



Chambre régionale des comptes
du Limousin

Le Président

Limoges, le 22 août 2007

Ref : JA/DT/07/N°417

Objet : - transmission du rapport d'observations définitives sur la gestion
du syndicat mixte de l'aéroport de Limoges Bellegarde

Pièces jointes : - un rapport d'observations de 34 pages.

Monsieur le Président,

Par lettre du 13 juillet 2007, j'ai porté à votre connaissance et à celle de M. Jean-Pierre LIMOUSIN, président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Limoges et de la Haute-Vienne, les observations définitives arrêtées par la chambre régionale des comptes sur la gestion du Syndicat Mixte de l'Aéroport de Limoges Bellegarde à compter de l'exercice 2001 afin de vous permettre, si vous l'estimiez utile, d'apporter une réponse écrite à ces observations, en application des dispositions du code des juridictions financières.

En l'absence de réponse à l'expiration du délai imparti, le rapport d'observations définitives vous est à nouveau adressé pour être communiqué au conseil syndical dès sa plus proche réunion. En application des dispositions de l'article L.241-11 du code des juridictions financières, il doit faire l'objet d'une inscription à l'ordre du jour, être joint à la convocation adressée à chacun des membres du conseil et donner lieu à débat.

.../...

Ce rapport d'observations définitives est également adressé au préfet et au trésorier-payeur général de la Région Limousin et du Département de la Haute-Vienne. Après sa communication au conseil syndical, il est communicable de plein droit à toute personne qui en ferait la demande en application de l'article 2 de la loi du 17 juillet 1978. Aussi, je vous remercie de bien vouloir informer le greffe de la date à laquelle cette communication à l'assemblée délibérante sera intervenue.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Christophe ROSENAU

Monsieur Célestin THOUZEAU
Président du Syndicat Mixte de l'Aéroport
de Limoges Bellegarde
81 Avenue de l'Aéroport
87100 - LIMOGES



Chambre régionale des comptes
du Limousin

Le Président

Limoges, le 22 août 2007

Ref : JA/DT/07/N°

Objet : - transmission du rapport d'observations définitives sur la gestion du syndicat mixte de l'aéroport de Limoges Bellegarde, y compris le service de l'aéroport de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Limoges et de la Haute-Vienne.

Pièces jointes : - un rapport d'observations de 34 pages.

Monsieur le Président,

Par lettre du 13 juillet 2007, j'ai porté à votre connaissance et à celle de M. Célestin THOUZEAU, président du Syndicat Mixte de l'Aéroport de Limoges Bellegarde, les observations définitives arrêtées par la chambre régionale des comptes sur la gestion du Syndicat Mixte de l'Aéroport de Limoges Bellegarde à compter de l'exercice 2001, y compris le service de l'aéroport de la Chambre de Commerce et d'Industrie afin de vous permettre, si vous l'estimiez utile, d'apporter une réponse écrite à ces observations, en application des dispositions du code des juridictions financières.

En l'absence de réponse à l'expiration du délai imparti, le rapport d'observations définitives vous est à nouveau adressé pour être communiqué à l'assemblée consulaire dès sa plus proche réunion. En application des dispositions de l'article L.241-11 du code des juridictions financières, il doit faire l'objet d'une inscription à l'ordre du jour, être joint à la convocation adressée à chacun des membres de l'assemblée et donner lieu à débat.

.../...

Ce rapport d'observations définitives est également adressé au préfet et au trésorier-payeur général de la Région Limousin et du Département de la Haute-Vienne. Après sa communication à l'assemblée consulaire, il est communicable de plein droit à toute personne qui en ferait la demande en application de l'article 2 de la loi du 17 juillet 1978. Aussi, je vous remercie de bien vouloir informer le greffe de la date à laquelle cette communication à l'assemblée délibérante sera intervenue.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Christophe ROSENAU

Monsieur Jean-Pierre LIMOUSIN
Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie
de Limoges et de la Haute-Vienne
16 Place Jourdan
BP 403
87011 - LIMOGES Cédex

**CHAMBRE REGIONALE DES COMPTES
DU LIMOUSIN**

**EXAMEN DE LA GESTION
(à compter de l'exercice 2001)**

RAPPORT D'OBSERVATIONS DEFINITIVES

AEROPORT de LIMOGES-BELLEGARDE

<u>Sommaire</u>	<u>Pages</u>
I - PRESENTATION GENERALE	1 - 9
1.1 - Le syndicat mixte de l'aéroport de Limoges-Bellegarde	1 - 3
1.2 - La Chambre de Commerce de Limoges et de la Haute-Vienne	3
1.3 - La convention avec l'Etat	3 - 4
1.4 - La convention d'affermage	4 - 5
1.5 - Les autres conventions	5
1.6 - Examen de la situation juridique de l'aérodrome de Limoges-Bellegarde	5 - 9
II - SITUATION FINANCIERE	9 - 17
2.1 - Bilan 2001/2005 du syndicat mixte	9 - 10
2.2 - Comptes de résultats 2001/2005 du syndicat mixte	10 - 12
2.3 - Gestion de l'aéroport par la CCILHV	12 - 16
2.4 - Ratios de gestion	16 - 17
III - ACTIVITE DE LA PLATE-FORME	17 - 22
3.1 - Localisation et infrastructures aéroportuaires	17 - 18
3.2 - Compagnies et lignes aériennes	18
3.3 - Passagers transportés	18 - 20
3.4 - Activité fret et poste	20 - 21
3.5 - Personnel	21 - 22
IV - LES RELATIONS AVEC LES COMPAGNIES AERIENNES	22 - 33
4.1 - Commission consultative économique	22
4.2 - Services d'assistance en escale	23
4.3 - Taxe d'aéroport	24 - 25

.../...

4.4 - Relations avec la compagnie Ryanair	25 - 26
4.5 - Relations avec la compagnie Flybe	26
4.6 - Tarifs des contributions	27
4.7 - Analyse des conventions avec les compagnies à bas coûts	27 - 33
V - AVENIR DE L'AEROPORT DE LIMOGES-BELLEGARDE	33 - 34
5.1 - Organisation	33
5.2 - Relations avec l'aéroport de Brive-Souillac	33 - 34
5.3 – Pollutions et kérosène	34

**CHAMBRE REGIONALE DES COMPTES
DU LIMOUSIN**

**EXAMEN DE LA GESTION
(à compter de l'exercice 2001)**

AEROPORT de LIMOGES-BELLEGARDE

RAPPORT D'OBSERVATIONS DEFINITIVES

I - PRESENTATION GENERALE

1.1 - Le syndicat mixte de l'aéroport de LIMOGES-BELLEGARDE

Le syndicat mixte de l'aéroport de LIMOGES-BELLEGARDE (SMALB) a été créé par arrêté préfectoral en date du 3 juin 1994, entre le département de la Haute-Vienne, la ville de Limoges et la chambre de commerce de Limoges et de la Haute-Vienne (CCILHV). Aux termes de l'article L.5721-1 du CGCT, le syndicat mixte est un établissement public.

Il est constitué pour une durée de 33 ans renouvelable pour la même période. Auparavant, l'aéroport était géré comme un simple service de la CCILHV, sans personnalité morale ni autonomie financière.

Le syndicat a pour objet d'aménager, d'équiper et d'exploiter l'aéroport. Il programme les investissements et détermine la politique de desserte de l'aéroport. Il en résulte que la création d'une desserte nouvelle doit être autorisée par une délibération préalable du syndicat. Selon les réponses apportées, cette procédure a été appliquée pour l'ouverture, approuvée par les collectivités membres du syndicat, de la ligne Limoges-Londres en mars 2003 ; mais par la suite, le syndicat a simplement été informé des dessertes nouvelles dont la CCILHV gestionnaire a eu l'initiative, alors qu'elles ne relèvent pas de sa compétence. Compte tenu des incidences financières qui en découlent pour le syndicat, celui-ci devrait se prononcer explicitement à l'occasion de chaque ouverture de ligne.

L'exploitation de l'aéroport de LIMOGES-BELLEGARDE est en effet confiée à la CCILHV, qui a la qualité de gestionnaire et créateur au sens de l'article L.221-1 du code de l'aviation civile, lequel dispose : « La création d'un aérodrome destiné à la circulation aérienne publique, lorsqu'il n'appartient pas à l'Etat, est subordonné à la conclusion d'une convention entre le ministre chargé de l'aviation civile et la personne physique ou la personne morale de droit public ou de droit privé qui crée l'aérodrome ». Le département de la Haute-Vienne, la ville de Limoges et la CCILHV, lui ayant transféré la propriété des biens mobiliers et immobiliers nécessaires, le syndicat met lesdits biens à la disposition du gestionnaire.

Le syndicat est administré par un comité de 21 membres composé d'une personnalité qualifiée désignée par le préfet, de 9 représentants du département, 6 de la ville et 5 de la CCILHV. Ce comité désigne en son sein le président pour une durée de 3 ans renouvelable (hors CCILHV) et 3 vice-présidents. La quote-part financière initiale était fixée comme suit : 9/20^{ème} au département, 6/20^{ème} à la ville et 5/20^{ème} à la CCILHV.

L'arrêté préfectoral du 17 juin 1994 dispose que les fonctions de receveur du syndicat sont exercées par le payeur départemental.

L'adhésion au syndicat du Conseil régional du Limousin a été autorisée par arrêté préfectoral du 27 mars 2001. Le comité syndical du 18 décembre 2002 a procédé par suite à une modification des statuts. Le comité syndical est désormais composé de 31 membres ; la répartition et la participation financières des personnes morales adhérentes sont les suivantes :

	Comité syndical	Quote-part
Conseil régional du Limousin	10	10/30 ^{ème}
Département de la Haute-Vienne	9	9/30 ^{ème}
Ville de Limoges	6	6/30 ^{ème}
CCILHV de Limoges et de la Haute-Vienne	5	5/30 ^{ème}

Le Conseil régional assurant désormais le tiers de la participation financière au budget du syndicat, la CCILHV voit sa propre participation passer de un quart à un sixième de ce même budget.

Le bureau du syndicat est constitué du président et des quatre vice-présidents représentants chacune des personnes morales adhérentes ; il agit par délégation du comité et traite les affaires courantes. Le président est autorisé à donner en tant que de besoin délégation de signature aux vice-présidents et au secrétaire général (arrêté préfectoral du 17 février 2004).

Le comité syndical est seul compétent pour délibérer notamment sur les programmes généraux d'activité et d'investissements de l'aéroport, les budgets et comptes administratifs, les emprunts. Certaines questions relevant de la compétence du comité syndical sont prises à la majorité qualifiée (28 voix sur 31), notamment la couverture du déficit du gestionnaire et les subventions aux lignes aériennes : compte tenu de la clé de répartition des voix et des charges, cette disposition implique que ces décisions doivent être prises à l'unanimité, chaque personne morale adhérente disposant d'une minorité de blocage.

Par délibération du 20 février 1998, M. Célestin THOUZEAU, personnalité qualifiée désignée par le préfet de la Haute-Vienne, a été élu président du SMALB par le comité syndical, pour une durée de 3 ans. Il a été réélu président du syndicat les 12 avril 2001, 22 avril 2004 et 14 février 2007.

Lors de sa réunion du 14 mai 1998, le bureau avait décidé d'instituer un poste de secrétaire général : ces fonctions sont assurées depuis le 4 novembre 1999 à temps partiel par une attachée de préfecture percevant une indemnité annuelle de 1 015 € en 2004.

Par ailleurs, le secrétariat du syndicat et les tâches de comptabilité sont assurés à plein temps par un agent de la CCILHV mis à disposition gratuitement en application de la convention du 15 mars 1995.

1.2 - La chambre de commerce de Limoges et de la Haute-Vienne

La chambre de commerce de Limoges et de la Haute-Vienne (CCILHV) est un établissement public administratif rattaché à l'Etat, régi par la loi du 9 avril 1898 et les dispositions des articles L.711-1 et suivants du code de commerce. Bien que qualifiés d'établissements à *caractère économique* par la loi du 8 août 1994, les chambres consulaires comme la CCILHV n'en restent pas moins des établissements publics administratifs (CE, 13/01/1995 CCI de la Vienne ; CE, 19/10/2001 Assemblée des chambres françaises de commerce et d'industrie) et, à ce titre, elles sont soumises au code des marchés publics.

Le budget de fonctionnement de la CCILHV est de l'ordre de 12 M€ Elle dispose, selon son site Internet, de 177 agents répartis dans les différents secteurs d'activité. L'organigramme de la CCILHV mentionne 7 directions : direction générale, direction administrative et financière, service aux entreprises, études et marketing, formation, groupe 3iL et aéroport international de Limoges. Seule cette dernière direction (qui représente la moitié du budget de la CCILHV) rentre dans le périmètre du présent rapport.

La CCILHV a été présidée par M. Bernard GORSE jusqu'au 6 décembre 2004, date à laquelle lui a succédé M. Jean Pierre LIMOUSIN. La commission aéroportuaire de la CCILHV est actuellement présidée par M. François ROULIERE, conseiller du président ; elle était antérieurement présidée par M. LIMOUSIN.

1.3 - La convention avec l'Etat

La convention prévue à l'article L.221-1 du code de l'aviation civile a été signée le 13 février 1996, entre l'Etat (service des bases aériennes) et la CCILHV pour une durée de 20 ans à compter du 1^{er} janvier 1996, renouvelable par périodes de même durée et par tacite reconduction. La précédente convention entre l'Etat et la CCILHV, signée le 17 avril 1972, était en effet arrivée à expiration.

Cette convention a pour objet de fixer les conditions d'aménagement, d'entretien et d'exploitation de l'aérodrome. La CCILHV signataire doit notamment assurer aux entreprises de transport l'accès aux services d'escale et l'approvisionnement en carburant, ainsi que l'aménagement et l'entretien de l'ensemble des installations nécessaires.

L'Etat est responsable de la sûreté de l'aérodrome (ie : contrôle des passagers et des bagages) et de son trafic ; il édicte les règlements relatifs à la sécurité du transport aérien (ie : contrôle aérien). L'Etat assure l'installation et l'entretien des aides radioélectriques à l'atterrissage, leur mise en œuvre et celle des aides visuelles à la navigation aérienne ainsi que l'assistance météorologique.

Toutefois, les missions régaliennes de sûreté (contrôle des accès, des passagers et des bagages, lutte anti-incendie) sont aujourd'hui mises en œuvre par le gestionnaire.

Sous la responsabilité de l'Etat, le signataire assure la lutte contre l'incendie des aéronefs et la lutte contre le péril aviaire. L'Etat peut demander au signataire une participation financière ou en nature aux charges résultant de l'exercice des services définis ci-dessus. Le signataire est autorisé à percevoir les redevances prévues au code de l'aviation civile.

1.4 - La convention d'affermage

Par convention du 14 octobre 1994, qualifiée de "contrat d'affermage" le syndicat, en application des articles 2 et 5 de ses statuts, a confié l'exploitation et la gestion de l'aéroport à la CCILHV et mis à sa disposition l'ensemble des biens et équipements constitutifs de la plate-forme aéroportuaire. La durée de ladite convention est de 33 ans à compter du 3 juin 1994, date de création du syndicat ; elle court ainsi jusqu'en 2027.

La convention n'a donné lieu à aucune mise en concurrence. Toutefois, l'article 41 de la loi n° 93-122 du 30 janvier 1993, dite loi Sapin, prévoit que les dispositions relatives aux délégations de service public ne s'appliquent pas lorsque le service est confié à un établissement public, à condition que l'activité déléguée figure expressément dans les statuts de celui-ci. En outre, l'article L.711-4 du code du commerce précise que les chambres de commerce et d'industrie peuvent se voir confier des délégations de service public en matière d'aéroports. Toutefois, dans son rapport public particulier sur la politique portuaire française (1999), la Cour des comptes a évoqué l'intérêt pour l'Etat de soumettre systématiquement à une procédure de mise en concurrence son choix de recourir à une CCI dans le cadre de l'octroi d'une délégation de service public ; de façon plus générale, la conformité au droit communautaire d'une absence de mise en concurrence paraît discutable.

En tout état de cause, le syndicat mixte ne recherchait pas un fermier qui aurait accepté d'exploiter la plate-forme aéroportuaire à ses risques. De fait, les divers acteurs (collectivités et CCILHV) ont cherché à mutualiser les déficits d'exploitation structurels de la plate-forme et, pour ce faire, ont mis en place une structure juridique qui se présente sous la forme d'un affermage.

L'entretien courant est à la charge de la CCILHV ; en revanche, les travaux de gros entretien et de renouvellement font l'objet d'un programme arrêté par le syndicat à qui sont remis les ouvrages et équipements. Le syndicat est maître de l'ouvrage des travaux de renouvellement et d'extension réalisés hors convention ; il peut toutefois déléguer ladite maîtrise d'ouvrage à la CCILHV. Le syndicat est responsable de la bonne tenue du gros œuvre.

La CCILHV est chargée d'assurer sous sa responsabilité le bon fonctionnement de l'aéroport. Elle est autorisée à percevoir les redevances aéronautiques auprès des usagers et les redevances d'usage de l'aérodrome.

La CCILHV doit présenter avant le 1^{er} octobre de chaque année un compte de résultats prévisionnel pour l'exercice suivant, ainsi que les prévisions relatives à l'évolution des tarifs, du trafic et de la consistance des services rendus. Au vu de ces documents, le syndicat verse mensuellement à la CCILHV 1/12^{ème} du déficit budgétaire. Ces participations conservent leur caractère d'avances remboursables sans intérêt et doivent être remboursées au syndicat dès lors que le compte de résultats de la gestion de l'aéroport est excédentaire. Elles sont alors affectées au financement des équipements et ouvrages de l'aéroport. Il est observé que durant la période examinée, la gestion de l'aéroport a été déficitaire.

Les droits à déduction de la TVA ayant grevé les investissements financés par le syndicat mixte et compris dans l'affermage sont transférés à la CCILHV en application des articles 216 ter et 216 quater de l'annexe II au code général des impôts (CGI). Le syndicat est en effet assujéti à ladite taxe en application de l'article 256 B du CGI, lequel dispose que les personnes morales de droit public sont, en tout état de cause, assujétiées à la TVA pour les opérations de prestations de services aéroportuaires.

La CCILHV doit fournir trois mois après la clôture de chaque exercice (au 31 décembre), un compte rendu technique (comportant notamment des données statistiques) et un compte rendu financier de sa gestion appuyé du compte de résultat de l'exploitation et précisant le détail et l'évolution des dépenses et recettes.

1.5 - Les autres conventions

La gestion générale du syndicat était assurée par la CCILHV, en vertu d'une convention du 15 mars 1995 qui prévoyait notamment qu'elle fait l'avance des frais de mission et de structures du syndicat remboursés sur présentation de justificatifs ; mais lesdites dépenses sont désormais prises en charge directement par le syndicat.

Par ailleurs, le syndicat a confié une délégation de maîtrise d'ouvrage générale, au sens de la loi n°85-704 du 12 juillet 1985, à la CCILHV par convention de mandat du 25 février 1999. Cette délégation de maîtrise d'ouvrage porte sur les travaux de renouvellement, de grosses réparations et d'extension précédemment mentionnés, sur la base d'une délibération du bureau du syndicat arrêtant le programme des opérations et l'enveloppe financière. A l'issue de la mission, le maître d'ouvrage délégué doit remettre l'ouvrage au syndicat, accompagné des pièces à caractère technique, juridique ou financier relatives à l'opération. La CCILHV exerce son mandat à titre gracieux. Le syndicat lui avance les montants TTC nécessaires à la couverture de l'opération selon un échéancier fixé.

1.6 - Examen de la situation juridique de l'aérodrome de LIMOGES-BELLE GARDE

L'article 28 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 dispose que la propriété et la gestion des aérodromes civils appartenant à l'Etat (à l'exception des grands aérodromes mentionnés au décret n° 2005-1070 du 24 août 2005) sont

transférées, au plus tard le 1^{er} janvier 2007, aux collectivités territoriales (ou leurs groupements) dans le ressort géographique d'implantation de ces infrastructures. Les aérodromes concernés, au nombre de 151, sont mentionnés dans la circulaire du ministre des transports n° 2005-31 du 11 mai 2005.

L'aérodrome de LIMOGES-BELLEGARDE n'appartenant pas à l'Etat, ne rentre ni dans le champ d'application des dispositions de l'article 28 de la loi du 13 août 2004, ni dans celles de l'article 7 de la loi du 20 avril 2005 relatif à l'apport de la concession aéroportuaire à une société dont le capital initial est détenu entièrement par des personnes publiques. Il s'agit là d'une situation atypique, la plupart des autres aéroports faisant l'objet d'une concession de l'Etat.

Par ailleurs, la CCILHV est à la fois gestionnaire de la plate-forme par délégation du syndicat mixte et membre dudit syndicat qui est propriétaire de la plate-forme ; à ce titre, dans la limite de sa quote-part, elle en finance les investissements ainsi que le déficit d'exploitation.

Cette situation conduit la chambre régionale des comptes (CRC) à examiner le régime juridique actuel à la fois quant à la présence de la CCILHV au sein du syndicat mixte et sur la personne morale (SMALB ou CCILHV) ayant en charge l'aménagement et l'exploitation de l'aérodrome.

La circulaire précitée du 11 mai 2005 relative à la décentralisation des aéroports d'Etat, prévoit (annexe II.2) que les groupements de collectivités susceptibles de bénéficier de la décentralisation pourront être notamment des syndicats mixtes ouverts à des établissements publics (tels qu'une chambre de commerce et d'industrie), sous réserve que les collectivités territoriales représentées disposent, directement ou indirectement, de la majorité absolue des sièges au sein du comité syndical, ce qui est le cas concernant le SMALB. L'aéroport de LIMOGES-BELLEGARDE ne rentre pas dans le champ d'application de cette circulaire relative à la mise en œuvre des transferts de compétences prévus à l'article 28 de la loi précitée du 13 août 2004 ; mais la structuration des relations entre le syndicat mixte et la CCILHV sont antérieures à ces dispositions qui ne leur sont pas contradictoires. La présence de la CCILHV au sein du SMALB ne semble donc pas constitutive d'une irrégularité juridique. Au demeurant, l'assemblée des chambres françaises de commerce et d'industrie (A.C.F.C.I) indique dans son guide pratique de la décentralisation des ports et aéroports que dans l'hypothèse d'une gestion directe de l'équipement avec ses propres moyens et/ou ceux qui lui auront été affectés par les membres qui composent le syndicat mixte, la CCI peut rester membre dudit syndicat mixte. En l'espèce, au vu du dossier, la CRC n'est pas en mesure de trancher s'il s'agit d'une gestion directe ou indirecte dès lors qu'on rapproche d'une part, le contrat d'affermage et, d'autre part, les dispositions statutaires du SMALB.

Par ailleurs, l'Etat intervient également dans le montage juridique entre le SMALB et la CCILHV.

Les statuts du syndicat mixte précisent que : *«Le syndicat mixte a pour objet d'aménager, d'équiper et d'exploiter l'aéroport de Limoges Bellegarde avec le souci de promouvoir, au bénéfice de sa zone d'influence, le développement du trafic*

aérien commercial (...) ainsi que toutes autres activités contribuant au développement de la région et de l'aéroport » ; que le syndicat confie à la CCILHV, dont il contrôle la gestion, l'exploitation de l'aérodrome ; que la CCILHV a « *la qualité de gestionnaire et de "créateur" au sens de l'article L.221-1 du code de l'aviation civile* ». Le contrat d'affermage du 14 octobre 1994 s'applique jusqu'en 2027.

La convention précitée du 13 février 1996 entre l'Etat et la CCILHV, a été signée par le président de la CCILHV en vertu d'une délibération du 10 avril 1992, antérieure à la création du syndicat mixte. Elle court jusqu'au 31 décembre 2015, et stipule que : « *La présente convention a pour objet de fixer les conditions d'aménagement, d'entretien et d'exploitation de l'aérodrome de Limoges Bellegarde, en application de l'article L.221-1 du code de l'aviation civile* » et que l'emprise de l'aérodrome appartient au syndicat mixte lequel « *conformément à l'article 5 de ses statuts met les terrains d'emprise à la disposition de la chambre de commerce et d'industrie de Limoges et de la Haute-Vienne* ».

En signant cette convention, la CCILHV s'est engagée sur l'exercice des compétences d'aménagement et d'exploitation de l'aéroport qui appartiennent en propre au syndicat mixte, dont l'établissement consulaire est membre, en vertu de ses statuts. La circonstance que lesdits statuts du syndicat mixte fassent référence à la compétence "équipement" alors que la convention avec l'Etat utilise le terme "entretien" ne contribue pas à clarifier les compétences respectives des divers acteurs. Ces notions sont cependant relativement voisines et, au demeurant, l'aménagement et l'exploitation de l'aéroport ne peuvent se faire sans son équipement et son entretien. Dans sa réponse, le syndicat mixte précise que les termes du contrat d'affermage du 14 octobre 1994 sont clairs dans la mesure où, hormis les travaux d'entretien, tout le reste est soumis à son approbation ; les rapports constants avec la direction de l'aéroport permettent de résoudre d'éventuels problèmes de gestion.

Il subsiste néanmoins une certaine ambiguïté portant sur qui, du SMALB ou de la CCILHV, est juridiquement en charge de l'aménagement et de l'exploitation de l'aérodrome.

Selon l'article R.221-7 du code de l'aviation civile : « *Incombent au signataire de la convention prévue à l'article L.221-1 l'aménagement et l'entretien des ouvrages d'infrastructure, ainsi que des bâtiments, installations et outillages nécessaires à l'exploitation commerciale* », au cas particulier la CCILHV signataire de la convention de 1996. Or, les statuts du syndicat mixte prévoient que la programmation et le financement des investissements sont de sa responsabilité, ce qui paraît exclure la possibilité d'une délégation par la CCILHV desdites compétences au syndicat en application de l'article R.221-5 du code de l'aviation qui dispose que le signataire de la convention peut, avec l'accord du ministre chargé de l'aviation civile, confier à un tiers agréé par le ministre, l'exécution de tout ou partie des obligations qui lui incombent du fait de la convention. Mais ces mêmes statuts désignent la CCILHV comme étant le créateur de l'aérodrome au sens de l'article L.221-1 du code de l'aviation civile. En définitive, le contrat d'affermage du 14 octobre 1994, prévoit les divers cas de figure envisageables :

* Les travaux d'entretien courant et de réparation sont à la charge de l'exploitant ;

* Les travaux de gros entretien et de renouvellement faits dans le cadre de la convention avec l'Etat : leur responsabilité est assumée par la CCILHV sur la base d'un programme arrêté par le syndicat mixte à qui elle remettra ensuite les ouvrages et équipements ;

* Les travaux de renouvellement, de grosses réparations et d'extension hors convention avec l'Etat : le syndicat est maître d'ouvrage, mais peut confier à la CCILHV une maîtrise d'ouvrage déléguée par convention particulière.

En ce qui concerne l'exploitation, le risque potentiel de conflit d'intérêts pour la CCILHV paraît limité, dans la mesure où l'établissement consulaire devrait chercher à poursuivre une gestion rigoureuse de la plate-forme, en qualité de gestionnaire, sachant qu'il va supporter, en qualité de membre du syndicat mixte, une fraction du déficit d'exploitation.

Toutefois, selon sa réponse, il apparaît que la CCILHV souhaiterait se retirer du syndicat mixte, notamment compte tenu de la charge financière induite. Ce retrait éventuel impliquerait une modification des statuts du SMALB et du contrat d'affermage. En effet, bien que la CCILHV soit le créateur de l'aérodrome au sens du code de l'aviation civile, il ne semble pas que l'établissement consulaire pourrait dans cette hypothèse conserver son droit exclusif à la gestion de la plate-forme aéroportuaire qui appartient au SMALB et, pour la chambre régionale des comptes, cette gestion devrait dès lors faire l'objet d'une mise en concurrence. Ce point de vue n'est pas partagé par la CCILHV.

Ainsi, dans sa réponse, la CCILHV s'est interrogée sur l'apparente contradiction existant entre cette analyse juridique et les recommandations formulées récemment par la CRC relatives aux relations entre un autre syndicat mixte dont la CCI est membre et un exploitant émanant directement de cet autre syndicat. Pour la chambre régionale des comptes, la différence de cadre juridique est directement à l'origine de la différence d'appréciation ; par ailleurs, sauf à avoir à un titre particulier une dispense régulière, l'exploitation d'un équipement public, à défaut d'être effectuée en régie, ne peut ressortir que d'une procédure de mise en concurrence sous réserve de la comptabilité d'une telle dispense avec le droit communautaire.

La CCILHV soutient qu'elle est détentrice d'un droit exclusif à la gestion de la plate-forme que lui confère sa qualité de "créateur" de l'aéroport de Limoges-Bellegarde, qualité que lui a reconnue l'Etat en signant la convention prévue par l'article L.221-1 du code de l'aviation civile, la dernière en date du 13 février 1996 et que ce droit produira ses effets jusqu'au 31 décembre 2015, date d'expiration de ladite convention. Les statuts du SMALB comme le contrat d'affermage n'ont fait selon elle que constater la situation de droit existante. Par suite, si elle se retirait du syndicat mixte, elle conserverait son droit à la gestion de la plate-forme sans qu'il y ait lieu à une mise en concurrence de ladite gestion.

A l'appui de sa démonstration, elle fait valoir que, dans le cas de figure où le SMALB - dont par hypothèse elle ne ferait plus partie - organiserait la mise en

concurrence de la gestion de la plate-forme, elle pourrait se voir imposer un gestionnaire qu'elle n'aurait pas choisi. Mais la CRC considère qu'il peut être tiré la conséquence inverse d'une telle situation : si la CCILHV se retirait du syndicat mixte, elle ne pourrait plus conserver son statut de créateur de l'aérodrome puisque le SMALB, détenteur des immobilisations, pourrait précisément choisir alors un autre exploitant. Plus fondamentalement, la CRC estime que l'analyse de la CCILHV implique que la création du syndicat mixte et le traité d'affermage le liant à la CCILHV pourraient alors être regardés comme constituant un montage juridique destiné à masquer le fait que le syndicat aurait pour seul objet la prise en charge des déficits d'exploitation de l'aéroport, montage qui paraît susceptible d'être qualifié d'abus de droit. Elle considère que depuis la création du SMALB, dont les statuts précisent qu'il a pour objet notamment l'exploitation de l'aéroport, il peut être soutenu que la CCILHV ne peut plus prétendre détenir le droit exclusif d'exploiter l'aéroport. S'il est vrai que l'Etat a signé postérieurement la convention du 13 février 1996 avec la CCILHV, il n'ignorait pas alors que la CCI était membre du SMALB dont l'objet est la gestion de l'aéroport. En tout état de cause, la CRC constate qu'au-delà d'un débat juridique complexe qu'il ne lui appartient pas de trancher, le retrait éventuel de la CCILHV du syndicat mixte priverait celui-ci d'une ressource annuelle de plus de 500 K€, sauf à ce que ce montant soit réparti en tout ou en partie entre les collectivités membres du SMALB.

Pour sa part, le syndicat mixte estime qu'une remise en cause de la situation actuelle risquerait d'entraîner des difficultés de gestion.

II - SITUATION FINANCIERE

2.1 - Bilan 2001/2005 du syndicat mixte

Le tableau 1 ci-après retrace l'évolution du fonds de roulement et de la trésorerie.

Les résultats de l'exercice étant très élevés durant toute la période (1,8 M€ en 2001, 1,6 M€ en 2002, 2003 et 2004, 1M€ en 2005), le montant des réserves est en 2005 supérieur au double du montant constaté en 2001. Le niveau des ressources propres est en progression constante de 9,5 M€ en 2001 à 15,4 M€ en 2005, soit + 62,1 %.

Le stock de la dette à long terme diminue de 4,2 M€ en 2001 à 2,6 M€ en 2005, soit - 38,1 %.

Le fonds de roulement accuse une progression importante en valeur absolue jusqu'en 2003, puis diminue très fortement ; il est en 2005 inférieur de 48,4 % à sa valeur 2001. Rapporté aux produits d'exploitation, il en représente respectivement 12,2 mois en 2001, 16,8 mois en 2002, 21,7 mois en 2003, 13,1 mois en 2004 et 6,2 mois en 2005.

La trésorerie disponible suit une évolution parallèle à celle du fonds de roulement ; elle représente 21,2 % des ressources durables en 2001, 27,1 % en 2002, 33,3 % en 2003, 19,7 % en 2004 et 6,1 % en 2005.

Tableau 1 : situation financière : fonds de roulement et trésorerie

En €	2001	2002	2003	2004	2005
Dotations	0	0	0	0	0
Réserves	6 201 480	8 081 664	9 766 942	11 357 077	12 960 934
Report à nouveau	0	0	0	0	0
Résultat de l'exercice	1 880 185	1 685 278	1 590 135	1 603 857	963 505
Subventions transférables	0	0	0	0	0
Subventions non transférables	1 433 875	1 433 875	1 433 875	1 433 875	1 433 875
Ressources propres (A)	9 515 539	11 200 817	12 790 952	14 394 809	15 358 314
Emprunts à plus d'un an	4 174 197	3 711 793	3 337 339	2 951 743	2 596 529
Ressources durables (B)	13 689 736	14 912 610	16 128 291	17 346 552	17 954 843
Immobilisations incorporelles	0	0	0	0	0
Immobilisations corporelles	10 606 359	10 671 757	10 617 715	14 046 011	16 390 604
Autres immobilisations financières	21	21	21	21	21
Actif immobilisé (C)	10 606 381	10 671 778	10 617 736	14 046 032	16 390 625
Fonds de roulement (D = B - C)	3 083 356	4 240 832	5 510 555	3 300 520	1 564 218
Redevables	193 301	202 560	134 424	168 033	0
Créances diverses	0	0	0	291 052	535 790
Comptes de régularisation	0	0	0	0	0
Actif d'exploitation (E)	193 301	202 560	134 424	459 085	535 790
Dettes diverses	644	182	128	576 993	59 545
Comptes de régularisation	0	548	0	0	117
Dettes d'exploitation (F)	644	730	128	576 993	59 662
Besoin en fonds de roulement (G = E - F)	192 657	201 830	134 296	-117 908	476 128
Disponibilités	2 890 698	4 039 002	5 376 258	3 418 427	1 088 089
Trésorerie (FR - BFR)	2 890 698	4 039 002	5 376 259	3 418 428	1 088 090

Source : comptes de gestion

2.2 - Comptes de résultats 2001/2005 du syndicat mixte

Les principales données financières retraçant le fonctionnement du syndicat font l'objet du tableau 2.

Les subventions d'exploitation, maintenues sur toute la période au même niveau (3 M€) permettent l'accumulation de réserves importantes. Elles constituent la seule ressource du syndicat.

Tableau 2 : situation financière : exploitation

En €	2001	2002	2003	2004	2005
Gestion courante	312	0	0	0	2 301
Subventions d'exploitation	3 024 589	3 024 590	3 024 589	3 024 589	3 024 589
Produits d'exploitation	3 024 901	3 024 590	3 024 589	3 024 589	3 026 890
Traitements et salaires	1 015	1 015	1 015	1 015	1 015
Charges sociales	95	95	95	95	95
Autres achats et charges externes	18 425	14 977	37 147	9 822	33 575
Impôts, taxes et versements assimilés	487	0	0	0	0
Contingents et participations	0	0	0	0	0
Subventions d'exploitation	453 418	776 938	784 846	813 058	1 370 336
Charges d'exploitation	473 440	793 025	823 103	823 990	1 405 021
Excédent brut de fonctionnement	2 551 461	2 231 565	2 201 486	2 200 599	1 621 869
Dotations aux amortissements	388 113	413 011	442 342	464 734	531 591
Résultat d'exploitation	2 163 349	1 818 554	1 759 144	1 735 865	1 090 278
Produits financiers	0	0	0	0	0
Charges financières	291 502	198 587	170 546	146 980	126 772
Résultat courant	1 871 846	1 619 967	1 588 598	1 588 885	963 506
Produits exceptionnels	23 700	65 311	86 797	14 973	0
Charges exceptionnelles	15 361	0	85 260	0	0
Résultat de l'exercice	1 880 185	1 685 278	1 590 135	1 603 858	963 506
CAF	2 268 297	2 098 289	2 032 477	2 068 592	1 495 097
Annuité en capital	329 655	624 154	377 780	385 596	355 214
Autofinancement net	1 938 642	1 474 135	1 654 697	1 682 996	1 139 883

Source : comptes de gestion

La répartition des subventions de fonctionnement versées, dont le détail est donné ci après, correspond aux quotes-parts fixées par les statuts, respectivement 10/30^{ème}, 9/30^{ème}, 6/30^{ème} et 5/30^{ème}.

Tableau 3 : subventions de fonctionnement reçues par le SMALB

€HT	2001	2002	2003	2004	2005
Région	1 008 196	1 008 197	1 008 196	1 008 196	1 008 196
Département Hte Vienne	907 377	907 377	907 377	907 377	907 377
Ville de Limoges	604 918	604 918	604 918	604 918	604 918
CCILHV	504 098	504 098	504 098	504 098	504 098
Total	3 024 589	3 024 590	3 024 589	3 024 589	3 024 589

Source : comptes administratifs

Les collectivités subventionnent le syndicat qui à son tour supporte les investissements et couvre les déficits d'exploitation de l'aéroport.

Toutefois, l'aéroport acquitte des cotisations d'impôts locaux à ces mêmes collectivités (taxe professionnelle et taxes foncières), dont les montants sont retracés dans les deux tableaux suivants :

Tableau 4 : taxe foncière acquittée

Taxe foncière en €	2001	2002	2003	2004	2005
Région	7 855	7 934	8 050	8 419	8 718
Département Hte Vienne	18 412	19 161	21 666	22 339	23 406
Ville de Limoges	38 555	38 940	39 899	42 028	43 265
s/total collectivités	64 822	66 035	69 615	72 786	75 389
Total Taxe Foncière	73 905	75 219	79 012	82 883	85 770

Source : SMALB

Tableau 5 : taxe professionnelle acquittée

Taxe professionnelle en €	2001	2002	2003	2004	2005
Région	16 028	15 927	16 702	17 947	18 663
Département Hte Vienne	31 046	32 094	38 018	40 237	42 673
Ville de Limoges	73 019	0	0	0	0
Intercommunalité	0	72 607	76 187	80 473	83 741
s/total collectivités	120 093	120 628	130 907	138 657	145 077
Total Taxe Professionnelle	136 312	137 629	149 526	158 020	165 135

Source : SMALB

Ainsi, compte tenu du produit des impositions, la contribution nette des collectivités territoriales est atténuée d'environ 0,2 M€ par an et s'élève à environ 2,3 M€ depuis 2003.

Les charges d'exploitation connaissent une forte croissance de 0,5 M€ en 2001 à 1,4 M€ en 2005, du fait de l'augmentation des subventions d'exploitation versées par le syndicat.

L'essentiel de ces subventions est constitué par les contributions au fonctionnement du service aéroport de la CCILHV, lesquelles correspondent à 97,5 % des charges d'exploitation du syndicat mixte en 2005. Les subventions d'exploitation versées par le SMALB à la CCILHV ne représentent cependant qu'une faible partie des subventions allouées au syndicat par les collectivités membres, moins de la moitié en 2005, comme indiqué dans le tableau 6 ci-après.

Tableau 6 : les subventions dans le compte d'exploitation du SMALB

€HT	2001	2002	2003	2004	2005
Subventions versées par le SMALB à la CCILHV	453 418	776 938	496 940	810 702	1 370 336
Soit en % des charges d'exploitation du SMALB	95,8	98,0	60,4	98,4	97,5
Soit en % des subventions reçues par le SMALB	15,0	25,7	16,4	26,8	45,3

L'écart important entre subventions reçues et subventions versées a permis au syndicat de constituer des réserves destinées à financer les investissements, comme l'aménagement de l'aérogare en 2005.

Le montant des subventions reçues étant inchangé, l'excédent brut de fonctionnement très élevé en 2001 (2,6 M€), connaît une nette diminution à 1,6 M€ en 2005. Les résultats de l'exercice restent cependant très largement positifs et par suite, la capacité d'autofinancement elle-même excède de beaucoup l'annuité en capital.

Le syndicat se trouve donc dans une situation financière confortable.

2.3 - Gestion de l'aéroport par la CCILHV

Les résultats d'exploitation de la plate-forme aéroportuaire par le service aéroport de la CCILHV sont transmis au syndicat, sous la forme d'un "budget exécuté" retraçant les principales données de la gestion de la plate-forme.

Si la CCILHV dispose d'une comptabilité analytique générale destinée à assurer le suivi des actions faisant l'objet de financements externes, le service aéroport ne dispose selon ses propres termes que d'une "comptabilité analytique succincte" qui lui permet de suivre les dépenses de sûreté/sécurité financées par la taxe d'aéroport. Les autres recettes donnent lieu à une gestion extra comptable. L'attention du service gestionnaire est appelée sur la nécessité de mettre en place une comptabilité analytique, ce à quoi s'est engagée la CCILHV. Il a été indiqué qu'il s'agit là d'un objectif pour 2007 avec le recrutement d'un contrôleur de gestion.

Les charges de personnels ont donné lieu à divers retraitements comptables par la CCILHV, selon le détail donné au tableau 7.

Tableau 7 : les charges de personnel du service aéroport de la CCILHV

	En €	2001	2002	2003	2004	2005
1	c/61 services extérieurs	173 082	189 236	282 745	427 889	526 931
2	personnel en s/traitance (611)	0	0	0	39 164	61 855
3	c/62 autres services extérieurs	182 551	355 288	632 991	870 466	1 311 040
4	personnel extérieur (621)	25 916	37 390	98 474	164 627	228 885
5	Charges externes (1-2+3-4)	329 716	507 135	817 262	1 094 564	1 547 231
6	c/63 impôts et taxes	213 146	237 176	274 769	303 721	321 512
7	taxes sur salaires (631)	21 621	30 846	37 857	45 281	50 342
8	Impôts (6-7)	191 525	206 330	236 912	258 440	271 171
9	c/64 charges de personnel	2 008 077	2 227 830	2 475 780	2 704 092	3 072 494
10	personnel en s/traitance (611)	0	0	0	39 164	61 855
11	personnel extérieur (621)	25 916	37 390	98 474	164 627	228 885
12	taxes sur salaires (631)	21 621	30 846	37 857	45 281	50 342
13	Personnel (9+10+11+12)	2 055 614	2 296 065	2 612 111	2 953 164	3 413 575

Ces retraitements ont pour objet de regrouper en charges de personnel les frais mentionnés au c/64 ainsi que des charges diverses constatées sur d'autres articles (personnel en sous traitance figurant au c/611, personnel extérieur au c/621 ainsi que les taxes sur les salaires au c/631).

Par ailleurs, les frais de siège imputés à l'aéroport correspondent à la prestation d'assistance informatique facturée (25 916 € en 2001, 34 764 € en 2002, 33 340 € en 2003, 33 500 € en 2004 et 33 500 € en 2005). Ces montants sont inclus dans les charges externes (c/61 – 62) et de ce fait ont été retraités globalement avec les autres charges de personnel. Par suite, dans le tableau 8 des soldes intermédiaires de gestion, la ligne 15 (frais généraux du gestionnaire), n'a pas été servie.

Les chambres de commerce et d'industrie exploitant un aéroport sont soumises à l'impôt sur les sociétés. Pour la période sous revue, la CCILHV a acquitté cet impôt ou l'imposition forfaitaire annuelle (IFA) en 2002 et 2003.

Tableau 8 : Soldes intermédiaires de gestion

	Montants en €	2001	2002	2003	2004	2005
1	Marge	35 614	41 003	47 976	57 623	73 962
2	Redevances aéronautiques	512 953	583 924	673 303	734 700	875 550
3	- Redevances passagers	246 206	304 291	362 755	430 051	539 735
4	- Redevances atterrissage	101 733	117 994	154 609	147 503	171 649
5	- Redevance balisage/stationnement	157 886	159 385	150 457	152 091	160 704
6	- Fret	7 128	2 254	5 482	5 055	3 462
7	Redevances extra aéronautiques	384 751	418 475	495 231	569 583	626 232
8	- Redevances sur chiffre d'affaire	143 508	183 283	222 231	261 991	271 400
9	- Redevances domaniales	167 630	178 398	182 454	182 150	188 651
10	- Recettes parking	0	0	0	0	0
11	- Refacturation pour usage	73 613	56 794	90 546	125 442	166 181
12	Recettes assistance en escale	810 945	819 581	854 019	914 298	1 054 896
13	Taxe d'aéroport	489 193	748 990	861 505	980 273	1 105 612
14	Production de l'exercice (A)	2 233 456	2 611 973	2 932 034	3 256 477	3 736 252
15	Contribution aux frais gx du gestionnaire	0	0	0	0	0
16	Achats	267 487	234 493	281 422	321 523	428 573
17	Charges externes	329 716	507 135	817 262	1 094 564	1 547 231
18	Consommations externes (B)	597 203	741 628	1 098 684	1 416 087	1 975 804
19	VALEUR AJOUTEE (VA)	1 636 253	1 870 345	1 833 350	1 840 390	1 760 448
20	Participation gestionnaire	0	0	0	0	0
21	Subvention d'exploitation Etat (FIATA)	118 147	117 000	0	0	0
22	Subvention d'équilibre SMALB	318 520	375 993	813 274	1 336 452	1 884 041
23	Autres subventions d'exploitation	117 505	93 642	95 945	0	2 859
24	Total subventions d'exploitation (C)	554 172	586 635	909 219	1 336 452	1 886 900
25	Personnel	2 055 614	2 296 065	2 612 111	2 953 164	3 413 575
26	Impôts	191 525	206 330	236 912	258 440	271 171
27	Autres	0	0	0	0	0
28	Charges décaissées (D)	2 247 139	2 502 395	2 849 023	3 211 604	3 684 746
29	EXCEDENT BRUT D'EXPLOIT., (EBE)	-56 714	-45 415	-106 454	-34 762	-37 398
30	Amortissements (hors caducité)	0	0	0	0	0
31	Provisions	5 664	21 547	6 614	16 271	55 409
32	Reprises sur amort. et provisions	0	-245	0	-1 933	-6 883
33	Charges calculées (E)	5 664	21 302	6 614	14 338	48 526
34	Autres charges de gestion courante	0	0	0	0	0
35	Autres produits de gestion courante	73 296	76 938	84 854	73 967	99 186
36	RESULTAT D'EXPLOITATION (RE)	10 918	10 221	-28 214	24 867	13 262
37	Produits financiers	53	53	53	53	57
38	Charges financières	0	0	0	0	0
39	RESULTAT FINANCIER (RF)	53	53	53	53	57
40	RESULTAT COURANT (RC)	10 971	10 274	-28 161	24 920	13 319
41	Produits exceptionnels	1 000	1 446	36 235	529	16 267
42	Charges exceptionnelles	4 695	7 970	4 324	21 517	25 797
43	RESULTAT EXCEPTIONNEL (REX)	-3 695	-6 524	31 911	-20 988	-9 530
44	Impôts sur les bénéfices /IFA	7 276	3 750	3 750	3 932	3 789
45	RESULTAT DE L'EXERCICE	0	0	0	0	0

Nota : la ligne 2 "Redevances aéronautiques" correspond à la somme des lignes 3 à 6 ; la ligne 7 "Redevances extra aéronautiques" correspond à la somme des lignes 8 à 11 ; la ligne 14 "Production de l'exercice" correspond à la somme des lignes 1, 2, 7, 12 et 13.

Les données des "budgets exécutés" présentés par la CCILHV au syndicat mixte, sont retracées dans le tableau 8 des soldes intermédiaires de gestion pour la période 2001 à 2005. Les éléments financiers émanant du service gestionnaire ont donné lieu à divers retraitements comptables et l'agrégation des données significatives est explicitée par la note en bas du tableau précité.

Il est généralement admis qu'un aéroport dont le trafic annuel est inférieur à 1 million de passagers ne peut générer un niveau de recettes lui permettant d'atteindre l'équilibre d'exploitation. Avec 376 558 passagers transportés en 2006, l'aéroport de Limoges-Bellegarde fait partie des aéroports dont l'exploitation est structurellement déficitaire et nécessite le versement de subventions.

L'équilibre de l'exploitation est assuré par les subventions versées par le syndicat (L.22 Subvention d'équilibre SMALB) ; le résultat final est ainsi, par construction, égal à zéro. La couverture stricte des déficits d'exploitation induit par ailleurs la non constitution d'une CAF par le gestionnaire.

La comparaison des valeurs des redevances aéronautiques (L.2) et extra aéronautiques (L.7) en 2001 et en 2005, montre qu'elles augmentent dans des proportions proches, respectivement + 70,7 % et + 62,8 %. Cependant, on constate que la croissance des redevances passagers (L.3) est particulièrement forte (+ 119,2 %) contre + 68,8 % pour le produit des redevances d'atterrissage (L.4), les redevances de balisage/stationnement (L.5) restant quasiment inchangées (+ 1,8 %). Le recul des redevances fret (L.6) est peu significatif en valeur mais important en pourcentage (- 51,4 %). Les recettes d'assistance en escale (L.12) augmentent de + 30,1 % entre 2001 et 2005, tandis que les taxes d'aéroport (L.13, + 126,0 %) progressent le plus fortement.

Globalement, la production de l'exercice (L.14) accuse une croissance de + 67,3 %, alors que les consommations externes (L.18) ont augmenté de 230,8 %, augmentation due aux charges externes (L.17) qui ont presque été multipliées par cinq (+ 368,8 %).

La valeur ajoutée (L.19) reste cependant largement positive et oscille autour de 1,8 M€ En revanche, le résultat d'exploitation (L.36) est lui, sauf en 2003 (- 28 K€), faiblement positif.

La subvention d'équilibre (L.22) a été multipliée par près de 6 entre 2001 et 2005 (+ 491,5 %), en passant de 319 K€ à 1 884 K€ Elle représente la quasi intégralité du total des subventions d'exploitation en 2005 (L.24), alors qu'en 2001 elle n'en représentait que 57,5 %.

La subvention d'équilibre mentionnée aux "budgets exécutés" par le service aérodrome correspond à la subvention définitive nécessaire à la couverture du déficit d'exploitation effectivement constaté à l'arrêté des comptes ; ces déficits croissent très fortement du fait même de la croissance de l'activité de la plate-forme. Or, les subventions versées au cours d'un exercice par le syndicat mixte à la CCILHV gestionnaire (mentionnées tableau 6) sont basées sur des chiffres

prévisionnels. Il en résulte des écarts entre les subventions d'équilibre versées au titre d'un exercice dans les comptes du SMALB et le montant comptabilisé par le service gestionnaire. Le tableau 9 ci-après retrace au cours de la période 2001 à 2005 l'évolution et la correction de ces écarts.

Tableau 9 : versement des subventions d'équilibre

€	2001	2002	2003	2004	2005
Ecart antérieurs	(95 399)	(230 297)	(631 242)	(314 908)	210 842
Subventions nécessaires/ CCILHV	318 520	375 993	813 274	1 336 452	1 884 041
Subventions versées/ SMALB	453 418	776 938	496 940	810 702	1 370 336
Ecart en fin d'exercice	(230 297)	(631 242)	(314 908)	210 842	724 547

Source : réponse au questionnaire

Lorsque les versements du syndicat excèdent les besoins d'équilibre, le trop versé est conservé par la CCILHV en "produits constatés d'avance" repris ensuite à l'exercice suivant, comme en 2001, 2002, 2003 et 2004. En revanche, lorsque la subvention nécessaire est supérieure à ce qui a été versé par le syndicat mixte, comme en 2005, un versement complémentaire est demandé. Le vote de ce complément et son versement effectif ne se font alors que sur l'exercice suivant. Le versement du complément de 724 547 € nécessaire à l'équilibre en 2005, n'est ainsi intervenu que le 23 juin 2006.

Toutefois, les subventions versées par le syndicat ont excédé les besoins d'équilibre du gestionnaire jusqu'en 2004. Or, les montants de produits financiers (L.37 du tableau 8) sont extrêmement faibles et correspondent uniquement à des intérêts de parts sociales. Par ailleurs, il est probable que la gestion du service entraîne des frais financiers, même si les investissements sont financés par le SMALB au moyen d'avances. Les produits et frais financiers affectés à la gestion de la plateforme aéroportuaire doivent être inscrits pour garantir la sincérité de la comptabilité du service, y compris si les montants en jeu sont faibles.

Les charges de personnel (L.25) excèdent en 2005 la valeur 2001 de 1 358 K€ Cette croissance très importante (+ 66,1 %), s'explique pour partie par l'évolution des effectifs comme indiqué ci-après au § III.5 (+ 38,6 % sur la période). Cependant, rapportées au total des dépenses d'exploitation, la part relative des charges de personnel diminue, compte tenu notamment de la croissance des charges externes.

En réponse au constat de la chambre selon lequel le montant des subventions nécessaires à l'équilibre augmentait avec le nombre de passagers, la CCILHV a confirmé que les aéroports commerciaux ayant moins d'un million de passagers étaient déficitaires. Elle a produit le tableau 10 ci-après dans le cadre de la procédure contradictoire en complément de la réponse.

Tableau 10

€	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Subvention d'équilibre du SMALB	318 520	375 993	813 724	1 336 452	1 884 041	2 052 721
Contribution marketing	/	152 496	315 777	514 567	800 996	1 269 938
Déficit hors contribution marketing	318 520	223 497	497 497	821 885	1 083 045	782 783
Nombre de passagers	132 504	158 566	187 491	223 841	283 849	376 558
Déficit par passager	2,40	1,41	2,65	3,67	3,82	2,08

Ainsi, selon les données de la CCILHV retracées dans le tableau ci-dessus, le déficit par passager (hors contribution marketing) oscille entre 2,40 € en 2001 et 2,08 € en 2006 avec un pic au-delà de 3,60 € en 2004 et 2005. Mais pour la chambre régionale des comptes, il y a lieu de prendre en compte la totalité des données, lesquelles montrent bien une multiplication par 6 de la subvention d'équilibre entre 2001 et 2006 : elles passent de 318 520 € à 2 052 721 €. Les mêmes montants rapportés au nombre de passagers font ressortir un doublement de la charge par passager (5,45 € contre 2,40 €).

De son côté, le SMALB indique qu'il connaît l'impact du trafic "low cost" sur le déficit d'exploitation de l'aéroport et que les collectivités membres du syndicat tirent, de l'activité économique engendrée des ressources financières sans doute très supérieures à la contribution marketing imputée sur son budget. La chambre estime que l'impact de l'aéroport et du trafic passagers qu'il induit sur l'économie régionale n'est guère contestable mais gagnerait à être plus précisément mesurée (cf. point 4.4 ci-après).

2.4 - Ratios de gestion

a) Dépenses

Ces ratios concernent en dépenses d'une part les charges externes, achats et impôts, d'autre part les frais de personnels ; les frais financiers et les contributions aux frais généraux ne sont mentionnés que pour ordre.

Tableau 11 : charges d'exploitation du gestionnaire

En €	2001	2002	2003	2004	2005
Charges externes, achats, impôts	788 728	947 958	1 335 595	1 674 527	2 246 975
<i>% dépenses d'exploitation</i>	<i>27,7</i>	<i>29,2</i>	<i>33,8</i>	<i>36,2</i>	<i>39,7</i>
Charges de personnel	2 055 614	2 296 065	2 612 111	2 953 164	3 413 575
<i>% dépenses d'exploitation</i>	<i>72,3</i>	<i>70,8</i>	<i>66,2</i>	<i>63,8</i>	<i>60,3</i>
Frais financiers	0	0	0	0	0
<i>% dépenses d'exploitation</i>	<i>/</i>	<i>/</i>	<i>/</i>	<i>/</i>	<i>/</i>
Contributions aux frais généraux	0	0	0	0	0
<i>% dépenses d'exploitation</i>	<i>/</i>	<i>/</i>	<i>/</i>	<i>/</i>	<i>/</i>
Total dépenses d'exploitation	2 844 342	3 244 023	3 947 706	4 627 691	5 660 550

On peut constater que les charges de personnel sont passées de 72,3 % des dépenses d'exploitation en 2001 à 60,3 % en 2005. Entre 2001 et 2005, les autres charges ont augmenté de 1 458 K€, dont + 1 218 K€ au titre des charges externes, + 161 K€ au titre des achats et + 79 K€ au titre des impôts.

b) Recettes

En 2005, les ressources d'exploitation sont constituées par ordre décroissant par les subventions (34 %), les taxes d'aéroport (19,9 %), les recettes d'assistance en escale (19 %), les redevances aéronautiques (15,8 %) et les redevances extra aéronautiques (11,3 %). La CRC note la forte progression des subventions qui ont plus que triplé sur la période (+ 240 %).

Tableau 12 : recettes du gestionnaire

En €	2001	2002	2003	2004	2005
Redevances aéronautiques	512 953	583 924	673 303	734 700	875 550
<i>% ressources d'exploitation</i>	18,6	18,5	17,7	16,2	15,8
Recettes assistance en escale	810 945	819 581	854 019	914 298	1 054 896
<i>% ressources d'exploitation</i>	29,5	26,0	22,5	20,2	19,0
Redevances extra aéronautiques	384 751	418 475	495 231	569 583	626 232
<i>% ressources d'exploitation</i>	14,0	13,3	13,1	12,6	11,3
Taxe d'aéroport	489 193	748 990	861 505	980 273	1 105 612
<i>% ressources d'exploitation</i>	17,8	23,7	22,7	21,6	19,9
Subventions d'exploitation	554 172	586 635	909 219	1 336 452	1 886 900
<i>% ressources d'exploitation</i>	20,1	18,6	24,0	29,5	34,0
Produits financiers	53	53	53	53	57
<i>% ressources d'exploitation</i>	/	/	/	/	/
Produits de prestations de service	0	0	0	0	0
<i>% ressources d'exploitation</i>	/	/	/	/	/
Total ressources d'exploitation	2 752 067	3 157 658	3 793 330	4 535 359	5 549 247

La part des redevances aéronautiques dans les ressources d'exploitation tend à diminuer de 18,6 % à 15,8 % et celle des redevances extra aéronautiques de 14 % à 11,3 %.

III - ACTIVITE DE LA PLATE-FORME

3.1 - Localisation et infrastructures aéroportuaires

L'aérodrome de Limoges-Bellegarde, d'une superficie de 140 ha, est situé sur le territoire des communes de Limoges et Couzeix (Haute-Vienne), à une altitude de 396 m. Les terrains d'emprise mis à la disposition de la CCILHV ont une superficie totale de 172 ha.

Il est distant de 11 km de Limoges centre pour un trajet de 15 mn en voiture, 96 km de Guéret pour un trajet de 1 h, 99 km de Tulle pour un trajet de 1 h 20 et 106 km de Brive pour un trajet de 1h 20 également. Deux compagnies de taxi sont présentes sur l'aérodrome ; le coût de la course jusqu'au centre ville de Limoges (15 mn) est de l'ordre de 20 €. Sont également présents plusieurs loueurs de voitures, mais aucun transport en commun.

L'aérodrome dispose d'une piste de 2 500 m x 45 m en enrobés, équipée d'un ILS de catégorie III (guidage radioélectrique) et d'un balisage lumineux, et d'une piste en herbe de 800 x 80 m. La plate-forme peut accueillir presque tous les types d'appareils, à l'exception des plus lourds (type Boeing 747).

La surface de l'aérogare est de 3819 m², avec un bar (119 m²). On trouve également 3 hangars (826 m², 1 250 m² et 1 757 m²), des bâtiments de bureaux (1 040 m²) et divers locaux ou hangars destinés à la gendarmerie (440 m²), un club house (200 m²), des aéroclubs (949 m², 300 m² et 684 m²), ainsi que des

loueurs de voitures (101 m²). En outre, des locaux divers sont destinés à l'aviation civile, aux services météo, à Chronopost, à Hélicolim (hélicoptères), à un dépôt de carburant ainsi qu'un hôtel restaurant.

L'aérogare dispose de deux parkings (19 000 m²), un parking central de 400 places (11 500 m²) et un tout venant (7 500 m²). Ces parkings sont gratuits. Compte tenu des déficits d'exploitation de la plate-forme, la CRC recommande au service gestionnaire d'envisager l'institution du versement de droits de stationnement.

3.2 - Compagnies et lignes aériennes

L'offre de transport sur des lignes régulières a évolué dans le temps et s'est accrue à partir de 2002.

En 2001, la compagnie Brit Air assurait des liaisons pour Paris Orly (3 AR par jour en semaine), Roissy CDG (1 AR quotidien 7/7), Lyon (3 AR par jour en semaine) et la Corse (Figari et Ajaccio les fins de semaine printemps / automne) ; la ligne Limoges / Clermont Ferrand ayant été fermée en 2000.

La liaison directe Limoges / Londres par la compagnie à bas coût Buzz, a été ouverte le 27 mars 2002 (4 AR hebdomadaires).

En 2003, Brit Air (désormais filiale d'Air France / KLM) maintient ses liaisons avec Paris, Lyon et la Corse. La compagnie Buzz a arrêté la ligne le 30 mars. La liaison directe Limoges / Londres a été assurée par la compagnie à bas coût Ryanair à partir du 1^{er} mai 2003 (1 AR quotidien).

En 2004, les liaisons assurées par Brit Air sont maintenues, à l'exception de la desserte d'Ajaccio qui est supprimée. Les liaisons assurées par Ryanair sont également maintenues.

En 2005, les liaisons de Brit Air sont assurées par la compagnie Air Linair. Ryanair assure depuis le 19 avril 2005 la ligne Limoges / Liverpool (3 AR par semaine) et la compagnie à bas coût Flybe la ligne Limoges / Southampton (3 AR par semaine) depuis le 27 mars 2005.

Une nouvelle ligne Limoges / Nottingham East Midlands (4 AR par semaine) est assurée par Ryanair depuis le 10 février 2006. Il est prévu l'ouverture d'une ligne à bas coût Limoges / Newcastle (seule ville sur la côte est qui sera desservie) au printemps 2007, assurée par Flybe. Par ailleurs, une forte demande existerait pour desservir la Belgique et les Pays-Bas. Enfin, l'aéroport connaît un trafic significatif de vols charters.

3.3 - Passagers transportés

Le nombre total de voyageurs passant par l'aéroport a plus que doublé en 5 ans (+ 114,2% en 2005 par rapport à 2001). Comme le retrace le tableau 13 ci-après, les voyageurs sont dans leur quasi totalité à destination ou en partance de Limoges, les passagers en transit ne représentant que moins de 1 % du trafic.

Tableau 13 : trafic à destination ou partance de Limoges

	2001	2002	2003	2004	2005
Arrivées	65 287	78 185	92 832	112 138	141 829
Transits	1 268	1 251	548	882	1 212
Départs	65 949	79 130	94 111	110 821	140 808
Total	132 504	158 566	187 491	223 841	283 849
variation sur année précédente	- 0,5%	+ 19,7%	+ 18,2%	+ 19,4%	+ 26,8%

Cette forte progression du nombre de voyageurs est due au développement des compagnies à bas coût sur des lignes internationales, comme le montre le tableau 14 récapitulant le nombre de voyageurs transportés par des compagnies classiques sur des lignes intérieures (régulières et saisonnières) et sur des vols charters ; sont mentionnées en outre les variations en pourcentage par rapport aux données de l'année précédente.

Tableau 14 : trafic selon les lignes aériennes

	2001	2002	2003	2004	2005
Lignes intérieures	123 584 + 3,0 %	111 999 - 9,8 %	106 463 - 4,9 %	105 342 - 1,1 %	106 770 + 1,4 %
Lignes internationales	/	40 369	72 261 + 79,0 %	106 768 + 47,8 %	166 962 + 56,4 %
Charter	8 920 - 32,6 %	6 198 - 30,5 %	8 767 + 41,4 %	11 731 + 33,8 %	10 117 - 13,8 %
Total	132 504	158 566	187 491	223 841	283 849
Variation / n - 1	- 0,5 %	+ 19,7 %	+ 18,2 %	+ 19,4 %	+ 26,8 %

En 2001, les compagnies sur les lignes intérieures assuraient 93,4 % du transport total de voyageurs ; en 2005, elles n'en assurent plus que les 37,6 %. De plus, elles ont transporté moins de voyageurs en 2005 qu'en 2001, la baisse étant de 13,6 %. Dans sa réponse, la CCILHV indique qu'il s'agit là d'une conséquence des attentats du 11 septembre 2001 ainsi que de la suppression en 2001 de la délégation commerciale d'Air France sur le Limousin que le recrutement d'un agent commercial par la plate-forme n'a pu totalement compenser.

Ces mêmes compagnies ont transporté 70,6 % des voyageurs en 2002, première année de mise en service de la ligne internationale à bas coût Limoges/Londres qui a représenté 25,5 % des voyageurs. Les compagnies à bas coût ont vu le nombre de voyageurs multiplié par quatre depuis 2002 et représenter 58,8 % du total en 2005.

Bien que la clientèle des vols charters ait été plus nombreuse en 2005 qu'en 2001 (+ 13,4 %), elle ne représente qu'une faible partie des voyageurs (3,6 % en 2005).

Le nombre de passagers transportés en 2006 est de 376 558, soit près de 93 000 passagers supplémentaires par rapport à 2005. Les passagers vers l'Angleterre ont été de 254 631, soit une augmentation de 52,5 % par rapport à 2005. Cette évolution est liée à l'effet en année pleine pour les vols à destination de Liverpool et Southampton (lignes ouvertes au printemps 2005) et à l'ouverture de la ligne Limoges-Nottingham. Les lignes intérieures (107 801 passagers) connaissent globalement une légère augmentation, mais avec des résultats contrastés selon les destinations : - 2,7 % pour Roissy, + 2,2 % pour Lyon et + 7,7 % pour Orly. L'évolution des lignes saisonnières est positive, notamment vers Nice (+123%). Enfin les autres activités (vols privés, vols d'affaires) demeurent stables. L'objectif

affiché pour 2007, compte tenu notamment de l'ouverture d'une liaison Limoges-Newcastle, est de 400 000 passagers transportés.

Le tableau 15 donne le détail du nombre de voyageurs transportés selon l'aéroport desservi. Entre 2001 et 2005, la fréquentation des trois principales lignes intérieures régulières (Roissy, Orly et Lyon) tend à baisser de l'ordre de 1/7^{ème}, alors que la ligne saisonnière Limoges / Corse perd la moitié de sa clientèle. En revanche, entre 2002 et 2005, la ligne Limoges / Londres triple presque son trafic passager.

Tableau 15 : trafic selon les aéroports desservis

	2001	2002	2003	2004	2005	05/01
Paris Roissy	20 786	19 645	20 455	21 116	19 651	- 5,5 %
Paris Orly	54 277	47 440	45 111	43 787	46 459	- 14,4 %
Lyon	44 681	40 248	37 561	38 206	37 834	- 15,3 %
Corse	3 840	4 666	3 336	2 233	1 985	- 48,3 %
Nice	/	/	/	/	841	ns
Lignes intérieures	123 584	111 999	106 463	105 342	106 770	- 13,6 %
Londres	/	40 369	72 261	106 768	112 579	178,9 % *
Liverpool	/	/	/	/	35 046	ns
Southampton	/	/	/	/	19 337	ns
Lignes internationales	/	40 369	72 261	106 768	166 962	313,6 % *
Charters	8 920	6 198	8 767	11 731	10 117	13,4 %
Total	132 504	158 566	187 491	223 841	283 849	114,2 %

* Evolution 2002/2005

En 2005, les appareils volant sur les lignes régulières intérieures atteignent un coefficient de remplissage moyen qui oscille entre 52 et 58 %. Ces valeurs sont globalement stables, sauf pour la desserte de Paris-Orly, la plus importante, qui accuse une perte de 12 points par rapport à 2001.

Les taux de remplissage pour les compagnies à bas coût sont logiquement beaucoup plus élevés, entre 79 et 85 % en 2005. La ligne Limoges / Londres connaît une progression constante de son coefficient de remplissage qui passe de 73 % en 2002 à 84 % en 2005.

Tableau 16 : taux de remplissage par destination

Coef de remplissage (%)	2001	2002	2003	2004	2005
Paris Roissy	56	52	55	59	58
Paris Orly	65	59	57	57	53
Lyon	50	49	49	49	52
Corse	nc	nc	nc	nc	nc
Nice	/	/	/	/	82
Londres	/	73	79	82	84
Liverpool	/	/	/	/	85
Southampton	/	/	/	/	79

3.4 - Activité fret et poste

A l'inverse de l'activité transport de voyageurs, les activités poste et fret reculent fortement comme le retrace le tableau 17 ci-après.

Tableau 17 : activité de poste et fret

	2001	2002	2003	2004	2005
Mouvements commerciaux	4 921	5 133	5 012	5 493	6 093
Mouvements non commerciaux	27 144	23 997	24 620	27 072	27 301
Total mouvements d'avions	32 065	29 130	29 632	32 565	33 394
Nombre de passagers*	132,5	158,6	187,5	223,8	283,8
Fret avionné*	302,8	214,6	186,0	260,4	132,3
Fret camionné*	0	0	0	0	0
Poste*	18 366,1	9 715,8	7 627,9	9 349,5	7 959,6

* exprimé en UDT, sur la base de 1 000 passagers, ou 100kg de fret ou 100 kg de poste

Les mouvements d'avions diminuent en 2002 et 2003 et atteignent en 2005 un niveau légèrement supérieur à celui de 2001, phénomène dû essentiellement aux mouvements non commerciaux. Les mouvements commerciaux sont en hausse durant la période avec un trafic 2005 supérieur de 23,8 % au niveau 2001.

Le fret avionné (marchandises transportées dans les soutes des avions mixtes ou dans les avions cargo) est faible et recule de plus de moitié (- 56,4 %) en 2005 par rapport à 2001. En revanche, l'aéroport de Limoges ne connaît pas de fret camionné, correspondant à des marchandises transportées par camion sous lettre de transport aérien et à des acheminements en fret express. Le fret postal diminue également de plus de moitié (- 56,7 %) en 2005 par rapport à 2001.

Les réponses reçues du SMALB de la CCILHV confirment que les aéroports de faible importance (comme Limoges-Bellegarde) sont desservis par des appareils aux capacités d'emport de fret réduites : la faiblesse de la demande plus que le manque d'installations adaptées explique qu'à ce jour les équipements de fret supplémentaires n'ont guère de justification économique.

3.5 - Personnel

On peut constater une forte croissance des effectifs propres de l'aéroport sur la plate-forme de 38,6 % en 2005 par rapport à 2001, ainsi qu'une croissance de 21,9 % des effectifs de l'aviation civile, les autres catégories étant stables.

Tableau 18 : évolution des effectifs sur la plate forme

	2001	2002	2003	2004	2005
Aéroport	57	61	61	68	79
Aviation civile	32	32	33	37	39
Base aérienne	3	3	3	3	Transfert DDE
Gendarmerie hélicoptée	9	9	9	9	9
Météo France	13	13	13	13	13
Total	114	118	119	130	140

Cette évolution est due à la forte croissance du trafic constatée par ailleurs. A ces 140 personnes travaillant sur le site en 2005, il convient d'ajouter les agents des services des douanes et de la police qui interviennent sur la plate-forme sans y être basés.

En outre, de nombreux autres prestataires interviennent également à des titres divers : Poste, Chronopost, loueurs de voitures, CIPS (prestations sûreté),

prestations sur la piste par des agences d'intérim (CRIT et Védior bis), hôtel restaurant du Cerf Volant ainsi que les salariés des entreprises locataires.

IV - LES RELATIONS AVEC LES COMPAGNIES AERIENNES

4.1 - Commission consultative économique

Les compétences de la commission consultative économique sont actuellement fixées par l'article R.224-3 du code de l'aviation civile. Dans cette commission, présidée par le président de la commission aéroportuaire de la CCILHV, siègent le SMALB et les collectivités membres, l'exploitant (CCILHV), les usagers (compagnies aériennes), les organisations professionnelles du transport aérien ainsi que l'administration (équipement, aviation civile, météo). Elle se réunit une fois par an pour émettre un avis sur la fixation des redevances aéronautiques et sur le programme d'investissement ; elle peut être consultée sur tout sujet relatif aux services rendus par l'exploitant. Cette commission est une structure de partenariat qui traite des affaires intéressant l'exploitation commerciale de l'aéroport, notamment de l'évolution du trafic (bilan et perspectives à venir).

L'évolution des tarifs "passagers" et "balisage" est donnée par le tableau 19 ci après, à titre d'illustration. Cette évolution est faible ou nulle.

Tableau 19 : évolution des tarifs "passagers" et "balisage"

€	2001	2002	2003	2004	2005
Passagers	3,81	3,81	3,81	3,81	3,81
Balisage	33,42	33,95	33,95	34,46	34,46

Les tarifs des redevances d'atterrissage sont relativement complexes. En effet, ils sont fixés pour des périodes données et différenciés selon qu'il s'agisse de mouvements privés ou d'aéroclubs ou militaires, ou de mouvements commerciaux avec passagers, en distinguant l'atterrissage national et l'atterrissage international. En outre, pour les appareils de plus de 6 T, les tarifs sont progressifs en fonction du poids de l'appareil. Ils évoluent par tranches de 6 à 12 T, de 12 à 25 T, de 25 à 75 T et plus de 75 T ; enfin, ils comprennent une valeur de base à laquelle s'ajoute la valeur de la tonne supplémentaire.

A titre d'exemple, la redevance d'atterrissage acquittée pour le mouvement national d'un ATR 42 de 16 T, aurait été de 11,34 €TTC en mars 2001 et de 11,84 €TTC en septembre 2004 ; la redevance d'atterrissage acquittée pour le mouvement international d'un Boeing 737 de 67 T aurait été de 143,91 €TTC en mars 2001 et de 150,19 €TTC en septembre 2004, soit dans les deux cas une progression modérée de 4,4 %.

Une nouvelle tarification a été mise en place à compter du 1^{er} avril 2007, par suppression de l'ancienne tarification internationale jusqu'à 22 T et la suppression de l'ancienne tarification nationale au-delà. De façon plus générale, les tarifs des redevances aéronautiques dans leur ensemble ont été simplifiés et harmonisés pour répondre aux besoins du transport aérien au sein de la Communauté européenne.

4.2 - Services d'assistance en escale

La progression des recettes d'assistance en escale (mentionnées L.12 du tableau 9 et rappelées ci-dessous) est à mettre en relation avec le développement des lignes à bas coût, mais n'apparaît pas en relation directe et proportionnelle avec l'augmentation du trafic passagers.

€	2001	2002	2003	2004	2005
Aéroport	810 945	819 581	854 019	914 298	1 054 896

L'assistance en escale est assurée par l'aéroport de Limoges, sur la base du contrat type d'assistance au sol publié par l'international air transport association (IATA) en avril 1998. Des contrats ont été passés avec Brit Air, Ryanair et Flybe. Ces contrats déterminent, par référence aux items formalisés de l'IATA, la nature exacte des opérations à réaliser. A l'intérieur de ce cadre, les compagnies exploitantes fixent en effet l'étendue de l'assistance en escale qu'elles sollicitent : traitement des passagers, bagages et sûreté, guidage sur la piste, parking, nettoyage de l'avion, carburant, services supplémentaires,...etc. Chaque contrat détermine par type d'avion le coût de l'assistance, lequel varie selon que l'avion soit en transit (arrêt temporaire sur la ligne), en demi-tour (ligne navette) ou en arrêt technique (sans passager). Le cas le plus fréquent est le demi-tour, pour lequel les prestations demandées sont les plus importantes et donc les tarifs plus élevés ; à titre d'exemple, ce tarif est selon les conventions en cours de 231,04 € HT pour un ATR 42 de BritAir (< 55 places) et de 152,45 €HT pour un B737 (189 places) de Ryanair.

Pour les autres compagnies, notamment les charters, sont appliqués les tarifs forfaitaires d'assistance aéroportuaire déterminés chaque année par la commission consultative économique. Ainsi, en 2004, le coût de l'assistance commerciale était de 461,72 € pour un ATR 42, de 1 230,97 € pour un B737/800 (soit 8 fois plus que le montant facturé à Ryanair) et de 211,61 € pour un Beech de 20 places ; mais dans les faits, il est assez rare qu'un avion d'une autre compagnie ait recours à l'assistance commerciale en escale de l'aéroport sur la base des tarifs précités.

Les tarifs moins élevés pour Ryanair s'expliquent par un niveau de prestations demandées qui sont plus faibles, par les tranches horaires au cours desquelles sont réalisées les prestations (milieu de journée) qui lui sont plus favorables et par un nombre de vols plus élevé. De fait, ces tarifs sont fixés dans le cadre d'une négociation commerciale qui explique en partie les différences constatées.

Toutefois, en l'absence de comptabilité analytique, l'aéroport ne peut évaluer le coût des prestations d'assistance en escale qu'il assure et par conséquent déterminer si les divers tarifs pratiqués par compagnie sont suffisants pour au moins couvrir les charges induites par le service rendu. Comme mentionné précédemment, la mise en place d'une comptabilité analytique est nécessaire pour assurer notamment une meilleure transparence de cette activité économique.

4.3 - Taxe d'aéroport

La taxe d'aéroport (article 1609 quater viciés du CGI) instituée à compter du 1er Juillet 1999, est affectée sur chaque aérodrome au financement des services de sécurité-incendie-sauvetage, de lutte contre le péril aviaire, de sûreté et des mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux. Le tableau 20 ci-après récapitule le détail de la taxe versée par compagnie aérienne, ainsi que le coût des dépenses de sûreté / sécurité supportées par l'aéroport.

Tableau 20 : taxes d'aéroport et dépenses de sûreté / sécurité

En €	2001	2002	2003	2004	2005
Taxe par passager	7,62	9,50	9,19	9,50	8,25
BritAir					
Nbre passagers	60 082	54 085	51 866	52 840	53 810
Montant taxe	457 972	513 808	476 649	501 980	443 933
Buzz					
Nbre passagers	0	20 048	3 777	0	0
Montant taxe	0	190 456	34 711	0	0
RyanAir					
Nbre passagers	0	0	32 757	53 038	73 398
Montant taxe	0	0	301 037	503 861	605 534
Flybe					
Nbre passagers	0	0	0	0	9 684
Montant taxe	0	0	0	0	79 893
Charters					
Nbre passagers*	4 882	4 633	5 319	4 662	3 678
Montant ta xe	37 213	44 014	48 882	44 289	30 344
Europe Airpost	1 253	713	227	295	272
Total taxe (A)	496 438	748 991	861 506	1 050 425	1 159 976
<i>Taxe d'aéroport au tableau 9 SIG</i>	489 193	748 990	861 505	980 273	1 105 612
Dépenses sûreté/sécurité (B)	485 855	644 434	719 002	978 430	1 432 112
Différence (A – B)	10 853	104 557	142 504	71 995	(272 136)

*) ces données correspondent aux passagers au départ de Limoges

Source : réponse au questionnaire

Cette taxe, fixée pour chaque aérodrome par arrêté du ministère des transports, est due par les entreprises de transport aérien public, à raison du nombre de passagers et de la masse de fret et de courrier embarqués. Incluse dans le prix du titre de transport et donc supportée par les passagers, elle est perçue au profit des personnes publiques ou privées exploitant des aérodromes dont le trafic embarqué ou débarqué s'élève au cours de la dernière année civile connue à plus de 5000 unités de trafic (UDT), une UDT étant égale à 1 passager ou 100 kg de fret ou de courrier. Le tarif de la taxe est fonction du besoin de financement sur chaque aérodrome, tel qu'il résulte notamment des prestations assurées en application de la réglementation en vigueur, de l'évolution prévisible des coûts et des autres recettes de l'exploitant.

Le taux par passager 2005, soit 8,25 € accuse une croissance modérée de 8,3 % par rapport à 2001. La très forte augmentation du produit de la taxe d'aéroport constatée précédemment (cf. § II.3) est la conséquence directe de la hausse de la fréquentation.

La différence de montants de taxe mentionnés au tableau 8 et au tableau 20 s'explique par la circonstance que la DGAC fixe le taux par passager pour chaque aéroport sur la base des éléments connus de l'année antérieure, afin d'équilibrer les charges prévisibles. Or, du fait de la forte croissance du trafic, le produit de la taxe en

2004 et 2005 a été supérieur aux charges. Il en est résulté des excédents sous forme de produits constatés d'avance, conservés par le service aéroport et destinés à couvrir les charges à venir ; ces excédents n'ont pas été mentionnés dans les budgets exécutés portés à la connaissance du syndicat mixte.

4.4 - Relations avec la compagnie Ryanair

Pour les acteurs économiques, le développement du Limousin implique l'existence de voies de communication efficaces. Or, les chemins de fer ne sont pas très rapides et l'autoroute A20 n'a été terminée que récemment. Dans ce contexte, la CCILHV a considéré que le désenclavement de la région pouvait passer par le développement du transport aérien, qui est considéré comme nécessaire à l'activité économique de la Région, notamment à travers l'ouverture d'une ligne Limoges-Londres, d'abord avec Buzz en 2002, ensuite avec Ryanair l'année suivante.

La CCILHV a réalisé, en octobre 2004, une étude sur l'impact économique de la ligne Limoges-Londres dont il ressort que les retombées économiques directes (activité de l'aéroport, locations de voitures) et indirectes (hébergement, loisirs, acquisitions immobilières) pour le Limousin auraient été annuellement de l'ordre de 165 M€, soit environ 1 % du PIB de la région (dont 29 M€ au titre d'hébergements et loisirs et 135 M€ pour les acquisitions immobilières et les travaux). Mais cette étude ne s'est pas interrogée sur l'éventuelle existence de charges induites, par exemple dans les domaines éducatif, sanitaire et social.

La CCILHV a signé un accord dit "contrat marketing" avec la compagnie Ryanair, le 29 janvier 2004. Cet accord prend effet le 1^{er} mai 2003, date de l'ouverture de la ligne Limoges-Londres, et s'applique jusqu'au 30 avril 2008 ; il sera renouvelé par tacite reconduction pour deux périodes de 5 ans et devrait s'achever le 30 avril 2018. Les principales stipulations de ce contrat sont rappelées ci-après.

Ryanair s'engage à réaliser le transport de passagers pour une période d'au moins 340 jours par année de contrat, la prestation étant basée sur un Boeing 737/800 de 189 places ; dans ce cadre « *Ryanair fera de son mieux pour s'efforcer de cibler 100 000 passagers par an* ».

L'accord met fortement l'accent sur les actions publicitaires. Il est indiqué que Ryanair a "*prouvé qu'elle était une compagnie hors du commun et expérimentée, en s'engageant dans des actions marketing et publicitaires plus particulièrement axées sur le voyage et le tourisme*" et souligné "*les excellents résultats lors d'expériences récentes des opérations de Ryanair de et vers les autres aéroports secondaires français*". Le succès du site Internet de la compagnie prouve, toujours selon les termes de cet accord, que son approche est "*révolutionnaire et hautement efficace comparée à d'autres sites offrant des services similaires*".

La campagne de promotion du Limousin en Grande Bretagne comportera notamment trois liens vers des sites d'organismes touristiques locaux choisis par la CCILHV à partir du site de la compagnie, ainsi que des opérations de promotion et des initiatives marketing et vente. Enfin, il est indiqué que « *Ryanair contribuera*

pleinement au désenclavement et au développement de la région Limousin, notamment en favorisant l'implantation de ressortissants britanniques qui concourent activement à la vie économique et sociale de nos communes, notamment rurales, mais également en rendant plus attractifs nos territoires qui, de ce fait, voient, entre autres, la fréquentation de leur sites touristiques et économiques croître fortement avec toutes les conséquences induites en termes de croissance économique ». En considération de quoi, la CCILHV « au titre de sa participation au développement économique de la région Limousin résultant de l'ouverture de la ligne Limoges-Londres » s'engage à verser à Ryanair une contribution financière de 9,64 € par passager au départ de Limoges. Cette contribution peut être augmentée de 2 % par an au maximum pour les 5 premières années. Elle est payable mensuellement à Ryanair.

En réponse à la chambre régionale des comptes qui souhaitait savoir dans quelle mesure la CCILHV avait connaissance du nombre de connexions informatiques exécutées à partir du site de la compagnie vers des sites régionaux, la CCI a indiqué qu'elle n'avait pas accès aux données commerciales propres aux compagnies desservant l'aéroport de Limoges et que l'impact de la promotion effectuée se mesure aux taux de remplissage des appareils (qui est en augmentation) et à la croissance du trafic. Il reste que, s'agissant d'une dépense effectuée en contrepartie d'un service, l'impact réel de la promotion effectuée devrait être mesurable, ce dont la CCILHV est convenue.

La CCILHV doit, en outre, supporter la charge des opérations marketing et de relations publiques, destinées à promouvoir la ligne.

Pour l'ouverture de la ligne Limoges / Liverpool, une simple annexe à la précédente convention signée le 15 avril 2005, stipule, que les termes de celle ci sont repris, sauf le montant de la contribution versée à Ryanair, fixé à 11 € par passager.

Il en va de même pour l'ouverture de la ligne Limoges / Nottingham laquelle s'est effectuée sous la forme d'une annexe à la convention du 29 janvier 2004, signée le 21 novembre 2005 et fixe à 11 € la contribution par passager.

Pour la CRC, s'agissant de lignes nouvelles et d'engagements financiers supplémentaires, il y avait lieu de conclure, dans les formes requises, de nouvelles conventions afin que, pour les motifs exposés au point 4.7 ci-après, les contrôles puissent s'exercer dans une plus grande transparence.

4.5 - Relations avec la compagnie Flybe

Aucun contrat marketing n'a été signé avec la compagnie Flybe, relatif à la desserte de Southampton. La contribution prévue est de 6 € par passager au départ de Limoges, mais n'a pas, pour l'instant, fait l'objet d'une facturation de la part de la compagnie. Au titre des 13 332 passagers recensés en 2006 une provision de 79 992 € a été constituée.

4.6 - Tarifs des contributions

Les tarifs des contributions marketing par passager embarquant s'établissent comme suit :

	2003	2004	2005	2006
Londres	9,64	9,64	9,83	9,83
Liverpool	/	/	11,00	11,00
Nottingham	/	/	/	11,00
Southampton	/	/	6,00	6,00

Les montants des contributions financières versées à Ryanair s'élèvent globalement à 315 777 € en 2003, 514 567 € en 2004, 800 996 € en 2005 et 1 269 590 € en 2006. Rapportées aux déficits d'exploitation correspondant aux subventions d'équilibre versées par le syndicat mixte, elles en représentent respectivement 38,9% en 2003, 38,5 % en 2004 et 67,4 % en 2005.

4.7 - Analyse des conventions avec les compagnies à bas coûts

Les relations entre la CCILHV et les compagnies à bas coût conduisent à faire divers constats et à susciter des interrogations d'ordre financier et juridique.

Lors de son assemblée générale du 14 novembre 2003, la CCILHV a délibéré sur l'octroi d'une contribution financière à la compagnie aérienne exploitant la ligne Londres-Limoges. Ryanair ayant repris l'exploitation de la ligne à la compagnie Buzz, demandait également une participation aux frais de promotion de la région Limousin en Grande Bretagne. Cette participation fixée à 9,64 € par passager au départ de Limoges, est justifiée par les actions engagées par Ryanair en faveur du désenclavement et du développement de la région (implantation locale de ressortissants britanniques qui concourent activement à la vie économique et sociale des communes rurales) qui rendent plus attractifs les territoires limousins.

Il a été indiqué dans le débat que le montant de la subvention serait de l'ordre de 500 K€ en année pleine et que les recettes attendues seraient de 700 K€ générant ainsi un profit qui permettra de réduire le déficit de l'aéroport.

Lesdites recettes sont constituées des redevances aéronautiques, des recettes d'assistance en escale et des recettes de taxe d'aéroport versées par Ryanair ; elles se sont élevées à 778 K€ en 2005. Or, sur ce montant, la taxe d'aéroport (462 K€ en 2005) est affectée et n'est donc pas constitutive d'une recette d'exploitation du service aéroport. En tout état de cause, le déficit d'exploitation de l'aéroport, dû en partie aux contributions marketing comme exposé ci-dessus au § IV.6, est passé de 319 K€ à 1 884 K€ entre 2001 et 2005. Ainsi, le développement des lignes à bas coûts n'a pas permis de *"diminuer le déficit de l'aéroport"* mais, bien au contraire l'a considérablement aggravé.

Les contrats avec Ryanair relatifs aux contributions marketing concernant les lignes sur Liverpool et Nottingham East-Midlands n'ont pas donné lieu à de nouvelles délibérations. Ils se présentent sous la forme de simples annexes à la convention initiale, signées respectivement les 15 avril et 21 novembre 2005 par le président de la CCILHV, alors que la délibération susmentionnée du 14 novembre

2003 fait référence exclusivement au financement de la ligne Limoges-Londres. Or, en supposant qu'il s'agisse de marchés de prestations, comme le soutient la CCILHV, ils auraient dû être regardés comme des marchés distincts et nouveaux requérant des délibérations préalables de l'assemblée consulaire. En effet, le président ne peut passer un marché au nom de l'établissement public qu'avec l'autorisation de celui-ci (Conseil d'Etat, CCI de la Vienne, 13 janvier 1995) et le règlement intérieur de la CCILHV ne prévoit aucune disposition particulière concernant les pouvoirs du président en matière de marchés. Ces circonstances conduisent à regarder les deux "annexes" signées sans mandat de l'assemblée consulaire comme constitutives d'engagements irréguliers.

Il en va de même pour les contributions à verser à Flybe qui exploite la ligne Limoges-Southampton, en l'absence d'une délibération de l'assemblée consulaire et sans signature d'un contrat.

Enfin, des conventions d'assistance en escale ont été signées avec la compagnie Flybe par le président de la commission aéroportuaire, qui ne dispose pas d'une délégation de signature du président de la CCILHV. Cette convention est là aussi entachée d'une grave irrégularité.

La qualification juridique des "*contributions marketing*" qui peuvent s'analyser comme des prestations de services ou comme des subventions, demeure incertaine.

Lors de l'assemblée générale du 14 novembre 2003 susmentionnée, il a été question successivement de "*participation aux frais de promotion de la région Limousin en Grande Bretagne*", puis de "*contribution*" et enfin de "*subvention*". Malgré ces ambiguïtés de départ, voire ces contradictions, la CCILHV considère désormais ces "*contributions marketing*", comme des prestations de type publicitaire, enregistrées en comptabilité au c/623200 "promotion du Limousin" relatif à des charges de publicité.

Ainsi, la contrepartie des contributions versées serait constituée par une campagne de promotion de la région, plus particulièrement à travers des liens à partir du site Internet de la compagnie Ryanair. Or, le choix du cocontractant a été fait sans appel à la concurrence et sans recours à la procédure des marchés publics que la CCILHV est tenue d'appliquer.

La CRC observe que la CCILHV comme le syndicat mixte ont été informés dès le début du caractère irrégulier de la procédure suivie. Ainsi, lors de la réunion du comité syndical du SMALB du 6 décembre 2001, au cours de laquelle il a été décidé de prendre en charge le déficit supplémentaire généré par le versement des contributions marketing à la compagnie Buzz, le président de la CCILHV a déploré "*que les règles de consultation n'aient pu être respectées*" mais souligné "*que la réactivité commerciale impose une décision rapide*".

En fait, le comité du SMALB a bien autorisé la première desserte à bas coût (Limoges-Londres), mais la CCILHV ayant pris l'initiative pour les autres ouvertures, il en a été simplement informé et n'a pas exprimé de remarque négative. Pour la CRC, il n'est donc pas établi qu'il se soit formellement prononcé sur les

charges supplémentaires (déficits à convenir) qui découlent des engagements pris à l'occasion de l'ouverture des lignes nouvelles.

De même, lors de la réunion de l'assemblée consulaire du 14 novembre 2003, il a été indiqué que "*compte tenu des enjeux économiques que représente l'exploitation de cette ligne, il ne faut pas se priver de cette manne et par conséquent en assumer les risques, notamment l'annulation de la décision par la Commission de Bruxelles*", le débat portant alors sur la légalité du dispositif par référence à un contentieux alors en cours. Le versement de contributions à Ryanair exploitant la ligne Strasbourg-Londres avait donné lieu à un jugement du Tribunal administratif de Strasbourg le 24 juillet 2003. Par la suite, la Cour administrative d'appel de Nancy (arrêt du 18 décembre 2003) et le Conseil d'Etat en cassation ont confirmé l'annulation de la délibération de l'assemblée de la CCI de Strasbourg décidant le versement desdites contributions à Ryanair.

La Commission européenne, de son côté, a sanctionné les aides apportées par l'aéroport de Charleroi à la compagnie Ryanair, dans sa décision du 12 février 2004. Dans cette espèce, il était prévu des tarifs préférentiels de redevances d'atterrissages et d'assistance en escale qui ont été déclarés incompatibles avec le marché commun. D'autre part, les "*contributions marketing*" (4 € par passager embarquant) ont été regardées comme des aides d'Etat, aides qui peuvent être admises dans certaines conditions, sous réserve qu'elles soient réservées à l'ouverture d'une nouvelle ligne, pour une durée limitée dans le temps et pour des montants limités.

Le Conseil d'Etat a estimé dans son arrêt du 27 février 2006 (Ryanair n° 264406) que les engagements financiers souscrits par la CCI de Strasbourg excédaient très largement le coût des actions de promotion touristique mises à la charge de la compagnie Ryanair et ne pouvaient, par conséquent, être regardés comme la rémunération normale d'une prestation, telle qu'aurait pu la verser un investisseur privé en économie de marché. La Haute juridiction en a conclu que les subventions versées doivent s'analyser comme des aides d'Etat au sens de l'article 87 du traité instituant la Communauté européenne, et auraient dû être notifiées à la Commission en application de l'article 88. Le Conseil d'Etat n'a pas, ce faisant, sanctionné une situation de concurrence anormale entre compagnies aériennes, comme le gestionnaire de l'aéroport semble, au vu de sa réponse, l'interpréter, mais a fondamentalement requalifié les versements effectués par la CCI de Strasbourg en aides d'Etat, compte tenu de leur montant. Selon la décision attaquée, la CCI de Strasbourg devait effectuer des versements globaux par fréquences avec un maximum de 732 K€ par an, différant ainsi du dispositif en vigueur à l'aéroport de Limoges-Bellegarde, lequel prévoit le versement d'une contribution par passager au départ de Limoges. Néanmoins, le maximum de versements ainsi prévu est inférieur aux versements effectués à Limoges, aéroport pourtant nettement moins important.

La Commission comme le Conseil d'Etat ont ainsi jugé que des contrats qui présentent de grandes similitudes avec les conventions en cours entre la CCILHV et la compagnie Ryanair, ne relevaient pas d'un marché de prestations de services. Par suite, et sous réserve de l'appréciation souveraine du juge administratif, il y a lieu d'émettre les plus grandes réserves quant à la qualification en prestations desdites "*contributions marketing*".

Mais si les contributions doivent s'analyser comme des subventions, elles constituent alors des aides d'Etat et il convient d'examiner leur compatibilité avec les règlements communautaires.

A la suite de sa décision Charleroi, la Commission a procédé à une communication sous la forme de lignes directrices communautaires, relatives au financement des aéroports et aux aides d'Etat au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux, publiées au journal officiel de l'Union européenne du 9 décembre 2005.

Lorsque des ressources publiques sont mises à disposition d'une entreprise dans des conditions plus favorables que celles que consentirait un investisseur privé en économie de marché, cet avantage est constitutif d'une aide d'Etat. A contrario, un avantage financier consenti par un aéroport (même exploité par une personne publique comme une collectivité territoriale ou une chambre consulaire) ne constitue pas une aide d'Etat s'il est prouvé qu'il s'agit d'un investissement rentable sur ressources propres de l'aéroport. Ainsi, pour qu'un soutien financier ne soit pas qualifié d'aide d'Etat, il est nécessaire que l'aéroport tire un intérêt financier direct des partenariats ou politiques incitatives mises en place. Ce "retour sur investissement" doit pouvoir se mesurer au regard d'un plan d'affaires propre à l'aéroport, indépendamment des éventuels effets positifs induits pour l'économie locale ou régionale.

Or, comme exposé précédemment pour l'aéroport de Limoges-Bellegarde, le développement des lignes à bas coûts a aggravé son déficit d'exploitation. Dans sa réponse, la CCILHV indique qu'elle ne partage pas cette analyse dans la mesure où les contributions des collectivités n'ont pas été augmentées et que le coût par passager hors contribution marketing aurait baissé de 14 %. Sur ce dernier point, la CRC renvoie ci-dessus au tableau 10 et aux développements qui l'explicitent et considère qu'il convient de distinguer, d'une part, entre les contributions des collectivités qui couvrent également via le SMALB outre le déficit d'exploitation, les investissements de l'aéroport et, d'autre part, le déficit proprement dit. L'aéroport ne peut donc, selon les lignes directrices, être dans ces conditions considéré comme un opérateur privé.

Il résulte de ce qui précède que les "*contributions marketing*" versées par la CCILHV devraient être regardées comme des aides d'Etat à notifier à la Commission. Or, les contributions versées à Ryanair n'ont pas été notifiées par la CCILHV : ce défaut de notification implique l'illégalité même de l'aide octroyée selon la jurisprudence constante de la Cour de justice des Communautés Européennes (CJCE du 5 octobre 2006 cc Transalpine Oelleitung in Oesterreich aff. C – 368/04).

Par ailleurs, les aides au démarrage versées à des compagnies aériennes sont possibles, selon les lignes directrices, pour des routes nouvelles reliant un aéroport régional de catégorie C ou D à un autre aéroport de l'Union, sous réserve du respect de certains critères. En effet, les aéroports sont classés en 4 catégories en fonction du nombre de passagers (A : plus de 10 millions (M) ; B : entre 5 et 10 M ; C : entre 1 et 5M ; D : moins de 1 M). L'aéroport de Limoges rentre dans la

catégorie D qui comprend les petits aéroports régionaux dont le trafic est inférieur à un million de passagers.

Il convient donc d'examiner dans quelle mesure les stipulations relatives aux conditions d'exploitation des compagnies à bas coût arrêtées avec l'aéroport de Limoges, peuvent satisfaire ceux desdits critères, rappelés ci-après, qui le concernent plus spécifiquement. Les conventions passées avec Ryanair sont, il est vrai, antérieures à la publication des lignes directrices, la dernière en date étant du 21 novembre 2005, mais ce constat n'exonère que très faiblement l'irrégularité de ces décisions. En effet, d'une part, la motivation de la décision Charleroi était bien connue et, d'autre part, en raison du processus d'établissement d'une communication de la Commission, il ne peut guère être soutenu que les professionnels concernés soient demeurés dans l'ignorance des lignes directrices à venir. Par conséquent, les stipulations conventionnelles devraient être revues pour se conformer aux normes applicables.

Les lignes directrices arrêtées par la Commission se fondent sur différents critères. Ainsi :

1- l'aide ne peut s'appliquer qu'à l'ouverture d'une ligne nouvelle ayant pour effet d'accroître le volume net de passagers, la substitution à une ligne aidée d'une ligne prétendument nouvelle mais offrant un service comparable ne sera pas acceptée.

- Ryanair a repris une ligne existante (Limoges-Londres) exploitée par Buzz, mais a toutefois accru le volume net de passagers ; toutes les autres lignes sont nouvelles.

2- La ligne aidée doit être viable à terme ; la compagnie doit communiquer un plan d'affaires mettant en évidence la viabilité de la ligne pendant une période substantielle après arrêt de l'aide.

- Aucune évaluation prospective de ce type n'a été produite, ni par Ryanair, ni par Flybe.

3- l'aide pourra être accordée pour une durée maximale de 3 ans et devra être arrêtée dès lors que les objectifs de passagers sont atteints ou la rentabilité de la ligne avérée, même avant le terme initialement prévu.

- Le versement de l'aide est prévu jusqu'au terme de la convention du 29 janvier 2004, soit en l'état jusqu'en 2008, avec reconduction tacite jusqu'en 2018.

4- en tout état de cause, la durée pendant laquelle l'aide au démarrage est accordée devra rester inférieure de manière substantielle à la durée d'exploitation de la ligne pour laquelle la compagnie s'est engagée.

- Ryanair s'est engagée à exploiter la ligne Limoges/Londres en principe jusqu'en 2018 "*pourvu que Ryanair remplisse toujours totalement ses obligations telles que prévues*" dans la clause concernée de l'accord, clause qui comporte des obligations d'ordre très général, comme indiqué ci-dessus au § IV.4 : transport des passagers, contribution au désenclavement de la région et liens vers des sites d'organismes touristiques sur le site Internet de la compagnie.

5- l'aide doit être strictement liée aux coûts additionnels de lancement (marketing, publicité, frais d'installation pour la compagnie) ; elle ne peut excéder chaque année 50 % des coûts éligibles et 30 % desdits coûts sur la durée de l'aide.

- D'après le § 3/b de la convention du 29 janvier 2004, les opérations marketing et relations publiques, énumérées en annexe, sont à la charge de la CCILHV en sus de la contribution marketing ; le montant des coûts éligibles n'est pas connu.

6- le montant de l'aide doit être dégressif et une relation doit exister entre la dégressivité du montant unitaire par passager et l'augmentation effective du trafic.

- La contribution est sujette à une augmentation annuelle maximum de 2 % pour les 5 premières années, il n'y a pas de dégressivité avec l'augmentation effective du trafic.

7- les contrats ou convention constituant le support juridique de l'aide doivent prévoir des mécanismes de sanction en cas de non respect de ses engagements par le transporteur.

- Aucune sanction n'est prévue.

On peut donc constater que sur 7 points essentiels la convention du 29 janvier 2004 passée entre la CCILHV et la compagnie Ryanair est en contradiction avec les obligations édictées par les lignes directrices.

La CCILHV a manifesté son intention de suivre les recommandations de la CRC, d'engager des négociations pour procéder aux ajustements contractuels nécessaires avant le 30 avril 2008, date d'expiration de la convention initiale, et de mettre la convention à signer avec Flybe en conformité avec les lignes directrices ; le SMALB a toutefois souligné que l'application desdites lignes directrices ne doit pas conduire à mettre en péril le trafic de l'aérodrome.

La CRC observe à cet égard qu'avec la mise en service prévue d'un second aéroport dans la Région susceptible de s'adresser à la fois à la même clientèle et aux mêmes compagnies, les deux aéroports risquent de se trouver en situation de concurrence commerciale, ce qui ne faciliterait pas le retour au respect des lignes directrices précitées. De plus, le bénéfice des aides autorisées par celles-ci étant réservé aux lignes nouvelles, la situation de l'aéroport de Limoges-Bellegarde en est nécessairement affectée.

Enfin, la loi 94-665 du 4 août 1994 modifiée (dite loi Toubon) dispose que les contrats auxquels une personne morale de droit public est partie sont rédigés en langue française. Elle précise que l'octroi, par un établissement public, de subventions de toute nature est subordonné au respect de ladite loi. Ainsi, quelle que soit la qualification retenue pour les contributions, les conventions avec les compagnies à bas coûts devraient être rédigées également en français. Or, la convention d'assistance en escale avec Flybe n'a été produite qu'en langue anglaise, tandis que le contrat avec Ryanair rédigé en deux versions linguistiques, d'une part,

mentionne que la version française est à but référentiel et, d'autre part, stipule qu'en cas de litige, la loi anglaise sera appliquée pour son interprétation et que le lieu d'arbitrage sera Londres. Dès lors que la version française de ce contrat ne fait pas foi au même titre que la version étrangère et qu'il n'est pas contestable que les prestations ne s'exécutent pas intégralement hors du territoire national, le contrat conclu par la CCILHV méconnaît la loi du 4 août 1994 précitée quelle que soit la qualification juridique retenue et nonobstant le fait que l'anglais est la langue communément utilisée dans le transport aérien. Il appartient à la CCILHV de veiller à l'avenir au respect de ces dispositions.

V - AVENIR DE L'AEROPORT DE LIMOGES-BELLEGARDE

5.1 - Organisation

Il n'existe pas, pour l'instant, de document formalisant la stratégie qu'entend suivre à l'avenir l'aéroport alors que son activité devrait probablement se stabiliser à environ 400 000 passagers avec une marge de progression. Toutefois, la formalisation des processus et l'adaptation de l'organisation et des compétences à son nouveau dimensionnement pourraient faire partie des principaux objectifs de l'aéroport.

Il est pris acte de l'opération de certification actuellement en cours, en vue de l'obtention de la certification ISO 9001.

5.2 - Relations avec le futur aéroport de Brive-Souillac

L'ouverture du nouvel aéroport de Brive-Souillac, prévue à l'automne 2008, va créer une situation inédite et pose le problème des relations entre les deux aéroports, distants d'une centaine de kilomètres par autoroute et positionnés sur des créneaux commerciaux voisins.

Le SMALB comme la CCILHV devront être attentifs aux conséquences de la création de ce nouvel aéroport dont les compagnies à bas coût vont tirer argument pour essayer de le mettre en concurrence avec celui de Limoges-Bellegarde.

La juridiction financière n'ignore pas que la collaboration entre aéroports régionaux n'est pas toujours aisée. Elle considère cependant qu'une complémentarité devrait être recherchée entre les aéroports de Brive-Souillac et Limoges-Bellegarde, sous des formes qui restent à déterminer avec l'objectif de privilégier la coopération : une logique de concurrence avec couverture des déficits par les collectivités territoriales et autres personnes publiques risquerait en effet d'être extrêmement coûteuse à l'arrivée pour la collectivité considérée dans son ensemble. La CRC prend acte des réponses la CCILHV indiquant être favorable à une véritable coopération entre les deux aéroports et du SMALB considérant que la recherche de complémentarité serait certainement bénéfique ; elle invite les deux aéroports à déterminer en liaison avec les pouvoirs publics les modalités de cette nécessaire complémentarité.

5.3 - Pollutions et kérosène

Les eaux pluviales qui se chargent de nombreux éléments polluants (hydrocarbures, dégivrants glycols ...) sur les espaces bétonnés et les éventuels accidents (déversement de trop plein de carburant, fuites de liquides hydrauliques...) constituent une source importante de pollution à laquelle il n'est pas actuellement remédié. A cet égard, le gestionnaire a décidé de procéder aux travaux nécessaires à la mise en conformité des installations aéroportuaires avec la loi sur l'eau.

Les transports aériens contribuent significativement au réchauffement climatique, selon les études menées par le groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC). D'après l'Institut français de l'environnement (IFEN), le transport aérien mondial de passagers émet davantage de gaz à effet de serre que l'ensemble des activités d'un pays comme la France. La vapeur d'eau, la formation de traînées de condensation et de cirrus, ainsi que l'oxyde d'azote produisent de l'effet de serre supplémentaire. Les gains d'efficacité énergétique (notamment sur les moteurs) ne seraient pas suffisants pour empêcher une hausse significative de l'impact climatique du transport aérien dans un contexte d'augmentation de la mobilité des personnes et de l'essor du tourisme international.

Les réserves de pétrole disponibles sont certes importantes mais limitées. Par suite, selon certains experts, la production mondiale de pétrole pourrait connaître son maximum dans quelques années pour décliner ensuite inexorablement, ce qui dans un contexte de demande en hausse, devrait impliquer des tensions sur le prix du brut auxquelles les transports aériens seront particulièrement sensibles. En réponse, la CCILHV indique, d'une part, que le kérosène peut être produit en masse à partir du craquage du charbon, dont les réserves connues sont considérables et, d'autre part, que le prix des carburants pour le consommateur a été divisé par deux en 30 ans. Si cette observation est exacte en ce qui concerne le prix de l'essence à la pompe en monnaie constante, il convient de relever que la part des taxes (TIPP et TVA) est prépondérante dans ce prix. Par contre, le kérosène actuellement totalement détaxé représente environ le tiers des dépenses directes d'exploitation (équipage, carburant, entretien et amortissements) et l'aviation civile, liée au tourisme de masse, en est une forte consommatrice. Sans préjuger d'une fiscalisation du kérosène, envisageable sous des formes diverses (taxe climat, taxe sur la CO₂), toute variation du prix du kérosène a une incidence significative en termes de coût du transport et donc de fréquentation des lignes. Cette dernière pourrait aussi être affectée par une plus grande sensibilité aux problèmes du réchauffement climatique.

Dans sa réponse, la CCILHV indique être très sensible aux questions environnementales et suivre attentivement les évolutions réglementaires et les comportements de la clientèle pour s'adapter au mieux aux situations nouvelles.

Délibéré par la Chambre le s 19 juin et 3 juillet 2007.

Le Président

Christophe ROSENAU