracois. Ses principaux financeurs sont la ville de Bergerac (150 000 € en 2004 et 2005), le conseil général de Dordogne (100 000 € en 2004 et 150 000 € en 2005) et la communauté de communes Bergerac Pourpre (40 000 € en 2004 et 2005), la contribution de la CCID étant plus réduite (20 000 € en 2005). Son président, M Jean-Pierre BELVES, ancien élu de la CCI de Bergerac, exerce également, à titre bénévole, les fonctions de conseiller du président de la CCID sur les questions de transport aérien. Cette double fonction permet certes d'assurer l'unité de la relation avec RYANAIR, l'intéressé négociant avec cette dernière le tarif des redevances aéroportuaires au nom de la CCID et le montant de la contribution « marketing » au nom de l'association, néanmoins une telle gestion personnalisée des questions aéroportuaires est de nature à entretenir une certaine ambiguïté sur la gouvernance de l'aéroport, comme les auteurs de l'audit précité n'ont pas manqué de le

constater. Ils considèrent ainsi, non sans raison, que l'externalisation partielle des négociations avec les compagnies aériennes est de nature à fausser « la perception des enjeux de ces contrats par l'équipe de direction de l'aéroport » et, surtout, que l'absence de consolidation budgétaire des dépenses relatives au marketing avec les autres dépenses de l'aéroport pourrait créer un « risque de dérive budgétaire » faute de vision financière globale permettant d'apprécier le coût réel de l'ouverture de nouvelles lignes, dès lors que les compléments de recettes attendus à ce titre seraient compensés par une augmentation équivalente de la « contribution marketing ».

Ledit « marketing » a donné lieu à la conclusion de deux conventions. La première a été signée entre l'association « Ouvrir le Périgord en Aquitaine » et RYANAIR le 26 août 2003, soit le même jour que le contrat de services aéroportuaires précité signé entre la compagnie et la CCI de Bergerac et pour la même durée, ce qui montre bien que l'on se trouve face à un montage global. Elle arrête le principe du versement à la compagnie d'une contribution à ses dépenses de promotion fixée à 9 € par passagers (enfants non compris) au départ de l'aéroport de Bergerac, dans la limite d'un plafond de 371 000 € par an porté à 453 000 € à partir de l'introduction des avions Boeing 737-800 sur la ligne le 29 avril 2004, ce dernier plafond pouvant, en outre, être augmenté au maximum de la moitié dans le cas où une destination quotidienne autre que Londres-Stansted serait ouverte. En contrepartie, RYANAIR s'engage à faire figurer sur son site Internet trois liens hypertextes vers des sites du tourisme local dont les noms lui seront précisés par l'association et à soumettre annuellement à cette dernière un plan pour la promotion de la région et de sa desserte aérienne par ladite compagnie, laquelle entend cependant rester « le seul arbitre de toute activité promotionnelle ou de marketing financée». La seconde convention, signée le 28 janvier 2004 entre la CCI de Bergerac et l'association, vient entériner les interventions de cette dernière dans la gestion des opérations de communication destinées à promouvoir la Dordogne et les services offerts par l'aéroport de Bergerac.

En fait, alors que le coût du marketing RYANAIR se serait élevé à 520 000 € en 2006, soit 3,85 € par passager, selon la réponse de l'association « Ouvrir le Périgord en Aquitaine », ni cette dernière ni la CCID, qui lui a entièrement délégué le soin de répondre aux observations provisoires de la chambre sur ces questions, n'ont été en mesure d'apporter la preuve qui leur était réclamée que des prestations de promotion auraient été effectivement mises en œuvre par RYANAIR pour un tel montant. Il semble plutôt, aux dires même de certains des interlocuteurs de la CRC, que, sous couvert de participation au marketing, on ait au moins pour partie à faire à une aide au fonctionnement des liaisons concernées, voire à l'acquittement d'une forme de droit d'entrée quasi forfaitaire, d'autres aéroports s'étant d'ailleurs vu réclamer des sommes équivalentes dans les mêmes circonstances. Dans ces conditions, une part significative des sommes versées à ce titre semble, en fait, pouvoir être qualifiée de subvention, sauf à justifier de façon détaillée de sa réelle contrepartie en termes de services rendus et que le prix auquel ces derniers ont été facturés n'excède pas celui qu'aurait accepté de payer un investisseur privé avisé en économie de marché. Or, la législation européenne sur les aides économiques, en particulier les articles 87 et 88 du traité instituant la Communauté européenne, oblige la partie versante à déclarer de telles subventions, qui ont le caractère d'une aide d'Etat, à la Commission européenne afin que celle-ci puisse s'assurer de leur absence de caractère anticoncurrentiel et, plus précisément, de leur conformité aux « lignes directrices » qu'elle a fixées en la matière (cf. infra). Pour cette raison, le tribunal administratif de Pau et le Conseil d'Etat, dans leurs décisions récentes en date des 3 mai 2005 et 27 février 2006, ont déclaré illégales les aides financières versées respectivement par les chambres de commerce et d'industrie de Pau-Béarn et de Strasbourg à la compagnie RYANAIR, préalablement qualifiées d'aides d'Etat, au motif qu'elles n'avaient pas été notifiées préalablement à la Commission.

Un tel raisonnement juridique semble pouvoir être transposé à la présente espèce sans que puisse y faire obstacle l'interposition d'une association entre les financeurs publics et la compagnie, dès lors que ladite association, «Ouvrir le Périgord en Aquitaine», s'est vu précisément confier la mission de collecter et de reverser à RYANAIR les fonds publics en cause. Le département de la Dordogne, qui figure au nombre des financeurs du « marketing », avait d'ailleurs conscience des risques juridiques afférents à un tel montage puisqu'il avait pris soin d'insérer dans les conventions signées avec l'association une clause de remboursement des subventions versées pour le cas où ce type de concours financier viendrait à être déclaré illégal par les juridictions et le maire de Bergerac mettait également en garde son conseil municipal, le 31 mars 2006, sur les possibles problèmes de légalité afférents au financement du marketing.

En réponse aux observations provisoires qui lui avaient été adressées, l'association «Ouvrir le Périgord en Aquitaine » a justifié la non-déclaration à la Commission européenne des contributions versées aux compagnies low cost par l'absence de préconisation en ce sens des autorités administratives françaises qu'elle aurait consultées sur ce point. Elle soutient, en outre, qu'il conviendrait, en l'espèce, d'apprécier dans sa globalité l'équilibre du montage retenu, qualifié d'investissement « gagnant-gagnant ». La compagnie RYANAIR garantissant à l'aéroport un volume d'activité et de redevances et assurant à l'économie locale diverses retombées (rentrées fiscales et emplois) étalées sur toute l'année grâce au maintien d'un certain volume de vols en hiver et à une politique tarifaire attractive, il paraît normal à l'association précitée que les collectivités prennent à leur charge le coût de la promotion publicitaire des vols, un tel «investissement » contribuant au développement de leur territoire. Pour autant, ainsi qu'il a déjà été exposé supra, ladite association ne produit absolument aucun élément de nature à justifier la réalité et le coût des prestations de marketing prétendument mises en œuvre par RYNAIR et donc la légitimité des sommes réclamées à ce titre par la compagnie. Dans ces conditions, ses arguments ne peuvent être accueillis et la qualification, au moins partielle, de subvention attachée aux concours publics versés à RYANAIR par son intermédiaire semble devoir être maintenue, ainsi que cela a été jugé dans les affaires analogues précitées, avec toutes les conséquences juridiques qui s'y attachent, en particulier l'obligation de notifier les aides en cause à la Commission européenne.

Outre cette obligation formelle, les aides d'Etat aux compagnies aériennes sont désormais soumises sur le fond aux « lignes directrices » arrêtées par cette même commission le 9 décembre 2005, avec lesquelles les pratiques suivies jusqu'ici à Bergerac devront, le moment venu, être mises en conformité. En effet, si les coûts de marketing et de promotion supportés par une compagnie aérienne figurent au nombre des dépenses qui peuvent être subventionnées, les contributions publiques en cause ne peuvent être versées qu'à l'occasion du démarrage de lignes nouvelles, pour une durée limitée à trois ans et pour un montant plafonné présentant en outre un caractère dégressif, l'aide devant notamment cesser dès lors que la rentabilité de la ligne est avérée. L'octroi desdites aides est également soumis à des obligations de transparence et de non-discrimination, imposant au gestionnaire qui envisage d'ouvrir une ligne éligible à de telles aides de donner à son projet une publicité suffisante pour permettre à toutes les compagnies intéressées de proposer leurs services en toute connaissance de cause. Enfin le bénéficiaire de l'aide doit s'engager à maintenir ses activités sur l'aéroport pendant une durée minimale supérieure à la durée pendant laquelle l'aide sera versée et des mécanismes de sanction doivent être prévus pour le cas où il ne respecterait pas ses engagements.

Il conviendra donc, ainsi qu'en ont convenu l'ensemble des interlocuteurs de la CRC dans leurs réponses aux observations provisoires, de se conformer à l'avenir aux «lignes directrices » définies par la Commission, lorsque le contrat en cours avec RYANAIR viendra à être renouvelé, à supposer qu'il soit alors éligible au régime d'aide qui vient d'être exposé, ce dont on peut douter pour ce qui concerne la liaison sur Londres, déjà ancienne et très probablement d'ores et déjà rentable. La chambre prend acte, à cet égard, des réflexions engagées à l'initiative des différentes collectivités concernées pour redéfinir les modalités de financement de la promotion des lignes à bas coût. Il serait également souhaitable de mettre fin à la dispersion des intervenants actuellement constatée en ces matières, l'association «Ouvrir le Périgord en Aquitaine » ayant au demeurant fait part de son intention de renoncer à son rôle d'intermédiaire entre financeurs publics et compagnies aériennes, lorsque le contrat en cours avec la compagnie RYANAIR viendra à échéance, le 30 avril 2008.

4.2.5.2 Les relations avec la compagnie Flybe

L'examen spécifique des relations entre la CCI de Bergerac et la compagnie Flybe, régies par un contrat signé le 11 octobre 2004, n'appelle pas d'observations particulières et n'a pas, notamment, permis de mettre en évidence des pratiques tarifaires entachées de discriminations caractérisées au détriment de ladite compagnie et en faveur de RYANAIR, dès lors que cette dernière exploite des lignes aériennes différentes, plus fréquentées (respectivement 130 000 et 100 000 passagers chacune en 2006), et avec des avions d'une plus grande capacité.

Ainsi, la redevance d'atterrissage est fixée pour Flybe à 60,96 € pour les avions DASH 8 400 (29 tonnes) et à 117,67 € pour les avions BE 146 200 (42 tonnes) et sa redevance passager à 5,03 € (contre 4,96 € pour RYANAIR en début de contrat). Il n'y a guère qu'au niveau du «marketing » que les sommes versées à Flybe apparaissent sans commune mesure avec celles perçues par RYANAIR (respectivement 10 000 € et 435 000 € en 2005), alors que l'examen comparé des prestations mises en œuvre par l'une et l'autre pour la promotion de Bergerac et de son aéroport ne semble pas justifier une telle différence de traitement, de l'avis même des auteurs de l'audit précité et des responsables de l'aéroport.

En tout état de cause, si la CCID a entendu faire valoir en cours d'instruction que les avantages consentis aux compagnies à bas coût, et singulièrement à RYANAIR, constituaient le prix à payer pour s'attacher les services de ces dernières, la pérennité de leur présence sur place n'est, en fait, aucunement assurée et leur contribution alléguée à l'économie bergeracoise, à la supposer établie, ne saurait justifier qu'elles bénéficient du versement d'aides irrégulières.

4.2.6. Les retombées économiques de l'aéroport de Bergerac

L'impact sur l'économie locale des 10 lignes aériennes desservant actuellement Bergerac depuis la Grande-Bretagne constitue le principal argument des promoteurs du développement de l'aéroport et il est un fait que ces lignes, fréquentées à 95 % par des Britanniques, ont fortement contribué au développement de leur présence en Dordogne ces dernières années, attestée par diverses études. Il s'agit certes pour partie de touristes ou de visiteurs de passage mais aussi de résidents semi-permanents (d'une durée comprise entre 2 et 6 mois) ou permanents. Ces derniers dépasseraient aujourd'hui les 10 000 selon certaines sources. Ils appartiendraient plutôt aux classes moyennes, seraient encore actifs pour leur majorité et bénéficieraient d'un pouvoir d'achat assez élevé. Voyageant beaucoup eux-mêmes, ils recevraient également fréquemment famille et amis, une étude de la fréquentation de la

ligne Londres-Bergerac ayant d'ailleurs montré que 35% de ses passagers l'avaient déjà utilisée plus de 10 fois.

Selon une autre étude réalisée en 2001-2002 par un chercheur de l'université de Bordeaux IV, il existerait une attractivité particulière de la Dordogne pour les Britanniques fondée à la fois sur les atouts qualitatifs spécifiques de ce territoire et sur l'image et les valeurs positives qu'il véhicule. Une antenne de la chambre de commerce et d'industrie franco-britannique, la troisième en province, vient en conséquence d'être créée à Périgueux. Elle propose ses services aux entreprises françaises désirant exporter au Royaume-Uni et, surtout, aux entreprises britanniques souhaitant développer leurs activités en Dordogne. De fait, plus de 400 entreprises, créées ou détenues par des Britanniques, sont enregistrées au registre du commerce et au répertoire des métiers de la Dordogne selon une étude récente de « Périgord Développement » dont 36 % dans le domaine du service, 33 % dans le bâtiment et près de 22 % dans l'hébergement et la restauration, implantées à 58 % en Périgord Vert, 28 % en Périgord Noir mais seulement 11 % en Bergeracois ; 80 % sont des entreprises individuelles et un tiers emploie plus de cinq personnes.

La CCI de la Dordogne a, par ailleurs, mis en place un « Observatoire de l'impact économique des flux de l'aéroport » qui a fait procéder, à plusieurs études sur les retombées économiques de la plateforme. Il apparaîtrait ainsi que les détaillants du secteur alimentaire et les hôteliers-restaurateurs réaliseraient respectivement 10 % et 25 % de leur chiffre d'affaires avec la clientèle britannique. Une autre enquête, réalisée sur un échantillon de 700 passagers des compagnies RYANAIR et Flybe entre avril à septembre 2005, a évalué à 130 millions d'euros par an les retombées économiques directes de l'aéroport sur la base d'une dépense moyenne journalière par passager de 85 €.

Enfin, selon l'association « Ouvrir le Périgord en Aquitaine », dont les affirmations sur ce point ne sont toutefois assorties d'aucunes précisions méthodologiques permettant d'en apprécier le bien-fondé, les retombées économiques de l'activité aéroportuaire se seraient, en 2006, élevées respectivement à 302 millions d'euros pour le secteur privé (145 de retombées directes et 157 de retombées indirectes) et 5 millions d'euros pour les collectivités publiques (sous forme de TVA et d'impôts directs locaux), ladite activité générant par ailleurs 644 emplois « directs, indirects et induits ».

Si l'on prenait pour fiable ces différentes estimations, qui ont en tout état de cause le mérite d'exister, et qu'on les rapproche du montant total des fonds publics engagés annuellement pour financer le déficit de l'aéroport, la contribution au « marketing » et un volant récurrent d'investissement, soit au maximum environ 2 millions d'euros, le retour sur investissement apparaîtrait incontestablement très favorable. Il convient toutefois de préciser qu'une part non négligeable, évaluée à un tiers, des passagers débarqués à Bergerac, ne reste pas en Dordogne mais va rejoindre les départements voisins du Lot et de Lot-et-Garonne. On observera, également, au regard de la forte implication de la CCID dans la gestion de l'aéroport, que nombre des secteurs économiques réputés profiter de la manne britannique ne relèvent pas légalement du commerce et de l'industrie mais de l'artisanat (tels les métiers du bâtiment, les « métiers de bouche » autres que la restauration, certains métiers de service comme les taxis, les mécaniciens ou les coiffeurs) ou d'autres secteurs (notaires, architectes…).

Enfin, si l'aéroport de Bergerac et le trafic des compagnies « low cost » qu'il accueille constituent sans aucun doute un atout important pour le développement économique du Bergeracois, en revanche ils contribuent très peu à son désenclavement. En effet, les lignes en question ne sont pas conçues pour permettre des correspondances internationales et elles sont d'ailleurs très peu utilisées par les ressortissants français, lesquels ne bénéficient plus, depuis deux ans, d'une liaison aérienne vers la capitale nationale.

4.2.7. Perspectives d'avenir de l'aéroport de Bergerac

La politique de croissance rapide fondée sur le développement du trafic « low cost » s'inscrit dans une stratégie délibérée, qui a sa logique et dont les résultats à ce jour ne sont pas contestables en termes commerciaux (le nombre de passagers a été multiplié par 10 en 5 ans) et même en termes économiques, si l'on veut bien prendre en compte les retombées directes et indirectes de l'activité aéroportuaire évoquées supra.

Pour autant, les coûts dont s'accompagne cette croissance n'ont pas permis pour l'instant d'assurer la rentabilité d'une exploitation qui dégage peu de marges de manœuvre. En effet, les principales dépenses, afférentes au personnel et la sécurité, apparaissent largement incompressibles, tandis que la pression entretenue par les compagnies sur les recettes aéronautiques (redevances et services aéroportuaires) rend difficile tout ajustement à la hausse alors même que la réglementation applicable depuis 2005 permettrait d'élargir l'assiette de calcul de certaines de ces redevances. L'ouverture récente du parking pour voyageurs devrait, en revanche, permettre de dégager un surplus de recettes, auxquelles pourraient s'ajouter, dans un second temps, les produits domaniaux à percevoir des éventuelles boutiques qui s'installeraient dans l'aérogare après son réaménagement. Enfin, on peut espérer que, par le jeu de la mise en application des nouvelles «lignes directrices» de la Commission européenne, le montant global versé aux compagnies au titre du «marketing» puisse être quelque peu limité à l'avenir, à moins que les nécessités du financement de l'ouverture de nouvelles lignes ou du rééquilibrage des contributions entre les compagnies ne le permettent pas. En toute hypothèse, l'importance des investissements d'ores et déjà réalisés ou en cours ne laisse pas de place à un éventuel désengagement quand bien même l'exploitation de la plateforme continuerait à générer un besoin de financement résiduel à la charge de l'exploitant et de ses partenaires publics, ce qui paraît tout à la fois inévitable (le déficit de l'aéroport ayant, semble-t-il, une nouvelle fois dépassé 500 000 € en 2006) et accepté par l'ensemble des parties prenantes, dès lors que ledit déficit reste contenu dans des limites acceptables. Pour l'heure, il a été procédé récemment au recrutement d'un directeur de l'aéroport auquel a été confiée la mission de poursuivre le développement de l'activité commerciale de la plateforme afin de porter sa fréquentation à 400 000 passagers par an et de se réapproprier les négociations avec les compagnies aériennes jusqu'ici confiées à l'association « Ouvrir le Périgord en Aquitaine ».

L'aéroport de Bergerac est également fragilisé par la concurrence des plateformes voisines et la volatilité des compagnies « low cost » dont la pérennité de l'implantation sur place n'est en rien garantie. En effet, ces dernières ne possèdent aucune installation propre sur le site bergeracois et leur flotte aérienne est, par sa nature même, d'une mobilité quasi immédiate. Le contrat en cours entre RYANAIR et l'aéroport de Bergerac garantit certes, en principe, la présence de la compagnie jusqu'en 2008 mais il ne prévoit, semble-t-il, aucune sanction en cas de rupture anticipée et, même s'il était respecté, sa prolongation au-delà d'avril 2008 n'est aucunement assurée. Parmi les plates-formes voisines positionnées sur le créneau des vols à bas coût vers la Grande-Bretagne, Bordeaux (avec Easyjet sur Londres et BmiBaby sur Birmingham) et dans une moindre mesure Limoges (avec RYANAIR sur Londres et Nottingham et Flybe sur Southampton) apparaissent d'ores et déjà comme de réels concurrents pour Bergerac. De plus, des projets sont actuellement à l'étude pour l'implantation de telles liaisons vers l'Angleterre à Angoulême et à Agen mais surtout à Brive-Souillac, en cours de

construction sous l'égide d'un syndicat mixte auquel contribuent d'ailleurs certaines collectivités de l'est du département de la Dordogne. Ainsi, même si globalement le marché des vols à bas coût est en forte croissance, l'éventualité d'une surcapacité sur le secteur n'est donc pas à écarter localement, sachant que, dans un tel cas, les compagnies en cause ne donneront pas forcément la priorité au premier entré sur le marché mais au plus offrant. Interrogés sur ce point pendant l'instruction, les dirigeants de la CCID ont fait valoir la spécificité de Bergerac tenant à la fois à l'importance de la population britannique sur place et à la présence de deux compagnies sur la plateforme, une telle concurrence étant, selon eux, de nature à conforter leur implantation.

L'aéroport de Bergerac souffrait aussi jusqu'à maintenant de la surface financière et du poids démographique relativement limités de la ville qui l'accueille, si on le compare sur ce point à ses concurrents régionaux. Bergerac n'était, en effet, que la 284ème ville de France, avec 26 071 habitants, lors du recensement de 1999 (58 991 habitants avec l'agglomération). Pour cette raison, la modification du cadre juridique et financier de l'exploitation de la plateforme est apparue nécessaire. A cet effet, il a donc été décidé de procéder à la réorientation des activités du SMAD, le syndicat mixte Air Dordogne, privé d'objet depuis la fermeture, en mars 2005, de la ligne Bergerac-Périgueux-Paris (cf. supra).

Aux termes de ses nouveaux statuts, entérinés par arrêté du préfet de la Dordogne en date du 27 juin 2007, le syndicat mixte devient le « créateur » de l'aéroport de Bergerac au sens de l'article L. 221-1 du code de l'aviation civile, en lieu et place de la commune de Bergerac, et est désormais chargé de son exploitation, de son aménagement et du renouvellement de ses biens mobiliers et immobiliers. Il associera dorénavant les collectivités suivantes, entre lesquelles seront réparties les charges nettes afférentes au fonctionnement courant et aux «investissements relatifs au maintien du potentiel» de l'aéroport, selon les pourcentages indiqués ci-après :

- commune de Bergerac: 49 % ;
- département de la Dordogne: 30 % ;
- chambre de commerce et d'industrie de la Dordogne: 20 % ;
- commune de Périgueux : 1 %.

Cette reconfiguration du SMAD devrait permettre, selon ses promoteurs, de disposer désormais d'un centre unique de décision pour les investissements, l'exploitation et la promotion commerciale, de renforcer la professionnalisation de la structure et de conforter les capacités de financement de son développement. Il apparaît, en revanche, que les objectifs consistant à «élargir le nombre des partenaires autour d'un projet fédérateur» et à «promouvoir une politique de développement aéroportuaire départementale et régionale», selon l'expression du maire de Bergerac dans sa réponse aux observations provisoires de la chambre, seront plus délicats à atteindre. En effet, la ville de Périgueux, qui poursuit actuellement en solitaire une difficile tentative de relance de son propre aéroport (cf. supra), n'aura qu'un rôle symbolique dans ce nouveau SMAD que ni la région Aquitaine ni les diverses intercommunalités du Bergeracois n'ont, pour leur part, souhaité rejoindre à ce jour. Il convient toutefois de préciser que la Communauté de communes Bergerac Pourpre, qui conserve pour l'instant dans ses compétences la gestion du parking de l'aéroport, pourrait, pour cette raison, être conduite prochainement à adhérer au syndicat mixte.

Au plan financier, la CCID, dont les dépenses avaient déjà diminué d'environ 460 000 € du fait de la fermeture de l'aéroport de Périgueux, se voit également soulagée d'une part importante de son effort antérieur relatif à l'aéroport de Bergerac, dont elle finançait auparavant 50 % des dépenses nettes hors investissement. Il n'en va pas de même, en revanche, de la ville de Bergerac dont la charge devrait rester constante, pour autant que le déficit de l'aéroport reste contenu dans ses limites actuelles. Pour sa part, le département de la Dordogne voit sa participation dans le SMAD réduite de moitié en pourcentage (de 60 à 30 %) et son effort en faveur de l'aéroport de Bergerac ne devrait pas excéder celui qu'il consacrait antérieurement au financement de la ligne Bergerac-Périgueux-Paris, de l'ordre de 300 000 € par an. Le président du conseil général a néanmoins souhaité que soit "renforcé le pilotage politique en matière aéroportuaire" et que soit conclu à cet effet entre les membres du SMAD un "pacte de gestion" ayant valeur "d'engagement moral", selon les termes de sa réponse à la chambre. Ce document, dont la signature est intervenue le 19 avril 2007, a notamment pour objectif de "redéfinir les rapports avec la CCID gestionnaire", "d'associer étroitement en amont les collectivités membres du SMAD aux négociations avec les compagnies à bas coût", enfin, de "déterminer les limites acceptables des contributions financières des membres du SMAD", lesquelles auraient ainsi été plafonnées à 1,2 millions d'euros par an, montant couvrant à la fois le déficit de gestion de l'aéroport et les dépenses de promotion des lignes « low cost ».

L'exploitation de l'aéroport devrait pour l'instant rester confiée à la CCID, ainsi qu'il a été indiqué supra. Toutefois, le choix de cette dernière de participer au syndicat mixte pourrait être de nature à lui interdire de présenter sa candidature lorsque viendra le moment de renouveler la concession de gestion de l'aéroport. Dans ce cas, la clôture des opérations de l'aéroport à laquelle il conviendrait alors de procéder devrait être l'occasion de régulariser une anomalie comptable qui perdure depuis plusieurs années dans ses comptes, ainsi que l'ont d'ailleurs recommandé les auteurs de l'audit mentionné supra.

Il est apparu, en effet, que figure depuis 2001 dans les dettes à long terme du service «aéroport» une somme de 2 035 544 € présentée comme correspondant à des «avances» qui auraient été accordées au dit service alors même qu'il n'existe pourtant aucune créance équivalente à l'actif du budget consolidé de la CCI. Une telle discordance, qui révèle, en fait, une absence de sincérité de la comptabilité de l'aéroport sur ce point, proviendrait du fait que jusqu'en 1999 les subventions d'équilibre de la CCI de Bergerac à l'aéroport n'auraient pas été portées au compte de résultat de ce dernier mais auraient été laissées en compte courant pour des raisons qualifiées « d'optimisation fiscale ». Or, s'il devait être procédé à la liquidation de la délégation actuellement confiée à la CCID pour transférer la gestion de la plateforme à une autre structure, les comptes de l'aéroport devraient être clôturés. Il conviendrait alors, pour apurer le report à nouveau déficitaire généré par la pratique susmentionnée, de transformer, à due concurrence, l'avance en compte courant précitée en produit exceptionnel. L'impact sur le résultat de l'exercice au cours duquel cette régularisation serait opérée pourrait, en ce cas, engendrer une charge fiscale supplémentaire, évaluée à 200 000 € par les auditeurs sur la base de la situation des comptes de l'aéroport en 2006.

Au terme de cette étude approfondie, destinée à alimenter l'enquête nationale des juridictions financières sur les aéroports mentionnée supra, il apparaît que la gestion des aéroports de Dordogne a été marquée, durant la période récente, par un certain nombre de décisions stratégiques difficiles mais nécessaires, sans que pour autant le nouveau paysage aéroportuaire né de ces restructurations présente encore toutes les garanties de viabilité.

En application des dispositions de l'article L. 241-11 du code des juridictions financières, le présent rapport d'observations définitives de la chambre accompagné de votre réponse 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 que 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

ANNEXES

- **aéroport de Périgueux : fiche signalétique normalisée de l'enquête des juridictions financières**

- **aéroport de Bergerac : fiche signalétique normalisée de l'enquête des juridictions financières**

- aéroport de Périgueux-Bassillac: fiche signalétique normalisée de l'enquête des juridictions financières
(source : CCI de la Dordogne)

Aéroport de Périgueux-Bassillac	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**
Identité de l'exploitant	CCI de Périgueux (jusqu'en 2004) ; CCI de la Dordogne (en 2005)				
Cadre juridique du mode de gestion	Gestion en régie par la CCI				
Type d'appareils pouvant être accueillis	ATR42	ATR42	ATR42	ATR42	ATR42
Capacité maximale d'accueil - mouvements d'avions - nombre de passagers locaux - tonnage de fret	100 000 11 708 27 384 0	100 000 11 651 22 547 0	100 000 11 993 20 966 0	100 000 10 529 19 680 0	100 000 8 923 4 008 0
Superficie totale de l'aéroport	78 Ha				
Surfaces occupées par : - des zones d'activité - des boutiques	 1000 m2 /				
Effectif : - des agents de l'aéroport - des agents de l'Etat présents sur l'aéroport (gendarmerie, douanes, météo,…) - des autres organismes présents sur le site.	 20 ETP +1/2 8 0	 20 ETP +1/2 8 0	 20 ETP +1/2 10 0	 19 ETP +3 ½ 10 0	 6 ETP +1/2 12 0
Liaisons et correspondances assurées depuis et vers l'aéroport en précisant le nom de la compagnie.	Paris-Orly Régional	Paris-Orly Airlinair	Paris-Orly Airlinair	Paris-Orly Airlinair	arrêt vols 01/04/2005
Nombre de passagers par an par destination ou provenance : - arrivée Paris - départ Paris - total « passagers locaux » - passagers en transit[10] -total général	 ORLY 13 716 13 668 27 384 27 384	 ORLY 11 321 11 226 22 547 2 638 25 185	 ORLY 10 592 10 374 20 966 12 251 33 217	 ORLY 9 798 9 882 19 680 11 383 31 063	 ORLY 1 937 2 071 4 008 2 495 6 503
Tonnage annuel de fret	néant				
Services d'assistance en escale (en chiffre d'affaires) : - assurés par l'aéroport - sous-traités - assurés par les compagnies	 182 806 € 0 0	 173 270 € 0 0	 113 395 € 0 0	 107 315 € 0 0	 26 960 € 0 0
Spécificités éventuelles	néant	néant	néant	néant	néant

[10] jusqu'à février 2002 il existait deux lignes distinctes, Périgueux-Paris et Bergerac-Périgueux ; à partir d'avril 2002 Airlinair assure une seule ligne Bergerac-Périgueux-Paris, les passagers montés à Périgueux sont donc considérés comme en transit à Périgueux

- aéroport de Bergerac : fiche signalétique normalisée de l'enquête des juridictions financières

(source : CCI de la Dordogne)

Aéroport de Bergerac-Roumanières	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**
Identité de l'exploitant	CCI de Bergerac (jusqu'en 2004) ; CCI de la Dordogne (depuis 2005)				
Cadre juridique du mode de gestion	Convention de gestion commune de Bergerac - CCI				
Type d'appareils pouvant être accueillis	ATR B737	B737 BAE	B737/8 BAE DASH	B737/8 BAE DASH	B737/8 BAE DASH
Capacité maximale d'accueil - mouvements d'avions - nombre de passagers locaux - tonnage de fret	 ? 16 379 0	 24 696 61 715 0	 25 378 115 978 0	 24 518 204 009 0	 25 476 233 760 0
Superficie totale de l'aéroport	133 hectares				
Surfaces occupées par : - des zones d'activité - des boutiques	1 400 m² pour les zones d'activité Pas de boutiques				
Effectif : - des agents de l'aéroport - des agents de l'Etat présents sur l'aéroport (gendarmerie, douanes, météo,…) - des autres organismes présents sur le site.	10 Météo : 6 Douanes : 1 Police : 1 DAC sud-ouest + Service de la navigation aérienne	14 Météo : 6 Douanes: 2 Police : 2 Idem	14 Météo : 6 Douanes: 2 Police : 2 Idem	32 Météo : 6 Douanes : 3 Police : 2 Idem	42 Météo : 6 Douanes : 3 Police : 2 Idem
Liaisons et correspondances assurées depuis et vers l'aéroport en précisant le nom de la compagnie.	REGIONAL (Orly)	RYANAIR et Flybe (Grande-Bretagne, cf. rapport) REGIONAL puis AIRLINAIR (Orly)	RYANAIR et Flybe (Grande-Bretagne, cf. rapport) AIRLINAIR (Orly)	RYANAIR et Flybe (Grande-Bretagne, cf. rapport) AIRLINAIR (Orly)	RYANAIR et Flybe (Grande-Bretagne, cf. rapport) AIRLINAIR (Orly)
Nombre de passagers par an par destination ou provenance : - arrivée - départ - transit	cf. rapport	cf. rapport	cf. rapport	cf. rapport	cf. rapport
Tonnage annuel (en UDT) - fret avionné - fret camionné - poste	pas de fret ni de poste				
Services d'assistance en escale (en chiffre d'affaires) : - assurés par l'aéroport	144 586	162 286	188 210	262 222	210 055

Réponse du Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Dordogne