

**CHAMBRE REGIONALE DES COMPTES
DE PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR**

**RAPPORT A FIN D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES
SUR L'EXAMEN DES COMPTES ET LA GESTION
DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE
DE MARSEILLE PROVENCE
(Bouches-du-Rhône)**

A partir de 2001

Rappel de procédure

La chambre a inscrit à son programme l'examen des comptes et de la gestion de la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille Provence à partir de l'année 2001 qui a été confié à M. Jean-Michel Sansoucy, premier conseiller. Par lettre en date du 5 janvier 2006, le président de la chambre en a informé M. Jacques Pfister, Président et M. Claude Cardella, Président jusqu'en décembre 2004. L'entretien de fin de contrôle a eu lieu le 19 janvier 2007 entre M. Jacques Pfister, d'une part, et le 31 janvier 2007, entre M. Claude Cardella, d'autre part, et le rapporteur.

Lors de sa séance du 6 février 2007, la chambre a arrêté ses observations provisoires portant sur les années à partir de 2001. Celles-ci ont été transmises dans leur intégralité à M. Pfister, président et pour les parties qui les concernent à M. Cardella, ancien président, MM. Belletante, Gollety, Léonardi, Martel-Reison, Saint-Lebé et Tassy. Tous ont répondu.

Des auditions par la Chambre ont eu lieu à la demande de certaines personnes mises en cause.

Après avoir entendu le rapporteur et pris connaissance des conclusions du commissaire du Gouvernement, la chambre a arrêté, le 20 juin 2007, le présent rapport d'observations définitives dans la composition suivante : M. Schwerer, président, MM. Rocca et Debruyne, Mme Oulion et M. Diringer, présidents de section, Mme Latgé, M. Albrand et Mme Chenal-Peter, premiers conseillers et M. Sansoucy, premier conseiller rapporteur.

Le rapport a été communiqué par lettre du 12 juillet 2007 au président en fonction ainsi qu'à son prédécesseur. Ces derniers disposaient d'un délai d'un mois pour faire parvenir à la chambre leurs réponses aux observations définitives.

La chambre n'a reçu aucune réponse dans le délai légal d'un mois.

Ce rapport devra être communiqué par le président à l'assemblée délibérante, lors de la plus proche réunion suivant sa réception. Il fera l'objet d'une inscription à l'ordre du jour, sera joint à la convocation adressée à chacun de ses membres et donnera lieu à un débat.

Ce rapport sera, ensuite, communicable à toute personne qui en ferait la demande en application des dispositions de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978.

* * * *

1- STATUT, ORGANISATION ET POLITIQUE PARTENARIALE

La dénomination « chambre de commerce et d'industrie » date de 1960. La chambre est un établissement public administratif dont les agents sont des agents publics relevant d'un statut spécifique. Certains services présentent, par exception, un caractère industriel et commercial. Il en va ainsi des ports et des aéroports, dont le contentieux éventuel relève des tribunaux de l'ordre judiciaire. En revanche, les dispositions du code des marchés publics leur sont applicables. La chambre est soumise à la TVA, à l'impôt sur les sociétés et aux taxes locales.

Renouvelée en fin d'année 2004, pour cinq ans, l'actuelle assemblée de la CCI de Marseille Provence (CCIMP) compte 60 membres. Elle s'est adjointe 28 membres associés.

Une nouvelle organisation a été mise en place, dès 2005, pour favoriser la lisibilité des actions consulaires. Ont notamment été créées quatre maisons (commerce et services de proximité, PME-PMI et zones d'activités, grandes industries et filières émergentes enfin grandes entreprises des services et du commerce) et sept missions (logistique et mer, tourisme, international, emploi-formation-insertion, création-cession-transmission, compétitivité-innovation interne et enfin, TOP 20 des métropoles européennes). Parallèlement, l'organisation interne a été modifiée. Des pôles opérationnels sont chargés de développer l'expertise et de répondre aux attentes des ressortissants de la chambre ainsi qu'à celles des maisons ou des missions. Enfin, des pôles ressources sont chargés de la gestion des services internes.

Parmi les commissions obligatoires, il faut citer la commission de prévention des conflits d'intérêts chargée de donner un avis sur les situations susceptibles de générer un conflit entre la CCIMP et l'un de ses membres élus ou associés. Cette commission qui doit être composée de trois membres élus au minimum, dont une personne extérieure à l'organisme consulaire proposée par le président, n'a été créée qu'en septembre 2006 et ses membres ont été désignés le 6 avril 2007 comme en disposent les articles I-17 et I-18 de son règlement intérieur.

La CCIMP est concessionnaire de l'aéroport Marseille Provence qui sera prochainement affecté par des changements concernant l'ouverture au secteur privé.

2- BUDGETS ET COMPTES

2.1. Le budget consulaire comporte quatre services budgétaires conformément aux dispositions de la circulaire n° 1111 du 30 mars 1992 fixant les règles budgétaires et comptables applicables aux CCI. Chacun des services suivants dispose ainsi d'une comptabilité distincte permettant d'isoler ses charges et ses produits : le service général dont le Centre de formalité des entreprises (CFE), la formation y compris l'enseignement supérieur notamment le groupe Euromed Marseille école de management, la formation professionnelle et l'apprentissage, l'aéroport de Marseille Provence et l'aérodrome d'Aix-en-Provence, objet d'une autorisation temporaire d'occupation du domaine public (A.O.T.).

Durant la période examinée, 2001 à 2005, l'ensemble des budgets et des comptes a été approuvé conformément aux dispositions conjuguées de la circulaire précitée et de l'arrêté du 26 décembre 1991 fixant les règles budgétaires applicables aux CCI. Toutefois, la lourdeur des procédures d'approbation de ces documents par les instances de tutelle de la CCIMP ne permet pas l'obtention d'un accord exprès dans les délais impartis. De fait, tous les budgets de la CCIMP ont été adoptés tacitement. Cette lourdeur s'exprime encore dans les dispositions budgétaires et comptables prévoyant que tout budget primitif ou rectifié qui ne tient pas compte du montant notifié de la taxe additionnelle à la taxe professionnelle (TATP) est implicitement refusé. A compter de l'exercice 2006, le calendrier budgétaire applicable aux CCI a été aligné sur celui des collectivités locales qui prévoit une adoption du budget primitif avant le 31 mars de l'exercice.

La part contributive qui est prélevée sur la taxe additionnelle à la taxe professionnelle (TATP) au bénéfice de l'ACFCI et de la CRCI n'avait pas été budgétisée, en 2001 et en 2002. Or, même si son montant définitif n'est connu avec précision qu'au moment où la TATP est notifiée, son inscription en tant que produits budgétaires de fonctionnement doit conduire à inscrire, au budget primitif, le montant de la part revenant tant à l'ACFCI qu'à la CRCI. Une inscription budgétaire égale au montant des parts constatées dans l'exercice précédent est toujours possible, s'agissant d'un acte de prévision donc susceptible d'être rectifié. Contrairement à ce que prétend la CCIMP, la neutralité budgétaire des inscriptions annuelles ne saurait justifier l'absence de mention des crédits idoines dans le budget.

Des dépassements de crédits limitatifs ont été constatés concernant le chapitre des « autres charges » notamment pour créances irrécouvrables ou pour celui des achats de matière première et autres approvisionnements. Ces dépassements contreviennent aux règles budgétaires.

2.2. Les résultats budgétaires, en fonctionnement, ont été négatifs pour l'ensemble des exercices examinés, jusqu'à moins 10,7 millions d'euros en 2003. Ces résultats budgétaires médiocres n'ont pas remis en cause le fonctionnement de l'organisme puisque les résultats globaux n'ont été négatifs qu'en 2003 et 2004 et à un niveau nettement inférieur au montant du fonds de roulement constaté en fin d'exercice, qui était toujours proche voire supérieur à trente millions d'euros. Pour sa part, la capacité d'autofinancement de l'organisme consulaire a toujours été positive, atteignant près de vingt millions d'euros en 2005.

De 2001 à 2005, la CCIMP a emprunté plus de 37 millions d'euros dont plus de 24 millions ont concerné les investissements aéroportuaires et 10,5 millions ceux du service formation, notamment le groupe Euromed. En 2005, avec un total des dépenses d'équipement (immobilisations incorporelles, corporelles et financières et les mises en concession) de 13,7 millions d'euros, une CAF à 19,9 millions d'euros et un total de remboursement des dettes de 11,4 millions d'euros, le besoin de financement s'établissait à 5,2 millions d'euros ($13,7 + 11,4 - 19,9$). La CCIMP a pourtant emprunté 10,24 millions d'euros, soit environ 5 millions d'euros de plus que ce qui était nécessaire, s'exposant ainsi à des frais d'intérêts inutiles. Selon l'organisme consulaire hors concession aéroportuaire l'excédent d'emprunt n'aurait été que de 0,8 M€.

2.3. La structure de bilan évolue de manière satisfaisante, même si les capitaux permanents ont diminué d'environ 10 % entre 2001 et 2005, où ils s'élevaient à près de 204 millions d'euros. Toutefois, il convient de ne pas perdre de vue qu'ils sont constitués des capitaux propres et des droits du concédant. Ces derniers concernent les droits de l'État au titre des biens placés dans la concession aéroportuaire. Ils disparaîtront du bilan lorsque la nouvelle société anonyme aéroportuaire aura été créée. Fin 2005, les droits du concédant, soit 108 millions d'euros, représentaient environ 53 % des capitaux permanents.

Un écart de réévaluation est toujours inscrit au bilan établi au 31 décembre 2005, pour un montant de 1 121 278,24 €, que la CCIMP n'a pas été en mesure de justifier. A ses dires, l'opération daterait d'avant 1966 et concernerait des immobilisations aéroportuaires.

La CCIMP a justifié la participation dans le capital de certaines sociétés en produisant les autorisations accordées par la tutelle à l'exception de celle concernant la S.C.I. Grand Pré.

2.4. Dès 1991, la CCIMP a développé et rédigé plusieurs procédures budgétaires et comptables qui sont toujours en vigueur. Certaines d'entre elles doivent faire l'objet d'une mise à jour (par exemple des responsables de certaines procédures ont définitivement quitté l'organisme ou ils exercent leurs fonctions dans un autre secteur). En outre, il a été constaté que l'aéroport Marseille Provence ne suivait pas cette note procédurale de droit commun s'agissant du recensement, du suivi et de la comptabilisation des subventions. Une harmonisation des procédures simplifierait la gestion quotidienne du budget et des comptes.

Enfin, la procédure d'engagement des dépenses n'est pas toujours respectée par quelques services consulaires, notamment celui de la communication, qui s'affranchissent des règles d'engagement préalable des dépenses pour des motifs d'urgence. L'engagement n'y est effectué qu'au moment du paiement de la facture ce qui rend incertaine la disponibilité effective des crédits budgétaires.

La CCIMP a instauré treize régies confiées à des agents institués régisseurs par des décisions du Président. Entre 2001 et 2005, aucun contrôle n'a été opéré. Il serait de bonne gestion que des vérifications soient organisées, tous les trois ou quatre ans, à l'instar des obligations qui pèsent sur les régisseurs publics. La chambre a précisé que toutes les procédures sont en cours de révision et d'harmonisation et qu'un contrôle des régies sera mis en place en 2007.

2.5. En matière de gestion patrimoniale, les immobilisations sont suivies avec un logiciel. L'état produit, en mai 2005 pour l'année 2004, a révélé qu'aucun inventaire n'avait été effectué depuis 1997. Il s'agit cependant d'une obligation comptable édictée par les dispositions de l'alinéa 2 de l'article L. 123-12 du code de commerce. Figurent à l'inventaire des biens, acquis depuis fort longtemps, par exemple des lampes de bureau acquises en 1962, dont il est peu probable qu'ils soient encore en service. La même observation vaut pour le patrimoine culturel de l'organisme consulaire, évalué à plus de 6 millions d'euros, en 2005, alors que la CCIMP possède des biens de grande valeur. En outre, la procédure relative à la destruction des biens, à leur mise hors service ou au vol n'impose pas d'autre obligation que celle d'une simple notification aux directions technique ou informatique concernées. S'agissant de biens dont la valeur est importante, une information voire une délibération de l'assemblée délibérante serait nécessaire.

Enfin, des opérations ont été comptabilisées au titre des investissements alors qu'il s'agissait de dépenses d'entretien notamment des travaux de peinture (août 1999 et septembre 2000) ou de moquette (janvier 2000), amortis sur dix années. La valeur des immobilisations inscrites au bilan de l'organisme s'en trouve donc altérée.

Consciente de ces lacunes, la CCIMP a précisé dans sa réponse qu'elle étudiait la possibilité de faire réaliser un inventaire exhaustif de son patrimoine et que la destruction des biens, d'une valeur supérieure à 5 000 €, serait dorénavant soumise à une délibération de son assemblée.

2.6. Au titre des prêts et avances interservices, figure un montant de 455 753,20 €, correspondant à des avances consenties à l'aérodrome d'Aix-en-Provence, entre 1984 et 1990, pour la réalisation d'investissements. Cette structure est de manière chronique déficitaire. Le report à nouveau négatif, au 31 décembre 2005, s'établissant à 505 650 €. Dès lors, tout laisse supposer que les avances évoquées ne seront jamais remboursées. La CCIMP devrait engager une procédure contentieuse visant à recouvrer les sommes prêtées. A défaut, ces actifs inscrits de manière récurrente au bilan de la CCIMP et au passif de celui de l'aérodrome altèrent la sincérité desdits bilans. Selon la réponse de la CCIMP, une étude d'évaluation du risque en fonction de la fin de concession est en cours.

2.7. Si l'aéroport Marseille Provence dispose d'une comptabilité analytique encore perfectible, les autres services budgétaires de la CCIMP relèvent d'une procédure d'analyse des coûts budgétaires qui mériterait d'évoluer vers une comptabilité analytique d'exploitation mieux adaptée à un calcul fiable, a posteriori, des coûts. En effet, nombreux sont les services facturant leurs prestations ce qui suppose, au préalable, une appréhension de leurs coûts de production. Selon la CCIMP, la révision, en cours, de son schéma directeur informatique, devrait conduire à une réforme de la comptabilité analytique consulaire.

2.8 Les produits de fonctionnement

Les produits de fonctionnement ont crû d'environ 20 % soit un peu plus rapidement que les charges correspondantes (18,7 %). Cette progression des produits tient au chiffre d'affaires généré par la formation et à l'amélioration du trafic aéroportuaire avec notamment une augmentation significative des produits liés à l'activité de sûreté sécurité. Pour sa part, l'IATP devenue, fin 2005, taxe additionnelle à la taxe professionnelle (TATP), a évolué de 12,9 % sur la période étudiée. Le prélèvement nécessaire aux besoins propres de la CCIMP avait faiblement augmenté entre 2001 et 2002, puis entre 2002 et 2003, alors que la suppression de la part relative aux salaires dans l'assiette de la taxe professionnelle décidée en 1999 avait nécessairement atténué le montant perçu. A partir de l'exercice 2003, l'augmentation de la TATP correspond à celle des bases puisque les taux votés sont demeurés inchangés. Sa part contribue à hauteur de 30 % aux ressources d'exploitation de la compagnie consulaire. C'est la seconde ressource après le chiffre d'affaires de l'aéroport et la formation. Le chiffre d'affaires de l'aéroport, fonction du dynamisme de son trafic, joue donc un rôle important dans la formation des résultats consulaires. Or, d'ici dix ans environ, l'aéroport aura évolué vers une société de droit privé.

Enfin, au 31 décembre 2005, la CCIMP possédait un portefeuille de valeurs mobilières de placement évalué à 55,7 millions d'euros dont les cessions peuvent lui procurer, chaque année, des plus values supérieures à 1 million d'euros.

2.9 Les charges de fonctionnement

Entre 2001 et 2005, les charges ont toujours été supérieures aux produits de fonctionnement.

Les charges de personnel, charges sociales incluses, ont crû de plus de 14 % sur la période 2001-2005. Elles représentaient, en 2005, environ 40 % des charges totales de la CCIMP ou encore près de 67 % de son chiffre d'affaires total.

Les contributions et autres concours au profit de tiers ont baissé d'environ 16 % sur la période examinée.

Au cours des exercices sous revue, les pertes sur créances irrécouvrables admises en non valeur se sont élevées à plus de 5,6 millions d'euros, dont près de 2,5 millions d'euros en 2004, et encore plus de 1,1 million d'euros, en 2005. Les principales créances ainsi annulées ont concerné l'aéroport Marseille Provence et Euromed Marseille école de management. Les procédures de recouvrement mises en place par la CCIMP diffèrent selon les services consulaires ; le document budgétaire approuvé par son assemblée générale ne décrit pas les charges par service ou par débiteur. Il s'agit cependant d'un élément majeur d'information des membres élus.

Par ailleurs, la séquence des relances telle que décrite dans la procédure ne semble pas respectée à la lettre s'agissant des délais d'intervention des mesures conservatoires qui interviennent non pas deux mois après l'échéance mais trois voire quatre mois après.

Certaines créances ont attiré l'attention car elles concernaient l'aéroport, où des pertes pour irrecevabilité ont été comptabilisées, pour plus de 1,7 million d'euros, de 2003 à 2005, suite aux liquidations judiciaires de certaines compagnies aériennes.

Alors que, entre 2001 et 2005, plus de 2,3 millions d'euros de créances ont été admises en non valeur au titre de la formation, tous services confondus, certaines créances, à hauteur de plus de 400 000 €, en 2005, sont déjà inscrites au solde des comptes d'étudiants du groupe école pratique, dont 117 000 € au titre de retards de paiement. L'ancienneté de certaines d'entre elles qui est reconnue devrait inciter la CCIMP à accélérer et à intensifier les poursuites afin qu'elles soient recouvrées avant la fin de chaque année scolaire ou universitaire. Comme dans d'autres domaines, il n'est pas apparu que l'assemblée délibérante ait été suffisamment informée des créances annulées par leur admission en non valeur. Le provisionnement des créances douteuses atteint un niveau correct, plus de 2,6 millions d'euros, fin 2005. Comme cela a déjà été précisé supra, la CCIMP actualise ses procédures et les généralisera à l'ensemble de ses services, en 2007.

Parmi les autres postes de dépenses d'exploitation, le total des comptes 60 « achats » à 62 « autres services extérieurs » a augmenté de plus de 32 %, passant de 39,4 millions d'euros à 52,2 millions d'euros ; il y lieu de souligner l'évolution du poste recours à la sous-traitance qui augmente de plus de 6,6 millions d'euros entre 2001 et 2005, la CCIMP ayant à faire face aux charges d'inspection filtrage et de contrôle des bagages de soute pour l'aéroport, après les attentats du 11 septembre 2001. D'autres postes comme les déplacements et réceptions ont également augmenté de manière significative sur cette période (+ 770 000 €).

Enfin, l'examen des comptes de la CCIMP a mis en évidence l'existence de provisions ou « quasi provisions » comptabilisées sur différents comptes pour faire face à une future demande de remboursement de la taxe foncière aéroportuaire, par la direction générale de l'aviation civile (D.G.A.C.). Le 21 février 2005, la CCIMP a obtenu un jugement favorable du tribunal administratif lui octroyant le remboursement de la taxe foncière qu'elle avait acquittée de 1988 à 1998, pour l'aéroport Marseille Provence au motif qu'il s'agissait d'une charge que les services fiscaux devaient d'abord réclamer à l'État (D.G.A.C.). Mais l'Etat doit ensuite, comme en dispose l'article 49 du décret du 22 juillet 1987 fixant le cahier des charges de la concession, en obtenir le remboursement auprès du concessionnaire. Au 31 décembre 2006, la CCIMP a inscrit dans ses comptes des sommes de près de 14 millions d'euros, incluant également les taxes pour 2006 non encore notifiées, représentant le total des taxes foncières dues de 1988 à 2006, mais il lui faudra cependant dégager la trésorerie nécessaire à leur acquittement ce qui amputera d'autant son fonds de roulement. Ce dossier est toujours en cours d'instruction tant par la CCIMP que par la DGAC.

2.10 Résultats de fonctionnement et CAF

Le résultat d'exploitation de la CCIMP n'a été déficitaire qu'en 2003, de plus de 4,6 millions d'euros, et toujours positif les autres années pour atteindre plus de 2,5 millions d'euros en 2005. En revanche, le résultat courant avant impôt est constamment négatif sur la période étudiée atteignant même moins 15,5 millions d'euros, en 2003. L'intégration des résultats exceptionnels incluant la quote-part des subventions de certains amortissements des biens mis en concession, ne permet pas un résultat net positif. Cependant, la capacité d'autofinancement, qui intègre les opérations de dotations et de reprises sur dotations aux amortissements ainsi que la quote-part des subventions d'investissements inscrites au résultat, est positive sur la période examinée et s'élevait à près de 20 millions d'euros, en 2005.

2.11 Les produits et charges d'investissement

Les produits d'investissements sont essentiellement composés des emprunts qui ont fluctué chaque année, entre 2001 et 2005, passant de près de 7 millions d'euros à environ 9,6 millions d'euros après avoir atteint 11,6 millions d'euros, en 2003. Les quelques subventions d'investissement perçues par la CCIMP sont passées de près de 2,65 millions d'euros, en 2001, à plus de 1,8 million d'euros, en 2005.

De leur côté, les charges d'investissement, hors remboursement de la dette, sont demeurées quasiment stables sur la période examinée, 14,9 millions d'euros, en 2001, et 13,7 millions d'euros en 2005. Les principaux investissements ont concerné l'aéroport, plus de 47,5 millions d'euros de 2001 à 2005. Les dépenses d'investissement pour Euromed Marseille ont atteint près de 12 millions d'euros, entre 2003 et 2005, si l'on y intègre les dépenses d'acquisition de logiciels informatiques.

2.12 L'endettement

La dette de la CCIMP qui s'élevait à plus de 81 millions d'euros, en 2001, s'établissait à 66 millions d'euros, au 31 décembre 2005. Sa capacité de remboursement était de 3,3 années fin 2005, ce qui reste satisfaisant, même si le ratio des CCI, au plan national, s'établissait à 2,2 années. Le niveau élevé de la capacité d'autofinancement a permis à la CCIMP de moins recourir à l'emprunt pour investir. Comme cela a déjà été écrit supra, en 2005, un recours à l'emprunt supérieur aux besoins a été observé.

2.13 Les résultats

Le taux de rentabilité de l'activité globale de la CCIMP est bien orienté puisqu'il atteignait 19,5 % en 2005, alors que l'endettement diminuait de 18,5 % et que le fonds de roulement atteignait presque 36 millions d'euros. Cependant, le niveau des créances clients de l'aéroport - plus de 14,3 millions d'euros provisionnées à hauteur de 0,5 million d'euros - et celles d'Euromed Marseille école de management - plus de 10 millions d'euros provisionnées à hauteur de 1,3 million d'euros, demeurent à un niveau élevé qui est supérieur à celui des dettes fournisseurs (environ 16,9 millions d'euros). L'ensemble des créances détenues par la CCIMP à divers titre atteint plus de 38,7 millions d'euros au 31 décembre 2005, soit plus de 39 % de son actif circulant. Comme ceux de l'endettement, ces chiffres devraient être attentivement surveillés notamment dans le cadre du changement de statut de la concession aéroportuaire à intervenir.

L'analyse des résultats de chacun des autres services budgétaires composant le budget de la CCIMP, hors aéroport qui sera étudié ultérieurement, n'a pas donné matière à observation particulière. Tous les services présentent des résultats déficitaires, de 2001 à 2003 voire jusqu'en 2005, sauf pour l'aéroport et le service formation qui retrouvent, dès 2004 pour le premier et, en 2005 pour le second, des résultats légèrement excédentaires.

D'une manière générale, les contributions interservices ne doivent pas transiter par des comptes de charges et de produits, mais par le compte de liaison (compte 18) Elles sont calculées en fonction de clés budgétaires qui n'ont pas fait l'objet d'une étude détaillée par la juridiction financière. Cependant, l'absence d'une réelle comptabilité analytique d'exploitation, pour les services autres que l'aéroport, ne facilite pas une répartition fiable des charges d'autant que la dernière répartition des frais de siège, calculée sur une base réelle, date de 1997. Depuis cette date, les charges n'ont été réévaluées que du taux officiel retenu pour l'inflation. Pour ces raisons, la Chambre ne peut que réserver son appréciation sur les contributions interservices.

La CCIMP a précisé, dans sa réponse aux observations provisoires, que la comptabilisation était dorénavant effectuée dans le compte 18 et que les contributions interservices avaient été réévaluées en 2007 sur la base des résultats de 2006.

En conclusion, si la situation financière observée sur la période 2001 à 2005 a été satisfaisante et saine offrant même à la CCIMP une certaine aisance, le niveau élevé des créances clients peu provisionnées et en constante augmentation, peut générer des tensions financières pour la chambre consulaire.

3- TRAIN DE VIE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE

Le train de vie de la CCIMP a été analysé au travers des seuls comptes des exercices 2004 et 2005. Cette étude a permis de constater que l'organisme consulaire ne respectait pas toujours ses propres règles. En outre, la nature et le niveau atteint par certaines dépenses méritent un examen.

3.1 Le parc automobile

Le parc des véhicules de la CCIMP est fort de 119 véhicules dont la majeure partie est affectée aux services aéroportuaires (108 véhicules dont 94 véhicules particuliers au 31 juillet 2006).

L'entretien est confié au garage de l'aéroport qui est également le gestionnaire. Hormis ceux nécessaires au fonctionnement des services de sécurité, aux opérations de piste ou à la maintenance des installations, les véhicules, sans être affectés à titre personnel, sont utilisés par les agents des services pour les déplacements professionnels. En revanche, les directeurs sont autorisés à utiliser les véhicules pour les trajets entre leur domicile et l'aéroport et, sans doute, durant les week-ends.

L'importance de la flotte et ses conditions d'utilisation justifieraient qu'une procédure écrite soit définie afin de fixer la liste des fonctions ouvrant droit à l'usage d'un véhicule de la CCIMP en dehors des heures de travail, de définir les conditions de suivi de cette utilisation, d'établir les modalités de suivi des consommations de carburant et d'utilisation des cartes de péage autoroutier... Les modalités de facturation des éventuels dépassements des maxima imposés devraient figurer dans cette note de procédure. Selon la CCIMP, une note de procédure devrait être rédigée en 2007.

3.2 Les moyens de téléphonie mobile

Il existe un règlement écrit qui fixe à la fois les conditions d'attribution et d'utilisation des appareils de téléphonie portable mais, alors que les utilisateurs (élus et personnel) bénéficient en principe d'un montant forfaitaire de communications, ce règlement est muet sur les conditions de facturation d'un éventuel dépassement du montant. Il ne comporte aucune restriction d'usage. La CCIMP a précisé qu'elle allait entreprendre une révision de son règlement.

3.3 Les frais de déplacements, les missions et les invitations

L'ensemble des déplacements (stages compris) des élus de la CCIMP et des agents est régi par les dispositions d'une note du 1^{er} octobre 2002, en vigueur au 31 décembre 2006. Toutes les dispositions édictées dans ce document s'appliquent à l'ensemble des établissements ou services dépendant de la CCIMP.

Les règles ainsi fixées précisent le mode de transport utilisable selon la durée et le lieu de la mission, les modalités de remboursement des frais occasionnés par le déplacement (hôtellerie, restauration, frais annexes...). Il rappelle en outre que chaque déplacement professionnel requiert, avant le départ en déplacement, un ordre de mission signé par l'autorité hiérarchique habilitée et que les frais sont remboursés au vu de la production de ce document auquel sont joints des justificatifs originaux appropriés (note d'hôtel ou de restaurant, titre de transport...). S'agissant des barèmes des différents remboursements autorisés, la note précitée précise que les frais de mission doivent être limités le plus possible et plafonne les montants remboursables. Elle limite les remboursements aux frais liés aux repas principaux et en exclut les notes de bar. Ces règles sont analogues dans leur principe à celles en vigueur dans les fonctions publiques avec des taux de remboursement plus favorables que dans d'autres organismes consulaires.

Les règles édictées en matière d'invitations stipulent aussi que les repas pris entre permanents de la CCIMP ne peuvent pas donner lieu à un remboursement sauf pour les plateaux repas pris sur le lieu de travail lors de certaines réunions professionnelles ; les nom et qualité des commensaux doivent apparaître sur les notes de frais originales. Enfin, au chapitre des invitations, la note précise que le choix du restaurant ne doit pas donner une image dépensière de la chambre consulaire.

Les services comptables de chaque direction de la CCIMP sont chargés de vérifier l'application de ces dispositions et doivent déduire des demandes de remboursement toute note de frais non conforme. Ces règles n'ont pas empêché de rembourser des invitations ou des réceptions à des conditions très onéreuses pour la CCIMP.

En 2004 et en 2005, des notes de frais pour des plateaux repas ont été remboursées à de multiples occasions sans qu'il soit clairement établi qu'il s'agissait de réunions professionnelles, de surcroît sans que les noms des convives y figurent. Il semblerait même que pour certains services consulaires cette pratique, normalement occasionnelle, soit devenue une règle d'application quasi quotidienne. En 2004, des dépenses ont été comptabilisées pour un montant total de 15 725 €. Ces mêmes dépenses s'élevaient à 6 618 €, en 2005. L'absence de pièces justificatives a également été observée dans plusieurs dossiers de remboursements comme à l'occasion d'un achat, par l'aéroport, de cent bons auprès d'une grande surface commerciale.

Dans sa réponse aux observations provisoires, la CCIMP a précisé avoir procédé à un rappel des dispositions réglementaires qui s'appliquent à tous les services et veiller à ce que les contrôles soient renforcés.

Partant de ces constats, quelques vérifications opérées sur les comptes relatifs au marché à commandes, conclu avec le traiteur « La truffe noire », en septembre 2004, a mis en évidence des commandes de prestations qui n'étaient pas prévues dans le bordereau des prix du marché. En outre, l'imputation comptable de ces dépenses, au compte 62511 « voyages et déplacements », était erronée, sans raison apparente, alors qu'il s'agissait de frais de réception relevant du compte 6257.

L'organisation de soirées au profit de certaines agences de voyages lors de l'ouverture de nouvelles liaisons aériennes ne donne pas lieu à une production systématique des pièces justificatives requises. Au demeurant, l'aéroport offre par ailleurs aux compagnies qui inaugurent de nouvelles liaisons aériennes des conditions tarifaires préférentielles en pratiquant des abattements substantiels sur certaines taxes aéroportuaires.

En outre, la CCIMP n'a jamais conclu de marché avec les agences de voyages chargées d'établir pour elle les titres de transport ou d'organiser les différents séjours en dehors de la circonscription des Bouches-du-Rhône. Elle a passé des commandes conséquentes d'une part à Turquoise voyages, plus de 400 000 €, en 2004 et plus de 520 000 €, en 2005 d'autre part, à Air France, 350 000 €, en 2004 et plus de 410 000 €, en 2005. Il convient de souligner que, désormais, les agences de voyages ne sont plus rémunérées par un pourcentage résultant du chiffre d'affaires réalisé mais par l'application d'honoraires à chaque voyage vendu. Dans ces conditions, la CCIMP ne peut qu'être incitée à poursuivre son projet, initialisé en 2006, afin de conclure un marché avec des prestataires préalablement mis en concurrence. La CCIMP a indiqué, dans sa réponse, qu'un marché était en cours de passation, en 2007.

4- L'AIDE ÉCONOMIQUE AUX ENTREPRISES RESSORTISSANTES

Même si les lois de décentralisation n'ont pas fait des chambres de commerce et d'industrie le leader du dispositif de aides économiques, champ de compétence dévolu par les lois aux collectivités locales, les CCI disposent d'un important levier dans ce domaine, compte tenu du lien privilégié qui les lie aux entreprises. Elles ne peuvent toutefois pas se substituer aux collectivités locales pour attribuer des aides économiques directes ou non. Elles sont compétentes pour donner un avis sur les dossiers d'aide instruits par les collectivités locales et peuvent conduire, en relation ou non avec elles, des actions intéressant les entreprises de leur ressort. Ainsi, elles se sont impliquées dans l'amélioration des conditions d'accueil des entreprises, au travers de l'offre d'immobiliers d'entreprises.

Elles ont également apporté un appui technique ou méthodologique à certaines communes lors d'opérations de revitalisation de zones urbaines ou de structuration des commerces en unions commerciales ou en fédérations représentatives. Pour sa part, depuis 2006, la CCIMP a été associée par la Région PACA, à la réalisation du schéma régional de développement économique.

Au titre de sa mission régalienne de service public, la CCIMP doit organiser et faire fonctionner son centre de formalités aux entreprises qui compte quatre antennes dans le département : Marseille, Aix en Provence, Salon de Provence et Martigues. Entre 2001 et 2005, le nombre des dossiers (y compris les visa « export » et les carnets ATA) qu'elle a traités a stagné, passant même de 40 662 à 40 041.

Lorsqu'elle intervient avec d'autres partenaires institutionnels notamment dans le cadre de sa participation à des projets de financement public permettant à des entreprises de progresser en termes d'innovation, de démarche qualité... elle peut être chargée d'instruire les dossiers visant à dresser un pré diagnostic, à confectionner le dossier de demande d'attribution de prêt, puis à le présenter. Cette prestation est payante. En revanche, les aides aux associations de commerçants pour la redynamisation commerciale des territoires communaux, qui viennent compléter celles d'autres acteurs publics, ne leur sont pas communiquées. De ce fait, toute vérification du taux maximum des aides directes fixé à 80 % (décret du 27 octobre 1995) devient impossible. Dans sa réponse, la CCIMP a précisé qu'un collationnement des différentes aides est mis en place à partir de 2007.

Mais, c'est surtout dans le secteur international que se matérialise son action en matière d'aide économique. La politique régionale à l'exportation qui est menée et subventionnée par la Région implique la CCIMP qui accorde des aides directes et dont le service d'aide aux entreprises instruit les dossiers.

Vingt cinq conventions au titre de l'appui technique à la création d'entreprise ont été recensées et quatre missions conduites sous l'égide du Conseil régional de PACA, entre 2001 et 2005, ont été examinées. Elles n'appellent pas de remarques particulières.

En matière d'aides indirectes, la CCIMP intervient en mettant des personnels ou des locaux à disposition. Elle a passé des conventions avec ses différents partenaires, institutionnels ou non, pour constater les mises à disposition. La prise en charge financière de ces mises à disposition figure dans les comptes produits par la CCIMP et font, parfois, l'objet de facturation aux organismes bénéficiaires. Il n'a pas été possible, ici encore, de s'assurer que l'organisme consulaire effectuait un suivi précis ou une évaluation des conditions d'application des dispositions conventionnelles. S'agissant des missions de conseils et d'assistance aux entreprises, il n'existe pas de guide des procédures destiné aux ressortissants de la CCIMP.

Une ou plusieurs procédures de suivi devraient être mises en œuvre afin que la CCIMP puisse se faire une idée de l'impact des aides qu'elle accorde à ses entreprises ressortissantes sous quelque forme que ce soit. Selon la réponse formulée par la CCIMP, les procédures en vigueur seront adaptées ou réécrites pour organiser la mesure de cet impact.

5- LA GESTION DES RESSOURCES HUMAINES

5.1 Généralités

Employés par un établissement public administratif, les agents de la CCIMP ont la qualité d'agents publics et relèvent en principe d'un statut national propre aux CCI. La CCIMP a délibérément choisi d'appliquer à ses agents le régime issu de la convention collective du 17 juillet 1947 (dite convention UPACCIM ou convention « verte ») formant règlement général et statut du personnel de l'outillage public des ports autonomes et des chambres de commerce concessionnaires de ports maritimes de commerce, alors que, depuis 1966, la CCIMP n'est plus concessionnaire du port de Marseille. La Chambre des comptes comprend qu'en 1966, il eût été délicat de changer brutalement le statut des personnels, mais il lui semble qu'après plus de 40 années, il ne devrait plus guère subsister d'agents bénéficiaires de ce statut dérogatoire et transitoire comme le stipulait l'article 1 du préambule des avenants locaux à la convention verte. Le renouvellement naturel des effectifs de l'organisme consulaire, aurait dû conduire, depuis 1966, à ne recruter que des agents soumis au statut national du personnel des CCI.

Par ailleurs, pour appliquer la convention UPACCIM, la CCIMP a dû opérer de multiples aménagements par des avenants locaux qui ont accentué les avantages consentis à ses personnels par rapport aux autres CCI.

La CCIMP a précisé que la négociation nécessaire pour passer au statut national des CCI était engagée. Elle a indiqué que cette importante transition s'imposait d'autant plus que la juridiction administrative se montrait exigeante sur le respect des procédures, notamment en matière de licenciement, où seul le statut des CCI trouve à s'appliquer.

Entre 2001 et 2005, les effectifs titulaires et stagiaires concernés par la convention UPACCIM ont peu varié de 1 029 agents à 1 015 agents pour un effectif total qui est passé de 1 136 à 1 173. Les bénéficiaires de cette convention représentent ainsi plus de 90 % des effectifs totaux. Les personnels enseignants ne sont pas recrutés au titre du statut mais sous contrats à durée indéterminée.

La CCIMP a fixé, par avenant local, le quota d'avancement annuel à 20 % dérogeant à celui prévu dans la convention UPACCIM qui est de 18 %. Par ailleurs, le nombre d'agents contractuels qui ne peut représenter, sauf circonstances exceptionnelles, plus de 5 % de l'effectif total a toujours été supérieur à ce ratio depuis l'année 2002. Les recrutements opérés par Euromed Marseille école de management semblent être le principal facteur d'accroissement des effectifs contractuels.

Enfin, certains salaires de directeurs, qui ne relèvent pas du statut, et les avantages liés à ces fonctions, sont supérieurs à 100 000 euros (proche de 300 000 euros pour l'un d'entre eux).

Les rémunérations perçues par les agents consulaires proviennent majoritairement des deniers publics produits par la taxe additionnelle à la taxe professionnelle acquittée par les ressortissants de la CCIMP. A ce titre, elles échappent au droit du travail et à la liberté contractuelle pour être sous l'emprise d'un statut dont le titre II s'applique aux directeurs généraux.

5.2 Le temps de travail

Alors que le cadre légal, consécutif à la mise en place du dispositif d'aménagement et de réduction du temps de travail (décret n° 2000-815 du 25 août 2000 modifié, article 26 du statut national et article 13 de la convention UPACCIM), prévoit que le temps de travail annuel est fixé à 1 607 heures, les agents de la CCIMP effectuent une durée annuelle de 1 469 heures soit 138 heures de moins par an, en application de l'avenant local à la convention verte qui prévoit dans son chapitre 4, au titre 1, que la durée du travail est fixée à 32 heures réparties sur quatre jours. L'avenant local du 1^{er} juillet 2000 a prévu que la rémunération de 32 heures de travail hebdomadaire était effectuée sur la base de 35 heures.

5.3 Les primes

Le régime indemnitaire applicable aux agents de la CCIMP relève essentiellement des dispositions des avenants locaux à la convention UPACCIM qui consacrent un avantage notable pour ses agents. Certes, le statut national, dans ses dispositions des articles 20 et suivants, laisse aux compagnies consulaires le soin de prévoir une enveloppe globale de primes individuelles qui peuvent être attribuées en reconnaissance d'actions particulières ne pouvant faire l'objet ni d'une rémunération horaire, ni d'une promotion, ni d'une augmentation salariale. Mais, leur montant annuel doit faire l'objet d'une communication et d'un débat en commission paritaire locale et les responsables hiérarchiques devraient normalement justifier l'attribution et les montants des primes au cours des entretiens professionnels. La CCIMP a défini un système de primes qui répond à des critères étrangers au seul mérite de ses agents. Le système mis en place permet par exemple l'octroi d'une prime de transport pour tous les agents qui résident à plus de un kilomètre du siège de la CCIMP à Marseille.

La dépense correspondante pour la CCIMP s'est élevée à 777 359 euros, en 2005. Par ailleurs, une prime dite d'avantage en nature attribuée à tous les agents n'est que la survivance de la prime « seau de charbon » qui était versée aux ouvriers du port de Marseille. Elle représente, pour la CCIMP, une dépense de 1,1 million d'euros, en 2005.

La manière de servir des agents peut influencer sur le montant des primes qui sont servies à titre individuel, notamment l'absentéisme censé peser sur la prime d'avantage en nature (soit sur un montant inférieur à 1 000 euros par an par agent).

5.4 Les œuvres sociales

Les principes de gestion des œuvres sociales à la CCIMP remontent à l'année 1945 où il fallait venir en aide aux membres du personnel consulaire et assurer le financement des œuvres sociales. A l'époque, les fonds collectés étaient versés sur un compte hors budget consulaire. La CCIMP a alors décidé que chaque agent participerait à hauteur d'une cotisation égale à 0,50 % de son salaire brut mensuel. En 1959, ce taux a été porté à 1 % et la CCIMP a été mise à contribution à hauteur de 2 % de la masse salariale.

Les articles 3 et 27 du règlement intérieur de la commission des œuvres sociales (COS) rendent obligatoire le prélèvement de 1 % sur la rémunération de tous les agents consulaires titulaires et stagiaires. Un agent ne pourrait pas refuser ce prélèvement. Or, aucun article du règlement intérieur de la CCIMP, de la convention UPACCIM ou des avenants locaux n'a instauré cette obligation. Au demeurant, un cas de refus de cotiser a donné lieu au remboursement des sommes prélevées afin d'éviter tout risque contentieux. Le bulletin d'adhésion à la COS, soumis aux futurs agents de la CCIMP, qui stipule que l'adhésion est obligatoire contrevient à la liberté contractuelle et devrait donc être modifié pour tenir compte du droit d'un agent de ne pas adhérer à la COS. Selon la CCIMP, c'est l'application des dispositions de l'article 35 de la convention UPACIM qui a permis la création, en son sein, d'une sous-commission spécialisée pour les œuvres sociales et c'est le règlement intérieur de cette commission qui a prévu un financement obligatoire par prélèvement sur les rémunérations versées aux agents. Or, il n'est pas concevable qu'une disposition d'un règlement intérieur d'une commission spécialisée puisse déroger à des dispositions supérieures relevant de conventions collectives ou statutaires.

La principale ressource de la COS réside dans les cotisations des agents et dans le versement de 2 % de la masse salariale opéré par la CCIMP, ce qui représente plus de 82 % de ses ressources en 2004 et en 2005. Le budget de la COS ressortait à 1 274 500 €, en 2005. Les résultats des exercices 2004 et 2005 de cette commission sont bénéficiaires et la trésorerie s'élevait à plus de 1,3 million d'euros, en 2005. Comme une part non négligeable de cette trésorerie est constituée par des fonds publics provenant de la TATP acquittée par les ressortissants de la CCIMP, la CCIMP, pourrait envisager de réviser le montant de sa participation.

Enfin, jusqu'en 2004, cette commission a accordé des prêts aux agents consulaires, dont l'encours s'établissait à 655 428 €, au 31 décembre 2005, alors que parallèlement, la CCIMP accordait également des prêts dont l'encours, au 30 septembre 2006, s'élevait encore à plus de 2,2 millions d'euros. Ces deux prêts étaient exclusifs l'un de l'autre.

Dans sa réponse, la CCIMP a indiqué que, depuis 2005, cette pratique avait cessé et que seul subsistait l'octroi d'un prêt d'honneur d'un montant de 1 000 euros, remboursable en 12 ou 18 mois.

5.5 La gestion de quelques dossiers individuels par la CCIMP

5.5.1 Les licenciements

En matière de licenciement, le statut des personnels des CCI définit plusieurs cas de départs anticipés des agents : licenciement pour faute, pour insuffisance professionnelle, pour suppression d'emploi décidée par l'assemblée générale, départ en congé de fin d'activité ou cessation progressive d'activité. Le licenciement du directeur général est discrétionnaire du fait de la spécificité qui le lie à la CCI. La procédure et les indemnités de licenciement qui en résultent diffèrent également des modalités de licenciement propres aux autres agents consulaires.

Par ailleurs, comme pour les autres règles de gestion des personnels de la CCIMP, l'application des dispositions de la convention UPACCIM a dérogé aux règles nationales en distinguant les cadres supérieurs des autres agents consulaires, ce qui n'est pas prévu par le statut national.

Plusieurs licenciements, intervenus au cours de la période 2001 à 2005 ayant retenu l'attention de la juridiction financière, ont été analysés.

Des licenciements pour faute ou pour réduction d'effectifs ne semblent pas avoir été opérés selon les règles de procédure en vigueur. La commission prévue par les dispositions de l'article 27 de la convention UPACCIM n'a pas été réunie lorsqu'il s'est agi d'effectuer des licenciements pour faute. Par ailleurs, à l'occasion des licenciements pour réduction d'effectifs, appliqués à des agents consulaires non cadres, les mesures de reclassement prévues par les dispositions de l'article 25 de cette convention n'ont pas été étudiées et les procès verbaux de la commission ad hoc n'ont pas pu être communiqués à la Juridiction financière, ce qui laisse penser qu'elle ne s'était pas réunie. Enfin, à l'issue d'une mise à disposition hasardeuse d'un de ses agents, la CCIMP qui n'a pas été en mesure de le reclasser ni sur le poste d'origine qui était déjà pourvu, ni sur un autre poste, l'a licencié pour le motif que son poste était supprimé.

5.5.2 Les recrutements de la CCIMP

En matière de recrutement, un cadre contractuel qui avait été engagé, en octobre 2000, a vu son contrat reconduit sans modification jusqu'en 2003. A partir de 2003, les renouvellements de ce contrat se sont accompagnés d'une évolution significative de sa rémunération, la dernière opérée en février 2004 valant jusqu'au 31 janvier 2007.

Le recrutement d'un agent contractuel répond cependant à des critères qui sont précisés par les dispositions de la convention UPACCIM. Les missions qui peuvent lui être confiées sont qualifiées de missions particulières.

Au cas présent, cette qualification s'était traduite par une unique mention dans le contrat relative à un surcroît d'activités dont il n'a pas été permis de déterminer ni l'origine ni les fonctions qu'elles nécessitaient d'exercer. Or, la notion de surcroît d'activités a été définie par les règles statutaires applicables aux agents auxiliaires qui sont recrutés pour être affectés à des tâches de durée déterminée, en raison d'un surcroît d'activités non lié à l'absence d'un agent titulaire et pour l'exécution desquelles l'effectif disponible est insuffisant. Il peut également s'agir de personnels embauchés pour être affectés à des tâches d'une durée déterminée, qui peut être supérieure à deux ans, en remplacement du personnel permanent temporairement absent. Les conditions de maintien d'un emploi de conseiller du président durant plus de sept années ne répondaient donc pas à l'un de ces critères.

5.5.2.1 Un conseiller du Président dont les prestations spécifiques étaient rémunérées bénéficiait, par ailleurs, sur justifications, de la prise en charge de ses frais de déplacement pour lesquels il disposait d'une enveloppe évaluée, à l'époque, à 4 116 € au titre de ses trajets et à 731 euros pour ses repas. Lors de la reconduction de sa mission, une attribution complémentaire de 1 567 € lui avait été accordée. Sa mission qui avait été reconduite jusqu'en 2004 pour la dernière fois était rémunérée à hauteur de près de 8 000 € par an.

Comme précédemment, la durée significative de cette mission a conduit la Chambre des comptes à s'intéresser aux travaux produits par l'intéressé. Ce dernier a perçu des sommes de 44 000 €, de 1998 à 2004, au titre de ses honoraires et a bénéficié de remboursements conséquents de frais de déplacement et de repas sans qu'aucune justification n'ait été produite. Il invitait également des personnes à déjeuner sans aucune habilitation expresse de la part de la CCIMP qui honorait ses demandes de remboursement.

La souplesse des contrats offerts par la CCIMP à certains de ses salariés, parfois sans contrepartie véritablement mesurable, n'a pas permis à la Chambre des comptes de vérifier si le travail de l'intéressé avait eu un impact pertinent sur les activités ou le rayonnement de la CCIMP.

5.5.2.2 Pour deux recrutements d'Euromed étudiés ci-après, la Chambre des comptes estime que les conditions de rémunération offertes sont coûteuses pour les finances consulaires. La CCIMP affirme qu'il s'agit d'un choix stratégique entièrement assumé jugé nécessaire au rayonnement de l'école et indirectement au développement de la ville de Marseille. Selon l'organisme consulaire, l'âpreté de la concurrence entre les principales écoles de commerce nationales et internationales pour s'attacher les compétences de dirigeants et d'enseignants compétents conduit les CCI à devoir accepter des niveaux de rémunérations très élevées et supérieures à celles des autres agents de la CCI. Toujours selon elle, la notoriété de l'école de commerce de Marseille qui était au plus bas jusqu'en 2001 s'est notablement redressée, ce qui justifie que les rémunérations de ses dirigeants se situent dans la « fourchette » haute de celles servies aux dirigeants des plus grandes écoles de commerce.

Etendant cet argument, la Chambre régionale des comptes rappelle tout de même qu'on a affaire à un établissement public administratif en partie financé par des fonds publics, dont l'essentiel du personnel est sous statut.

Elle a en outre décelé des imprécisions dans la définition de certains éléments contractuels de rémunération pour deux dirigeants du groupe Euromed.

Ainsi, la mesure de certains objectifs n'est pas toujours aisée alors qu'ils servent de base de calcul à une partie variable du salaire qui peut atteindre 50 % du salaire total.

L'adjoint au directeur de l'école a été engagé en qualité de cadre contractuel, le 1^{er} juillet 2002, afin d'exercer les fonctions de professeur de finances au sein du groupe Euromed. En plus de sa fonction de professeur de finances, il exerce celle de directeur général adjoint du groupe Euromed et celle de directeur de l'Institut supérieur des études financières et d'ingénierie qui lui ouvrent droit à des rémunérations complémentaires substantielles. Selon les déclarations d'activités salariées effectuées par la CCIMP et communiquées par elle, son salaire net imposable mensuel qui s'élevait à 10 303 €, en 2003, est passé à 12 359 €, en 2005.

Fin 2003, une décision de la CCIMP, avait octroyé à l'adjoint au directeur de l'école une gratification exceptionnelle de 10 000 €, au vu des résultats de l'année 2003, à recevoir avec la paye de décembre 2003. Or, à la date de signature de cette décision, ces résultats ne pouvaient être que des résultats provisoires, les comptes financiers n'étant pas arrêtés et ceux de l'année universitaire ne pouvant pas être connus avant le mois de juin de l'année 2004. Au demeurant, les résultats dont il pouvait s'agir n'étaient pas clairement identifiés. L'intéressé, dans sa réponse écrite, a justifié l'octroi de cette prime exceptionnelle par la difficulté des fonctions qu'il occupe.

De surcroît, cette même décision prévoyait qu'à compter du 1^{er} janvier 2004 l'intéressé pourrait prétendre au paiement d'une prime, variable en fonction des résultats de l'année précédente, dont le montant s'établirait entre 0 et 20 000 € par an. La mesure des résultats et des performances devait s'effectuer au vu du tableau de bord de l'école. Ce dernier, communiqué par l'intéressé à l'appui de sa réponse, se résume à une page alors qu'il concerne l'ensemble des années 2000 à 2006. Ce manque de consistance et les commentaires écrits de l'adjoint au directeur n'ont pas convaincu la Chambre des comptes qui doute qu'il s'agisse du tableau de bord prévu par la décision précitée. La définition insuffisante des critères de détermination de la prime variable de l'intéressé nuit à la transparence qui doit entourer son mode de calcul. La prime qui a été réglée avec la paye du mois de juillet 2005 a cependant atteint 20 000 €. Le courrier du directeur général d'Euromed informant son adjoint de ce versement lui précisait également que son salaire mensuel passerait, à compter du 1^{er} juillet 2005, à 12 500 € bruts, assorti d'une prime variable importante qui serait déterminée conjointement par le président du conseil d'administration et lui-même, directeur général de l'école.

Enfin, l'adjoint au directeur de l'école a bénéficié de la prise en charge de ses frais de déplacement. A cette occasion, il a été dérogé à la procédure de la CCIMP régissant le remboursement des frais des élus et des agents consulaires, par une simple convention orale entre le président du conseil d'administration de l'école et le directeur général de la CCIMP de l'époque. C'est au moment du recrutement de l'intéressé que cette convention orale avait décidé qu'il était autorisé à dépasser les plafonds fixés par les règles internes à la CCIMP. Ni le président du conseil d'administration de l'école, ni le directeur général de la CCIMP n'avaient compétence pour déroger, surtout oralement, aux règles établies en interne.

5.5.2.3 Le directeur de l'école a été engagé par la CCIMP, le 1^{er} janvier 2002, pour exercer les fonctions de directeur général du groupe Euromed et de directeur de l'école supérieure de commerce Marseille Provence. Son traitement mensuel tel qu'il figurait dans son contrat signé par le Président de la CCIMP de l'époque s'élevait à 11 520 € pour une durée de travail de 32 heures. Il bénéficie d'une prime dite d'intéressement aux résultats du groupe qu'il dirige dont le montant figurant dans son contrat était de 61 000 €, à l'origine, réactualisable annuellement. Sa rémunération brute totale a ainsi évolué de 236 305 € en 2003 à 283 664 € en 2005, hors rappel de rémunération. Son salaire net mensuel en 2005 s'élevait ainsi à 19 164 €. Son contrat a également déterminé le montant de l'indemnité de licenciement à laquelle il pourrait prétendre. Elle correspond à deux années de rémunération totale, soit 502 176 € au 31 décembre 2005.

La prime d'intéressement aux résultats est assise sur une formule de liquidation en quatre parties qui fait référence à des critères mal définis tels la mesure de la notoriété de l'école ou qui ont un effet inflationniste sur son montant. Certaines parties de la prime résultent d'éléments de variations tels que la capacité d'autofinancement ou les produits de fonctionnement qui sont également fonction de l'inflation des prix à la consommation et ne dépendent pas que du droit. Par ailleurs, elle est réévaluée en fonction de l'évolution des salaires de l'année antérieure conformément aux stipulations de l'avenant local du 3 juillet 2000 à la convention UPACIM. Dès lors, toute chose égale par ailleurs, cela aboutit à faire croître la prime plus rapidement que l'inflation puisque l'augmentation minimum des salaires prend généralement déjà en compte l'inflation.

La lecture des éléments de réponse communiqués par la CCIMP et par l'intéressé corroborent ces faits puisque la prime d'intéressement, qui s'élevait à 61 000 € en 2002, atteignait 77 304 € en 2003, puis 95 310 € en 2004 en tenant compte d'un reliquat versé en 2005, et enfin, 120 731 € en 2005, soit plus de 10 000 € mensuellement.

Enfin et surtout, c'est le montant de la prime d'une année qui sert de base à celle de l'année suivante, celle-ci pouvant atteindre deux fois le montant de la précédente, comme en dispose l'article 7 du contrat d'embauche de l'intéressé. Ainsi, la prime 2006 pourrait atteindre jusqu'à plus de 241 462 €. Ce montant n'a donc aucune limite. Par ailleurs, les éléments comptables dont il est tenu compte pour la calculer ne peuvent que conduire à l'accroître puisque les produits de fonctionnement sont étroitement liés aux droits d'inscriptions et au nombre d'étudiants. Or, l'ambition légitime affichée par le Président de la CCIMP consiste à augmenter le nombre d'étudiants en favorisant notamment des regroupements d'écoles ou des fusions avec certaines parties d'universités. En revanche, le mode de calcul de cette prime ne tient pas compte des résultats comptables de l'école qui se sont pourtant notablement détériorés depuis 2001 passant de + 142 326 € à - 752 702 € en 2004. Enfin, elle prend en compte une capacité d'autofinancement déflatée des droits d'inscription non recouvrables qui altère la sincérité même des comptes de l'organisme.

Enfin, le montant de cette prime étant inclus dans la base de calcul de l'indemnité de licenciement à verser en cas de rupture de son contrat de travail, l'indemnité de licenciement croît dans des proportions qui sont anormales.

Au demeurant, le directeur de l'école qui fait partie des personnels contractuels de la CCIMP se trouve placé hors du champ d'application des dispositions de la convention collective UPACCIM et de ses avenants locaux (chapitre 02, titre I, alinéa D de l'avenant local du 3 juillet 2000) dès lors son indemnité de licenciement éventuelle pourrait être calculée par référence aux dispositions du code du travail qui prévoient à l'article R.122-2 « *l'indemnité de licenciement prévue à l'article L.122-9 ne peut être inférieure à une somme calculée par année de service dans l'entreprise et tenant compte des mois de services accomplis au-delà des années pleines...pour un licenciement fondé sur un motif autre qu'économique, cette indemnité ne peut être inférieure à un dixième de mois de salaire par année d'ancienneté. A partir de dix ans d'ancienneté, cette indemnité minimum est de un dixième de mois de salaire plus un quinzième de mois par année d'ancienneté au delà de dix ans.*

Le salaire à prendre en considération pour le calcul de l'indemnité est le douzième de la rémunération des douze derniers mois précédant le licenciement ou, selon la formule la plus avantageuse pour le salarié, le tiers des trois derniers mois. ».

Il en résulte que l'indemnité éventuelle s'élèverait à 20 924 € pour un licenciement avant le 1^{er} janvier 2012 sur la base du salaire total au 31 décembre 2005. Après cette date, cette indemnité serait majorée de 1/15^e de mois par année d'ancienneté supplémentaire. Or, la somme prévue au contrat du directeur de l'école a été fixée à 502 176 €. Cette indemnité est donc notablement supérieure à celle qui résulterait de l'application des dispositions du droit du travail.

La Chambre des comptes en conclut que le contrat signé avec le directeur de l'école lui est donc globalement très favorable.

En conclusion, la CCIMP, pour des objectifs qu'elle assume et qui ne sont pas discutés, a géré certains dossiers de recrutement ou de licenciement comme si les deniers publics de ses ressortissants n'étaient pas en cause, et dans des proportions sans commune mesure avec les pratiques habituelles des organismes consulaires de province déjà contrôlés. En tout état de cause, les dépenses sont traitées uniquement dans une optique manageriale privée et sont exorbitantes par rapport à la norme observable dans les établissements publics.

6- LA CONSTRUCTION DU TERMINAL « LOW COST » MP2

Décidée en février 2004, la construction du terminal aéroportuaire MP2 dédié aux vols dits « low cost » avait fait l'objet d'une première estimation qui s'élevait à 12,2 millions d'euros HT, dont 5,9 millions d'euros hors taxes pour les infrastructures aéronautiques, 5,3 millions d'euros hors taxes pour l'aérogare et 1 million d'euros hors taxes pour les voiries et la desserte du parvis. La capacité théorique de cette aérogare était estimée à 3,4 millions de passagers, comprenant les arrivées et les départs.

Dès le 30 janvier 2004, en séance plénière, le Conseil général des Bouches-du-Rhône avait accepté de participer au financement de cet équipement à hauteur de 7,6 millions d'euros. L'aérogare devait être achevée au printemps de l'année 2006. La convention liant le Conseil général et la CCIMP a été signée le 19 mai 2005.

Après avoir consulté les compagnies aériennes pour fixer les modalités d'affectation des installations ainsi que les critères de sélection des compagnies susceptibles de les utiliser, le conseil d'aéroport avait réalisé un nouveau chiffrage de l'opération qui ressortait à 16,4 millions d'euros HT et qui avait été accepté par l'assemblée plénière de la CCIMP du 20 mai 2005. La CCIMP estime que l'aéroport participe au développement économique de l'aire marseillaise et que son rayonnement supposait des travaux supplémentaires pour la sécurité-sûreté, l'aménagement d'aires pour les avions et l'allongement de certaines pistes.

Dans le cadre des dispositions de loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée (loi MOP), la CCIMP avait décidé de confier la maîtrise d'œuvre de l'opération à des sociétés privées en décomposant l'opération en trois volets : la construction des bâtiments, la création des aires de stationnement des avions enfin, les travaux de voies et réseaux divers (VRD). La commission des marchés du 4 juin 2004, puis celle du 9 septembre 2004, ont d'une part, décidé des modalités des appels à concurrence d'autre part, choisi les trois sociétés chargées de la maîtrise d'œuvre.

Le marché de maîtrise d'œuvre relatif à l'édification de l'aérogare a été notifié le 6 octobre 2004 pour un coût des travaux estimés à 6,2 millions d'euros HT. Le montant de la rémunération des missions était évalué à 548 700 € HT auxquels s'ajoutaient 86 800 € HT pour des missions complémentaires d'ordonnancement et de pilotage du chantier ainsi que de diagnostic.

Celui relatif à la réalisation des aires de stationnement des avions avait été notifié le 10 février 2005 pour une enveloppe financière de travaux évaluée à 5,92 millions € HT. Le montant de la rémunération des missions de maîtrise d'œuvre était évalué à 328 282 € HT auxquels s'ajoutaient des options relatives à l'ordonnancement, au pilotage et à la coordination (O.P.C) pour un coût de 19 928 € HT. C'est dans le cadre de cette opération que des travaux de réfection d'aires existantes et de réalisation d'un réseau de collecte des eaux pluviales ont été effectués alors qu'ils n'étaient pas prévus à l'origine.

Enfin, celui ayant trait aux voies et réseaux divers avait été notifié le 10 février 2005 pour un montant de travaux estimé à 0,7 million d'euros hors taxes. Le montant de la rémunération des missions de maîtrise était évalué à 44 800 € HT auxquels s'ajoutaient des options O.P.C. pour un coût de 4 480 € HT.

Sur les 10 lots de travaux, la commission des marchés du 26 avril 2005 n'a pu en attribuer que 4.

A cette occasion, le lot n° 6 revêtements de sol et mur qui était estimé à 218 000 euros hors taxes a été attribué pour un montant de 111 690 € HT nettement inférieur (- 49 %). D'autres lots ont été attribués lors des commissions des marchés des 9 juin 2005 et 19 juillet 2005.

Le lot n° 9 « manutention des bagages » estimé à 420 000 € HT n'avait pas pu être attribué à l'issue de ces procédures car la proposition la moins élevée portait sur un montant de 686 399 € HT. Une nouvelle procédure de consultation d'entreprises a donc été lancée. La nouvelle estimation a été fixée à 680 000 € HT. Le lot a finalement été attribué pour un coût de 632 210 € HT. Ce sont des contraintes techniques qui ont conduit à ces évolutions de coût.

Au cours de la commission des marchés du 30 juin 2005 avaient été évoquées deux nouvelles opérations concernant d'une part, la création d'aires de stationnement aéronautiques en périphérie de l'aérogare MP2 et, d'autre part, la réalisation d'un parvis dédiés aux vols « low cost ».

Dans le premier cas, deux lots avaient été définis pour un montant total estimé à 5 791 855 € HT auxquels pouvaient être ajoutées des options à hauteur de 829 859 € HT. Le coût de la maîtrise d'œuvre ressortait à 400 000 € HT.

Dans le second cas, deux lots avaient également été prévus pour un montant total estimé à 722 000 euros hors taxe. Le coût de la maîtrise d'œuvre s'établissait à 65 000 euros hors taxes.

L'analyse de toutes les lettres de notification des différents marchés de travaux conduit à considérer que la date d'achèvement des travaux ne pouvait plus intervenir au printemps 2006 et qu'elle se situait au mieux au 15 septembre 2006. En fait, l'aérogare a été mis en service le 19 septembre 2006 et inaugurée fin octobre 2006, sans que la CCIMP ait été en mesure de communiquer les décomptes généraux définitifs de chacun des lots puisque tous les procès verbaux de réception n'avaient pas encore été signés au moment de cette inauguration.

Par ailleurs, alors que les travaux ont été prolongés d'au minimum six mois, la CCIMP n'a pas été en mesure de produire les avenants de prolongation de délai. Cette constatation devrait être opérée par des avenants dits « de régularisation », ce qui n'est pas conforme aux dispositions réglementaires applicables.

Dès lors, il n'a pas été possible de déterminer avec précision quel serait le coût définitif de l'opération sachant qu'au 18 décembre 2006, la Chambre des comptes avait déjà constaté que certains coûts avaient été dépassés. L'estimation d'un coût total est au demeurant mal aisée en raison de l'ajout de nouvelles opérations en cours de réalisation. A cette date, la Chambre des comptes a évalué le coût final de l'aérogare à 8 516 242 € HT, celui des aires de stationnement à 6 143 702 € HT, celui du parvis à 699 881 € HT, à chaque fois en tenant compte des travaux supplémentaires. Le coût total de l'aérogare MP2 serait donc de 15 359 826 € HT. L'ajout des opérations de réfection des aires existantes et de construction du réseau de collecte des eaux pluviales conduirait à constater un coût global de 16 765 380 € HT soit 20 051 394,48 € TTC, ce que confirme la CCIMP dans ses réponses. Cependant, plus de six mois après son achèvement, la CCIMP ne connaissait toujours pas le coût définitif réel puisque la dernière situation qu'elle a communiquée dans sa réponse aux observations provisoires fait état d'un coût d'opération de 17 045 665 € HT, soit 20 386 615,34 € TTC, au 31 mars 2007.

Cette opération a été financée par des versements du Conseil général des Bouches-du-Rhône, à hauteur de 872 661 €, au 30 novembre 2006. Le solde de cette participation soit près de 6,7 millions d'euros devrait intervenir au cours de l'année 2007. Le reste du financement relève de l'emprunt et de l'autofinancement sans que la CCIMP ait pu préciser la part de chacun car n'affecte pas ses emprunts levés globalement pour la totalité de son programme d'investissement. Toutefois, le total d'investissement, de 2006, a été financé, hors subventions, par emprunt à hauteur de 24 % et autofinancé à hauteur de 74 %.

7 - LA GESTION DE L'AÉROPORT MARSEILLE-PROVENCE (AMP)

7-1 Présentation

4^{ème} aéroport national après Paris (Orly et Charles de Gaulle), Nice Côte d'Azur et Lyon Saint Exupéry, l'aéroport de Marseille Provence (AMP) a été concédé à la CCIMP en 1934. La concession a été renouvelée pour 30 ans en 1987. Depuis 1980, la CCIMP gère également l'aérodrome civil d'Aix en Provence. L'aéroport MP occupe une superficie totale de près de 650 ha dont environ 20 ha occupés par des zones d'activités et 11 ha occupés par des surfaces commerciales (boutiques). Environ 1 100 personnes travaillent au profit de l'aéroport, dont 358 agents de la CCIMP. 4 150 autres personnes travaillaient sur le site, en 2003. D'une capacité maximum actuelle de 8 millions de passagers par an, il en a vu passer plus de 5,6 millions en 2005 dont 3,3 millions sur des vols nationaux et 2,3 millions pour les vols internationaux, chiffres en légère diminution par rapport à 2001 (5,8 millions de passagers). Il possède deux pistes (3 500 m et 2 400 m) capables d'accueillir tout type d'avion, à l'exception de l'A 380. En 2004, il totalisait plus de 110 000 mouvements d'avion dont plus de 86 000 vols commerciaux. Sa capacité maximum d'accueil est de 110 000 mouvements commerciaux. Premier aéroport de province en termes de fret avec plus de 43 000 tonnes en 2004, en baisse par rapport à 2001, il reste en deçà de sa capacité maximum évaluée à 100 000 tonnes dans l'état actuel de ses infrastructures. Le trafic postal représentait, en 2004, environ 9 000 tonnes.

Plus de 30 pays et plus de 85 villes sont desservis directement depuis Marseille. Une quarantaine de destination charter est également dénombrée. Vers Paris, plus de 30 vols quotidiens sont enregistrés. Cette liaison, qui reste majeure pour l'aéroport, a beaucoup souffert de l'arrivée du TGV. CCM Airlines est le deuxième opérateur de la plate-forme aéroportuaire avec près de 600 000 passagers annuels vers la Corse notamment après la reprise des vols vers Calvi et Figari consécutive à la disparition d'Air Littoral. 25 compagnies aériennes sont présentes à Marseille. Air France enregistre le plus grand nombre de passagers avec un chiffre supérieur à 2,6 millions en 2004, stable par rapport à 2003. Le parcours en compétition européenne de football de l'Olympique de Marseille en 2004 avait généré un surplus de trafic évalué à 20 000 passagers. En 2004, le trafic « low-cost », bien que représentant moins de 10 % du trafic total de l'aéroport de Marseille Provence, représentait près de 450 000 passagers, en hausse de 57 % par rapport à 2003, dont plus de 350 000 pour Easyjet.

7-2 Le cadre juridique

Après une première concession portant sur la période 1934-1984, des avenants d'autorisation d'occupation temporaire (A.O.T.) ont prolongé, à partir du 1^{er} février 1984, la concession. Une nouvelle concession a été accordée à la CCIMP par décret en Conseil d'Etat du 22 juillet 1987, pour une durée de 30 ans, à compter du 1^{er} janvier 1988, soit jusqu'au 31 décembre 2017 (article 51 du cahier des charges du 6 avril 1987 et article 15 de la convention de concession du 6 avril 1987, annexés au décret). L'aéroport de Marseille n'a jamais été soumis au cahier des charges de 1955 puisque la concession a été conclue en 1934. Cependant, le cahier des charges annexé au décret de 1987 s'est inspiré du cahier des charges type 1955 actualisé, l'État se substituant en fin de concession à la CCIMP pour tous avoirs, dettes et créances. Les engagements financiers du délégant ne concernent que la reprise, en fin de concession, de tous les actifs et passifs de la concession.

Les emprunts financiers concernés par ces engagements du concédant étaient évalués à 51 millions d'euros en capital, en 2006. L'extinction de cet engagement, sans emprunt nouveau, doit intervenir en 2021 soit après la fin de concession prévue fin 2017.

La CCIMP a en charge la réalisation des équipements nécessaires au bon fonctionnement de la concession (article 15 et suivants du cahier des charges). Elle doit exploiter les installations et les services concédés selon les consignes établies par elle en concertation avec les responsables des services non concédés concourant au fonctionnement général de l'aérodrome (article 21 du cahier des charges). Pour sa part, le délégant réalise et finance les investissements nécessaires à ses propres activités (Tour de contrôle, aides radio électriques...). En revanche, le financement des missions régaliennes (sécurité, sûreté...) est assuré par le concessionnaire via les taxes aéroportuaires.

Le cahier des charges et la convention de concession confient de nombreuses responsabilités au concessionnaire notamment en matière de services concourant à la sécurité et à la régularité du trafic aérien (cf. article 13 du cahier des charges) ; il est également prévu que des protocoles en fixeraient les conditions d'exercice de ces responsabilités. Six projets de protocole ont été rédigés mais aucun n'a été mené à terme, c'est-à-dire à la signature entre le concédant et le concessionnaire. Le cahier des charges et la convention de concession étant rédigés de manière générale, la CCIMP et le concédant pourraient reprendre la rédaction de ces protocoles, ce qui permettrait de clarifier leurs responsabilités respectives, quand bien même tout semble avoir fonctionné normalement jusqu'à présent. De la même manière, la convention de concession conclue en 1987, soit depuis près de 20 ans, mériterait d'être actualisée. Son article 14 prévoit notamment une redevance domaniale annuelle d'un montant de 400 francs. Aujourd'hui, le nouveau cahier des charges (cf. infra) n'est pas encore approuvé et rien ne permet d'affirmer qu'il sera d'application immédiate pour les CCI dont la concession arrivera à échéance dans quelques années.

7-3 Viabilité économique et financière de l'aéroport

7-3-1 L'avenir du contrat

Depuis l'intervention de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales notamment son article 28 et de celle du 20 avril 2005 relative aux aéroports, la propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion des aérodromes civils appartenant à l'État sont transférés au plus tard le 1^{er} janvier 2007 aux collectivités territoriales ou à leurs groupements dans le ressort géographique duquel sont situées ces infrastructures. Comme en dispose l'alinéa 2 du I de l'article 28 précité, un décret en Conseil d'État fixe la liste des aérodromes d'intérêt national ou international exclus du transfert. Le décret n° 2005-1070 du 24 août 2005 a ainsi exclu l'aérodrome de Marseille Provence du transfert aux collectivités. Par ailleurs, c'est sur la base du volontariat que s'organisera, du moins dans un premier temps, le transfert de compétence.

Autre point marquant, la dérogation apportée par la loi à certaines dispositions du code général des collectivités territoriales (CGCT) notamment à celles de l'article L. 2253-1, L. 3231-6, L. 4211-1 et L. 5111-4 sur l'interdiction de la participation des collectivités au capital des sociétés commerciales. Les collectivités territoriales intéressées et leurs groupements sont expressément autorisés à prendre une telle participation dans une société aéroportuaire.

Une autre dérogation est faite à la loi du 29 janvier 1993 sur la mise en concurrence dans le cadre des délégations de service public (DSP). La cession des concessions aux nouvelles sociétés aéroportuaires s'effectuera sans mise en concurrence et la prolongation de la durée de la concession pourra atteindre 40 années, en contrepartie d'investissements et d'objectifs de qualité de service. En revanche, si la CCI ne cède pas son contrat, la convention de concession ne pourra pas être prolongée et, au terme de ce contrat, une mise en concurrence (loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 sur les DSP) sera obligatoire.

Il est important de souligner que seul le capital initial doit être entièrement public. Autrement dit, les opérateurs privés ne peuvent pas intervenir au moment de la création mais, les augmentations ultérieures seront ouvertes à d'autres entités publiques ou privées sans que la majorité publique soit imposée par la loi quand bien même celle-ci impose la présence obligatoire des CCI dans le capital de la société aéroportuaire créée (fin de la phrase du II de l'article 7 de la loi sur les aéroports). La participation des CCI doit être au minimum de 25 %.

Dans l'immédiat, la CCIMP a décidé de ne pas céder sa convention de concession avant son terme soit le 31 décembre 2017. Dès lors, elle ne pourra pas être prolongée

7-3-2 La vie du contrat de concession

7-3-2-1 Les réunions institutionnelles

La concertation avec les compagnies aériennes et les autres usagers de l'aéroport est organisée via différentes commissions :

- la commission consultative économique (COCOECO), dont l'existence est consacrée par les textes (décret n° 60-652 du 28 juin 1960), réunit des représentants de l'exploitant de l'aérodrome (CCIMP), des compagnies aériennes, des autres activités exercées sur l'aéroport et des collectivités territoriales. Elle doit donner un avis sur le programme de développement, les comptes et les propositions de tarifs de la concession. Les services de l'Etat (DGAC, DDCCRF,...) sont invités aux séances. Elle se réunit une fois par an ;
- la commission consultative de l'environnement, dont le rôle est actuellement limité au problème du bruit autour des aéroports (et par conséquent des problèmes de survol, de trajectoire et de procédures de navigation aérienne à l'approche de l'aéroport), est présidée par le préfet et réunit en sus des représentants de l'Etat, de la CCIMP et des compagnies aériennes, les représentants des collectivités territoriales riveraines et du conseil général ainsi que du conseil régional, et des associations de riverains. Elle a en charge, via la commission consultative d'aide aux riverains (CCAR), les attributions des aides à l'insonorisation des habitations des riverains ;
- la commission du suivi où se retrouvent les collectivités territoriales conseil général, conseil régional, communauté urbaine Marseille Provence, et les services de la CCIMP. Elle a pour but, dans le cadre du financement des travaux de l'aéroport par ces collectivités, de suivre l'évolution du trafic, les actions de promotions et de développement des lignes, les éléments financiers et le programme d'équipement, les actions en vue de l'amélioration de la qualité et de l'environnement. Elle se réunit annuellement.

La CCIMP organise régulièrement avec ses clients regroupés par activité : exploitants aériens et prestataires d'assistance, acteurs du fret, représentants des commerces et prestataires de service aux passagers, des rencontres au cours desquelles sont abordés les problèmes relatifs à l'activité de l'aéroport : trafic et prévisions d'ouvertures de lignes, travaux et gênes occasionnées, opérations diverses programmées, problèmes divers (locatif, fonctionnement, disponibilité des installations,...) rencontrés par ces partenaires.

En revanche, l'AMP estime que l'affectation de 2,5 agents de l'aéroport au suivi des problèmes environnementaux posés par le trafic aérien est suffisante. Une personne et demi à temps plein gère les plaintes des différents riverains.

Les rencontres avec l'État (DGAC) se tiennent soit au niveau national soit au niveau local selon la nature et l'importance des problèmes.

Les questions relatives à la sûreté font l'objet, dans le cadre en particulier des comités locaux de sûreté, de rencontres régulières avec les représentants de la DGAC et des autres services publics concernés.

7-3-2-2 Les relations avec le délégant (État-DGAC)

Actuellement seuls les investissements nécessaires aux activités du délégant sont financés par ses soins (tour de contrôle, aides radio électriques,...). L'ensemble des autres investissements est assuré par la CCIMP, y compris les investissements relatifs aux missions régaliennes, sécurité et sûreté, qui sont financés par la taxe d'aéroport. Dans l'avenir, et dans l'optique de la création d'une société anonyme pour la gestion de l'aéroport, cette règle sera maintenue.

Après étude, la CCIMP, concessionnaire, propose à la DGAC qui représente le concédant, un plan d'investissements sur 5 ans. Ce plan et son financement sont étudiés dans le cadre du comité spécialisé « transports » du comité des investissements à caractère économique et social (CIES).

Muni des autorisations d'investir et d'emprunter, l'aéroport peut procéder au lancement des travaux.

Par ailleurs, le nouveau cahier des charges imposera la tenue d'une comptabilité analytique et l'obtention d'une attestation d'un organisme indépendant pour les documents issus du système comptable. Enfin, les redevances pourraient faire l'objet d'une détermination pluriannuelle. Dans ce cas, un contrat liant le concédant et le concessionnaire pour 5 années au maximum après avis de la commission consultative aéroportuaire sera établi. S'agissant de l'aérodrome d'Aix Les Milles qui est lié, mais non inclus, à la concession aéroportuaire de Marseille Provence, il ne pourra pas être décentralisé. C'est avant tout une base militaire mais dont le trafic aérien est majoritairement commercial. Selon l'Aviation Civile, cet aérodrome pourrait être utilisé par l'aviation légère de l'aire marseillaise et constituer un pôle de maintenance et de construction aéronautique. La gestion pourrait en être confiée à la nouvelle société aéroportuaire. La CCIMP n'assure, à ce jour, que l'exploitation d'une partie des aires de stationnement des aéronefs et des hangars.

7-3-3 La situation financière de l'AMP

7-3-3-1 *Les comptes*

Les comptes de l'aéroport ont été présentés avec ceux de la CCIMP dont ils constituent un service budgétaire. Leur présentation et leurs conditions d'adoption sont conformes aux prescriptions de la circulaire budgétaire et comptable applicable aux CCI (n° 1111 du 30 mars 1992). L'aéroport n'ayant aucune filiale réelle, il ne s'agit donc pas de comptes consolidés, malgré l'existence de la SEGAP (société d'exploitation et de gestion aéroportuaire) créée en partenariat avec SOFREAVIA. Cette dernière est spécialisée en ingénierie de navigation aérienne, météo, infrastructures et détachement de personnel à l'étranger. Pour sa part, la SEGAP est une société anonyme, au capital de 244 000 €, dont la CCIMP détient 50 % des actions à parts égales avec SOFREAVIA. Le résultat net de SEGAP, après impôts, en 2004, était de 870 938 €. Elle n'emploie aucun salarié.

Les mouvements intersections (budgétaires) ne concernent que la part contributive versée par l'aéroport au titre des frais de siège qui sont assis sur les résultats de la comptabilité analytique. Les contributions interservices versées sont inscrites aux comptes 6572 et 6574 ce qui n'est pas conforme aux dispositions de la circulaire n°1111 déjà citée qui prévoit une comptabilisation aux comptes 18. Dans l'analyse financière qui suivra, la Chambre régionale des comptes a donc reclassé les contributions interservices en les distinguant des autres charges de gestion courante inscrites au compte 65. Toutefois, cela ne modifie pas l'analyse financière s'agissant de charges d'exploitation par définition.

L'ensemble des biens figurant à l'inventaire, établi au 31 décembre 2005, constitue des biens dits de retour.

Contrairement aux amortissements techniques et de caducité qui sont déductibles fiscalement, les provisions pour renouvellement sont soumises à l'impôt sur les sociétés. Cependant, dans la mesure où un plan de renouvellement existe, les provisions pour renouvellement des entreprises concessionnaires sont fiscalement déductibles au même titre que les amortissements de caducité.

Les amortissements de caducité sont calculés sur les premiers biens afin de financer les derniers biens ne pouvant faire l'objet d'un amortissement avec incidence sur le résultat, quand les durées d'amortissement de ces derniers biens vont au-delà de la durée de la concession.

Les amortissements techniques, des biens renouvelables ou non du concessionnaire, sont passés de plus de 13,16 millions d'euros, en 2001, à environ 14 millions d'euros, en 2005. Parmi ces 14 millions d'euros, en 2005, le montant des amortissements relatifs aux biens dont la durée de vie s'étendra au-delà du 31 décembre 2017, s'élevait à 1,2 million d'euros. Les amortissements de caducité sont passés de 8,5 millions d'euros, en 2001, à 10,5 millions d'euros, en 2005. Aucune provision pour renouvellement des biens du concessionnaire n'a été constatée sur la période.

Enfin, il ne faut pas perdre de vue que ces dispositions comptables ont permis à l'aéroport, donc à la CCIMP, d'acquitter un impôt sur les sociétés relativement faible, le montant des amortissements techniques, de caducité et les provisions constituées ayant fortement pesé sur ses résultats comptables. Au 31 décembre 2005, les droits du concédant, inscrits au bilan, s'élevaient à plus de 108,8 millions d'euros.

7-3-3-2 Les dépenses de sûreté sécurité

La loi du 20 avril 2005 distingue les services aéroportuaires des services de navigation aérienne qui restent de la compétence étatique et sont financés par la taxe d'aviation civile.

Financées depuis le 1^{er} juillet 1999, à partir de la taxe d'aéroport (article 1609 quater du CGI), les dépenses de sûreté sécurité ont connu une évolution très nette depuis les attentats du 11 septembre 2001. Elles concernent toutes les missions du service de sécurité et de lutte contre les incendies d'aéronefs dont la lutte contre le péril aviaire (*avalement de volatiles par les réacteurs par exemple*), le contrôle des bagages de soute, les contrôles d'accès, les inspections filtrages et les contrôles environnementaux (contrôles de bruit, suivi des trajectoires, qualité de l'air et de l'eau...). La taxe est acquittée mensuellement par les compagnies aériennes. L'État reverse à l'aéroport le produit de cette taxe avec un décalage de trois mois.

Dès 2001, une nette accélération des dépenses, qui ont plus que doublé entre 2001 et 2005, est observée alors que les taxes d'aéroport, perçues jusqu'en 2002 inclus, étaient insuffisantes pour leur couverture.

En 2005, les charges de sécurité sûreté s'élevaient à plus de 19,2 millions d'euros ; la même année les recettes procurées par la taxe d'aéroport étaient inférieures à 18,3 millions d'euros. En 2002, les recettes s'étaient élevées à 12,2 millions d'euros tandis que les dépenses avaient atteint près de 14 millions d'euros. Au cours des exercices 2003 et 2004, l'AMP dégage une marge excédentaire d'abord mineure d'environ 0,5 million d'euros puis de près de 2,9 millions d'euros, après résorption des déficits générés jusqu'en 2002.

Enfin, le taux d'actualisation de la taxe d'aéroport qui permet d'actualiser les excédents ou les déficits existant entre les recettes brutes collectées et les coûts complets analytiques des années antérieures est communiqué chaque année par la direction de la régulation économique. Le cumul de régularisation antérieure est alors intégré dans le calcul du taux de la taxe d'aéroport de l'année suivante. Cette pratique complique encore le processus comptable et la lecture des documents qui en découlent.

Un effort de clarification et de simplification serait souhaitable afin que toutes les parties intéressées à la gestion financière de l'aéroport, compagnies aériennes, élus de la CCIMP, associations d'usagers, pouvoirs publics..., puissent avoir la même information comptable et en effectuer une même et unique lecture.

Par type de mission, entre 2001 et 2005, la plus forte augmentation concerne le contrôle des accès (coûts multipliés par 3), suivi par l'inspection filtrage (coûts multipliés par 2,6), puis, enfin, le contrôle des bagages de soute (coûts multipliés par 2,4).

Enfin, depuis 2004, apparaissent des coûts liés aux contrôles environnementaux (pollution atmosphérique, des eaux...) qui ne représentent qu'une part infime des taxes d'aéroport, environ 1,5% (0,10 € pour 6,76 €).

C'est malgré tout, la répercussion des attentats du 11 septembre 2001 sur l'évolution des coûts de sûreté sécurité qui mérite d'être signalé, la taxe d'aéroport, acquittée par passager au départ de Marseille, ayant été multipliée par 2,3 entre 2001 et 2005, passant de 2,9 € à 6,76 €.

Toutefois, s'agissant d'une activité régaliennne, une partie des dépenses de sûreté sécurité est financée par une dotation exceptionnelle de l'État : 5 millions d'euros, en 2001, pour des acquisitions de matériels d'inspection filtrage des bagages de soute, puis 171 600 €, chaque année, en 2003 et en 2004. La baisse du montant de la taxe constatée, en 2005, correspond à la stabilisation des dispositifs de contrôle.

Enfin, l'aéroport a précisé ne jamais avoir effectué une démarche personnelle d'audit sur l'utilisation de sa taxe aéroportuaire. Un contrôle interne aurait peut être le mérite de trouver des sources d'économie, soit par un recours accru à des techniques automatisées de contrôle des accès ou des filtrages, soit en améliorant l'organisation.

7-3-3-3 La structure des dépenses et des recettes, la situation financière

Les dépenses : l'AMP a vu ses charges d'exploitation passer de 56,6 millions d'euros, en 2001, à 70,6 millions d'euros, en 2005 soit plus de 24,5 %.

Les salaires, charges incluses, qui représentaient près de 23 % de l'ensemble des charges d'exploitation, en 2001, n'en représentaient plus que 21%, en 2005 bien que les seules charges de personnel aient progressé de 13 % sur la période étudiée. Les charges de salaires et traitements ont augmenté de 11,5 % durant cette période. Globalement, l'évolution des charges de personnel semble liée à celle du GVT. Au demeurant, les effectifs sont demeurés relativement stables sur la période passant de 350 agents, en 2001, à 358, en 2005, soit 2,3 % d'évolution. En revanche, les dépenses nettes de personnel intérimaire ont été multipliées par 2,4 durant cette période.

Les charges externes et les autres achats ont fortement augmenté durant la période 2001 à 2005 passant de 21,7 millions d'euros à 31 millions d'euros, soit un accroissement de près de 43 %. Ici encore, les charges supplémentaires inhérentes aux missions de sûreté sécurité consécutives aux attentats de 2001, malgré une réduction d'environ 1 million d'euros du programme d'entretien et réparations, ont pesé sur le poste « services extérieurs » qui s'élevait à plus de 15 millions d'euros, en 2001, et à environ 24 millions d'euros, en 2004 et 2005. L'accroissement a ainsi été supérieur à 64 %.

En matière de fiscalité locale, l'AMP a acquitté des taxes professionnelles de 1,65 million d'euros, en 2001 et de 1,76 million d'euros, en 2004 après plafonnement à la valeur ajoutée. Pour 2005, les chiffres étaient encore en cours d'établissement au moment du contrôle. Sur ce total, la commune de Marignane, a bénéficié respectivement pour chaque année considérée, de 0,67 million d'euros, 0,66 million d'euros, 0,60 million d'euros et 0,69 million d'euros, soit environ 18 % de la TP acquittée. Le département bénéficie d'environ 5 % de cette TP pour 2001 et 2002 puis de 6,5 % et 7 %. La Région a bénéficié d'une part variant de 2,27 % à 2,96 %, en 2005.

S'agissant des taxes foncières, l'AMP a acquitté, de 2001 à 2003, au profit de Marignane, 1,45 million d'euros environ chaque année. Pour 2004, les chiffres n'ont pas été communiqués. La commune de Vitrolles a bénéficié de 8,7 millions d'euros, en 2001, et de 8,9 millions d'euros, en 2003 puis de 9,2 millions d'euros, en 2004.

Au titre de la TVA, l'aéroport a versé chaque année :

- ✓ en 2001 : 1 113 550 €
- ✓ en 2002 : 2 828 122 €
- ✓ en 2003 : 1 835 876 €
- ✓ en 2004 : 2 183 172 €
- ✓ en 2005 : 1 828 274 €

Les charges financières évoluent peu durant la période examinée, moins de 5 %, puisque les charges annuelles d'intérêts de la dette ont diminué de plus de 70 % passant de 3,3 millions d'euros, en 2001, à moins de 2 millions d'euros, en 2005.

Les charges exceptionnelles évoluent de manière erratique passant de près de 1,5 million d'euros, en 2001, à environ 0,9 million d'euros, en 2005, après avoir atteint 0,2 million d'euros, en 2002. En 2001, les seules provisions pour risques et charges avaient atteint près de 1 million d'euros. En 2003, la constatation des liquidations judiciaires de certaines compagnies aériennes a conduit à des annulations de créances à hauteur de 0,6 million d'euros. Les pertes sur créances irrécouvrables des clients en situation de règlement judiciaire, comptabilisées au compte 654, sont provisionnées à hauteur de 50 % par l'AMP et celles des clients en situation de liquidation de biens le sont à hauteur de 100 %.

Finalement, les charges totales d'exploitation ont augmenté de 19,8 % sur la période.

Les recettes : les produits d'exploitation de l'AMP ont progressé de 26,5 % sur la période 2001 à 2005 soit un accroissement légèrement plus fort que celui des charges correspondantes (+ 24,5 %). passant de 60,9 millions d'euros en 2001, à plus de 77 millions d'euros en 2005. Le chiffre d'affaires a crû de 24,6 %.

Or, en juin 2001, la conjugaison de l'arrêt des vols de diverses compagnies (AOM, Air Liberté, Air Afrique et Air Littoral), avec les attentats du 11 septembre 2001, a eu un effet négatif sur les redevances aéronautiques évalué à environ – 1,7 million d'euros, par rapport à 2000, sur les recettes des parcs de stationnement, environ - 0,5 million d'euros et, dans une moindre mesure, sur les recettes commerciales, environ – 0,11 million d'euros. En 2002, ces recettes diminuent encore suite à l'arrêt des vols d'Olympic Airways et à la diminution du trafic passagers évalué à près de 10 % au plan national, et à près de 8 % au plan international. En 2003, les mêmes phénomènes, arrêt des compagnies Khalifa, Air Lib express et Buzz et une nouvelle diminution des trafics passagers, respectivement environ – 5 % et – 7,6 % au plan national et international, induisent une nouvelle diminution des produits d'exploitation par rapport à l'exercice précédent. De plus, en 2003, l'annulation des factures d'assistance en escale, pour les années 1999 à 2002, à hauteur de 2,543 millions d'euros, par à un jugement du TA de Marseille, a pesé sur le niveau des recettes commerciales. En 2004, une augmentation du trafic, + 1,8 % au plan national et plus de 14 % au plan international, et un accroissement corrélatif de fréquentation des parcs de stationnement amènent une progression des produits d'exploitation d'environ 12 %.

Enfin, en 2005, malgré une nouvelle baisse du trafic passagers national (- 3 %), un accroissement du trafic passagers à l'international (+ 15 %) conjugué à une augmentation des redevances commerciales permet aux produits de fonctionnement d'augmenter de 7,6 %.

Les produits exceptionnels évoluent au gré des opérations de cession d'immobilisation et de reprises sur provisions.

Au final, l'ensemble des produits a progressé de 28 % soit plus rapidement que les charges correspondantes (+ 20 % environ).

Le résultat net de l'activité aéroportuaire de Marseille Provence qui a été déficitaire de 2001 à 2003, respectivement - 4,48 millions d'euros, - 4,8 millions d'euros et - 8,3 millions d'euros s'est redressé en 2004, pour être excédentaire de près de 3 millions d'euros avant un nouveau fléchissement, en 2005 où l'excédent a atteint 82 012 euros. En 2001, ce résultat est consécutif à une baisse de la CAF qui ressort à près de 13,8 millions d'euros contre environ 15,7 millions d'euros en 2000 et à des dotations notamment pour amortissements techniques ou de caducité et aux provisions pour renouvellement qui atteignent plus de 20 millions d'euros. En 2002, la CAF diminue à nouveau pour atteindre près de 13,2 millions d'euros alors que les mêmes dotations aux amortissements et les provisions dépassent 21 millions d'euros. En 2003, la CAF ressort à environ 9 millions d'euros et les dotations et provisions atteignent plus de 22 millions d'euros. En 2004, la CAF atteint près de 14,8 millions d'euros. Les dotations et provisions dépassent alors 23 millions d'euros. Enfin, en 2005, la CAF continue à croître s'élevant à 19 millions d'euros mais les charges calculées (notamment amortissements et provisions) dépassent encore 25 millions d'euros (dont une provision d'environ 1,4 million d'euros pour la prise en compte d'engagements sociaux vis-à-vis des salariés et des retraités (0,9 million d'euros) et des dépréciations de créances clients et divers (0,5 million d'euros).

7-3-3-4 La comptabilité analytique

D'une manière générale, il n'a pas été possible de déterminer si les éléments de comptabilité analytique étaient fiables ou non. En effet, l'AMP poursuit encore des travaux qu'il a entrepris dès 2003 pour fiabiliser ses données de comptabilité analytique au plan des modalités de répartition des charges, de réduction des frais généraux par imputation de certaines dépenses dans les prix de revient... Il souhaite pouvoir rapidement utiliser les résultats de sa comptabilité analytique pour fixer les prix de vente de ses prestations. L'approbation des différents tarifs aéroportuaires ne résultant pas de la connaissance précise de tous les éléments permettant d'attester la justesse des tarifs applicables, un recours est par ailleurs pendant devant le Conseil d'État, quant à l'application d'un tarif considéré comme nettement préférentiel au profit des compagnies à bas coûts (dans un rapport de 2 à 5).

L'écart constaté, en 2006, sur la redevance passager varie ainsi de 1,23 € pour les « low cost » à 2,84 €, pour les vols nationaux et de 1,28 € à 6,71 € pour les vols internationaux. Or, les marges dégagées par les halls 1 à 4, ajoutées à celles des activités annexes (parc de stationnement et zones commerciales), non supportées par les compagnies aériennes, ont permis de construire MP2, avec une subvention publique émanant du Conseil général des Bouches-du-Rhône qui finance, en partie, la construction du terminal MP2 dédié aux « low cost », à hauteur de 50 %, le solde provenant de l'emprunt et de l'autofinancement.

Par ailleurs, il est probable que le caractère dépouillé de cette nouvelle aérogare, peu de surfaces commerciales, pas de taxi à proximité... conduira les passagers à se rendre dans les autres aérogares dont l'entretien et les travaux continueront à être financés par les redevances acquittées par les compagnies régulières et leurs passagers. L'AMP devrait donc pouvoir justifier très précisément les critères et les éléments de sa comptabilité analytique qui lui permettent de pratiquer un tel tarif différencié.

Au cours des exercices 2003 et 2004, la révision de la comptabilité analytique a conduit l'AMP à répartir dans les comptes de prix de revient des coûts précédemment considérés comme des frais généraux, diminuant ainsi le pourcentage de frais généraux par rapport aux autres charges de 37,6 %, en 2002, à 17,6 %, en 2004.

Les changements ont porté, par exemple, sur les éléments suivants :

- la répartition du montant de la taxe professionnelle sur les immobilisations,
- les charges relatives au service facturation et recouvrement ont été ventilées entre les comptes de prix de revient, au prorata du chiffre d'affaires,
- l'ensemble des dépenses relatives à la DRH a été réparti au prorata du nombre d'agents,
- certaines charges de la direction marketing ont été affectées, selon leur nature, aux fonctions passagers, stationnement et atterrissage,
- les dépenses relatives au département informatique ont été ventilées entre les services ou applications utilisatrices des ressources de ce Département,
- les dépenses relatives au service développement commercial ont été ventilées dans les prix de revient « exploitations commerciales concédées et redevances publicité aérogare », au prorata du chiffre d'affaires.

En 2005, cette révision s'est poursuivie avec notamment la prise en compte des « travaux faits par l'AMP pour lui-même ».

Les soldes intermédiaires de gestion : La valeur ajoutée (VA), qui est affectée par la taxe d'aéroport, par les frais de personnel, les impôts et taxes et les amortissements, après un léger fléchissement, en 2003, consécutif aux attentats du 11 septembre 2001 qui avaient entraîné une baisse du trafic, progresse sensiblement passant de 35,1 millions d'euros, en 2001 à 41,6 millions d'euros, en 2005, soit + 18,6 %. L'accroissement de la VA est essentiellement dû à l'augmentation des redevances passagers (+ 20 %) et à celle des recettes des parcs de stationnement (18%). L'accroissement des charges externes est à imputer au transfert de la mission régalienne de sûreté sécurité de l'État vers les concessionnaires conjugué aux attentats du 11 septembre 2001.

L'excédent brut d'exploitation s'est également amélioré (+ 15 %), durant la période étudiée, passant de 17 millions d'euros à 19,6 millions d'euros. Il progresse moins vite que la VA car les charges de personnel et les impôts ont nettement progressé + 22,5 %.

Le résultat d'exploitation n'est négatif qu'en 2003. En revanche, le résultat financier et le résultat courant sont négatifs de manière récurrente sous l'impact des amortissements de caducité pratiqués par les concessions aéroportuaires.

Le résultat de l'exercice, déficitaire jusqu'en 2003 se redresse nettement, en 2004 où il avait atteint près de 3 millions d'euros pour se détériorer à nouveau, en 2005, bien qu'il demeure faiblement positif.

La capacité d'autofinancement (CAF), qui a toujours été positive au cours de la période examinée, a nettement augmenté entre 2001 et 2005 passant de 13,8 millions d'euros à 19 millions d'euros (+ 38 %). L'importance des dotations aux amortissements et aux provisions notamment pour renouvellement et de caducité explique en partie cette progression.

Le fonds de roulement net global est passé d'environ 25 millions d'euros, en 2001, à 26,6 millions d'euros, en 2005.

En matière d'emprunts, l'AMP a bénéficié de reliquats d'emprunts en attente d'utilisation qui s'élevaient à 14,4 millions d'euros fin 2005 intégrant ceux de 3 millions d'euros de fin 2001, 1 million d'euros, fin 2002, de 3,4 millions d'euros, fin 2003 et de 3,6 millions d'euros, fin 2004. Sur ces 14,4 millions d'euros, 5,6 millions d'euros devaient être réalisés en juin 2006 et 8,8 millions d'euros ont été levés à hauteur de 3 millions d'euros, en novembre 2006 et 5,8 millions d'euros, en décembre 2006. En 2003 et 2004, l'endettement total de l'AMP est quasiment égal à ses fonds propres (78,5 millions d'euros pour 79,3 millions d'euros, en 2003, et environ 78,8 millions d'euros pour près de 80 millions d'euros, en 2004).

Le ratio dettes sur CAF qui était de 3,4 années, en 2005, est ainsi ramené à 2,5 années. Il était supérieur à 6 années, en 1995.

Les investissements, les montants investis et empruntés, en 2001, ont notamment concerné la création de trois postes pour le stationnement des avions (3,1 millions d'euros), les installations terminales passagers (3,1 millions d'euros), les parcs autos (2,4 millions d'euros), la sûreté sécurité (1,6 million d'euros).

En 2002, la sûreté sécurité a absorbé plus de 8 millions d'euros des investissements réalisés et 1,1 million d'euros a concerné les installations terminales passagers.

En 2003, la sûreté sécurité absorbe encore 4,9 millions d'euros du total des investissements réalisés et les installations terminales en consomment 1,3 million d'euros.

En 2004, ce sont les installations terminales passagers qui sont concernées par la plus grosse part des investissements réalisés (4,8 millions d'euros), la sûreté sécurité n'absorbant que 1,3 million d'euros du même total.

En 2005, les installations terminales ont consommé 5,5 millions d'euros du total des investissements réalisés.

Pour 2006, le programme envisagé était évalué à 42,7 millions d'euros, dont 7 millions d'euros pour la reconstruction des pistes 1 et 2, 5,1 millions d'euros pour la rénovation du terminal I, 5,3 millions d'euros pour les aires de stationnement des avions de MP2, 8,1 millions d'euros pour le terminal MP2, 1,2 million d'euros pour la sûreté sécurité du terminal MP2 et 0,8 million d'euros pour la desserte routière de MP2, enfin 1,8 million d'euros pour les parcs autos. L'AMP attend environ 10 millions d'euros de subventions publiques, dont plus de 7,1 millions d'euros au titre des précédentes conventions relatives à MP2. Le prélèvement sur le fonds de roulement était évalué à 7,8 millions d'euros et le recours à l'emprunt à 14,4 millions d'euros, soit le reliquat des emprunts autorisés et non utilisés à fin 2005.

Sur la période étudiée, l'AMP a investi à hauteur de 52 millions d'euros soit une moyenne de 10 millions d'euros par an. Le niveau de sa CAF, 19 millions d'euros en 2005 par exemple, lui a permis de limiter le recours à l'emprunt.

7-4 L'activité aéroportuaire

7-4-1 Données essentielles

L'AMP a précisé qu'à ce jour tous les types d'avions pouvaient être accueillis à l'exception de l'A 380.

L'AMP est le premier aéroport de province pour le fret. En 2001, l'Afrique du Nord s'imposait avec 34 % du fret total avionné. En 2003, l'AMP enregistre une baisse du fret avionné d'environ 5% par rapport à 2002 mais une nette reprise a été enregistrée en 2004, en progression de près de 11% par rapport à 2003.

Le nombre des passagers a diminué de 8,2 % en 2001 par rapport à 2000, puis à nouveau de 8 %, en 2002 par rapport à 2001, puis à nouveau, de 1,7%, en 2003, consécutivement à l'arrêt de certaines lignes (AOM Air Liberté...) et aux attentats du 11 septembre 2001. L'impact du TGV Méditerranée est à prendre en compte mais à modérer car l'arrivée des compagnies « *low cost* », sur la liaison avec Orly, en mai 2002, a généré un accroissement de trafic, sur cette nouvelle liaison, de 8 %. Il convient également de noter qu'en 2003, l'AMP a enregistré l'ouverture de dix nouvelles lignes régulières et l'arrivée de cinq nouvelles compagnies. Depuis 2004, l'AMP voit ses trafics commerciaux et fret progresser régulièrement.

En 2005, sur 5 859 480 passagers commerciaux (locaux et transit 1 fois), on comptait 3 204 350 nationaux locaux, 2 495 827 internationaux et 159 003 passagers en transit. La part respective des trafics s'établissait à 43,8 % pour le national et à 56,2 % pour l'international. 1 911 532 passagers se rendaient à Paris, 661 049 en province et 631 769 en Corse. L'Europe était la destination de 1 262 670 passagers, l'Afrique du Nord, de 1 000 778 passagers, le reste de l'Afrique de 100 491 passagers, le reste du Monde de 82 379 passagers et les DOM-TOM de 49 509 passagers. Tous les trafics à l'international ont augmenté dont + 95% pour les DOM-TOM, et près de 30 % pour le reste du Monde.

Les dix destinations les plus fréquentées étaient, dans l'ordre, Paris Orly, Paris CdG, Londres, Ajaccio, Bastia, Tunis, Alger, Francfort, Bordeaux et Nantes.

L'AMP est ouvert 24 heures sur 24 et ne souffre pas de restriction visant à limiter ou à réduire l'accès de certains avions. Une étude visant à interdire l'atterrissage et le décollage des avions les plus bruyants (normes OACI), entre 23 h et 6 h, devait être soumise à la commission consultative de l'environnement aux fins de rédaction ultérieure d'un arrêté préfectoral (cf. infra).

En outre, les services de l'Aviation Civile favorisent la nuit les survols de l'Étang de Berre, c'est à dire les décollages face au Nord et les atterrissages face au Sud, évitant ainsi de pénaliser au maximum les riverains de l'aéroport, si les conditions météo et les conditions de trafic le permettent.

Enfin, entre 22h et 7h00, les essais moteurs sont interdits et ne peuvent être réalisés que sur autorisation expresse de l'État.

En 2005, la fréquence maximale quotidienne était de 292 mouvements (chiffre atteint 5 fois durant l'année 2005).

A ce jour, l'aéroport n'est pas saturé. La capacité piste est de 30 mouvements par heure, soit 360 mouvements par jour.

7-4-2 Desserte de l'aéroport

A ce jour, l'AMP n'est desservi par aucune ligne de transport en commun en site propre (TCSP). Les liaisons vers Marseille, Aix en Provence et Salon de Provence, sont assurées par bus par le CG13 dans le cadre d'une gestion totalement indépendante, relevant d'une délégation de service public.

La liaison vers Manosque et Digne est assurée par bus. Cette gestion est également totalement indépendante.

Les usagers de l'AMP ont à leur disposition des parcs de stationnement dont les capacités sont de 9 930 places pour les clients et de 1 145 places pour les personnels.

Le trafic routier compte 15 200 véhicules par jour ouvrable et de 8 600 pour les autres jours. Le trafic poids lourds représente en moyenne 6,4 % du trafic total.

Le trafic ne semble pas arriver à saturation.

7-5 La cohérence du réseau de l'aéroport

En 2005, deux compagnies se partagent 57 % du marché, Air France KLM et CCM AIRLINES. La compagnie arrivant en 3^{ième} position, Air Algérie, ne représente que 6 % des parts de marché.

7-5-1 Les relations avec les compagnies aériennes

L'AMP ne finance pas directement le démarrage de nouvelles liaisons. Il a mis en place deux types de mesures :

- ✓ des réductions tarifaires à l'ouverture de lignes,
- ✓ des participations financières aux frais de marketing et de promotion engagés par les compagnies aériennes lors de la création de lignes nouvelles de transport de passagers.

Ces mesures incitatives ont fait l'objet de deux décisions prises en décembre 2004, qui visent à réduire de 90 % la première année d'exploitation les redevances d'atterrissage, de balisage et de stationnement pour les vols commerciaux et celles d'atterrissage et de balisage pour le fret. L'abattement est fixé à 50 % la seconde année d'exploitation. Des conditions restrictives quant à la nature de la liaison sont fixées par la décision ; le non respect des conditions fixées par l'article 2 de cette décision entraîne la perte du bénéfice de la mesure et la refacturation des redevances exonérées. La liste des principales compagnies bénéficiaires a été communiquée à la Juridiction financière.

7-5-2 Le positionnement des compagnies « bas coûts »

En 2005 :

- les lignes à bas coûts représentent 4 % du trafic total,
- les lignes vers les hubs, 24 %,
- les autres vols, 72 %.

Au début de l'année 2006, trois compagnies à bas coûts desservent l'aéroport : EasyJet, Hapag Lloyd express et Aer Lingus. Celles-ci ont été ou seront rejointes d'ici l'été 2006 par quatre nouvelles compagnies : Ryanair, Condor, Atlas Blue et Virgin express qui apposera son code sur les vols de SN Brussels Airlines.

Dans le cadre de sa démarche marketing, l'aéroport présente à la compagnie ses atouts ainsi que ceux de sa région. Il expose sa structure de coûts ainsi que les mesures incitatives et aides marketing (cf supra) valables dans le cas de la création de nouvelles lignes.

Entre 2002 et 2004, la croissance du trafic des compagnies « low cost » était de 60 %.

L'AMP estime que ses marges de manœuvre, vis-à-vis des compagnies « low cost » résident dans la création d'une aérogare d'aviation simplifiée, ouverte à toutes les compagnies prêtes à accepter les contraintes afférentes pour elles et pour leurs passagers, et qui fait en conséquence l'objet d'une tarification différenciée de la redevance passager. Tel doit être l'objet du terminal MP2 ouvert fin 2006. L'AMP espère un million de passagers sur les liaisons à bas tarifs, deux à trois ans après l'ouverture de MP2. La construction de cette nouvelle aérogare l'a été pour un maximum de 3,5 millions de passagers par an. L'AMP estime que cette réalisation peut conduire à une création nette de 1 000 emplois sur le site aéroportuaire.

Les compagnies aériennes, par l'acceptation d'augmentations de tarifs supérieures à celles des coûts, ont participé par anticipation au financement des investissements les plus structurants de l'aéroport. Par exemple, à l'occasion de la réalisation du hall 4 et des travaux connexes (aires avions, passerelles,...) lors de la période 1989-1992, les compagnies ont accepté des majorations de tarifs de 10,2 %, étalées entre 1990 et 1994, pour le financement de ces travaux. En fait, les compagnies bas tarifs s'installeraient, de préférence, dans les aéroports où les charges aéroportuaires n'excèdent pas 10 à 12 € par passager.

7-5-3 La stratégie de « hub » sur l'aéroport

Il n'existe aucune relation préférentielle avec la principale compagnie Air France KLM. L'activité de correspondances de l'aéroport s'articule non pas autour d'un hub (opérée par une compagnie basée : par exemple Air France à CdG) mais autour d'un "Rendez-vous" qui réunit les compagnies partenaires d'Air France KLM, soit sous forme de franchise (Brit Air, Régional et CCM Airlines), soit sous forme de partage de code (CCM Airlines, Royal Air Maroc, Tunisair, KLM, Alitalia, CSA Czech Airlines et PGA Portugalia). Certaines de ces compagnies harmonisent leurs horaires dans le cadre de ce Rendez-vous afin de faciliter, pour leur bénéfice mutuel, les correspondances via Marseille sur la Corse et l'Afrique du Nord. Aucun engagement n'est toutefois contractualisé entre les compagnies et l'aéroport.

7-5-4 L'interaction entre les différentes infrastructures

Il n'y a pas de liaison charter parmi les 10 premières lignes de l'aéroport.

Le temps total de voyage (acheminement urbain, délais d'enregistrement et de contrôles, vol, acheminement vers le centre urbain de destination), pour un vol domestique varie de 1 h 50 à 3 h 20.

L'analyse des zones de chalandise respectives des aéroports de la région (courbes isochrones) permet d'identifier les zones de recouvrement entre différents aéroports. Il ressort que l'aéroport de Marseille est en concurrence avec celui de Nice sur une partie du département du Var.

Les autres aéroports régionaux (Toulon, Montpellier), du fait du déséquilibre existant entre les dessertes offertes, n'entrent en concurrence que dans le spectre limité des destinations qu'ils proposent (en général Paris, Londres voire quelques autres dessertes européennes et/ou transversales).

Il est toutefois intéressant de noter que les plus petits de ces aéroports de proximité (Avignon, Nîmes) ont une fréquentation annuelle équivalente ou inférieure au trafic transitant par l'aéroport Marseille Provence au départ ou à destination de leur propre département (Vaucluse, Gard). Le caractère subventionné de ces plates-formes représente donc une autre forme de concurrence pour l'aéroport Marseille Provence dont il convient de tenir compte.

Les connexions avec le réseau ferré sont assurées à la gare Saint Charles (navette Marseille) ou à la gare TGV d'Aix (navette Aix). Il n'existe pas de connexion directe entre l'AMP et le réseau ferré.

7-5-5 La stratégie

En matière d'aménagement du territoire, le concessionnaire est associé essentiellement aux problématiques de desserte publique à travers les projets structurants de liaisons ferrée, routière et autoroutière.

Ainsi, en matière de desserte ferrée régionale en liaison avec l'aéroport, un groupe de travail réunissant le Conseil général, le Conseil régional, la DRE et les communes avoisinantes a associé pleinement l'aéroport à la réflexion. Elle n'a pas encore débouché sur un projet finalisé mais vers deux orientations très claires :

- ✓ à court terme : création d'une gare sur la ligne PLM au niveau de l'aéroport. Cette gare sera desservie par une navette bus qui la reliera aux trois terminaux de l'aéroport,
- ✓ à long terme : débranché de la ligne PLM (2 voies) directement sur l'aéroport par un réseau de viaduc de 3,9 km tangent aux terminaux (horizon 2020).

Ces approches de desserte ont fait l'objet de plusieurs rapports pour lesquels l'aéroport a toujours été consulté préalablement en étant associé, en amont, à la production d'éléments concernant notamment le trafic aéroportuaire.

La stratégie de desserte ferrée à court et moyen terme consiste à relier tout l'arrière pays de l'aéroport par des liaisons cadencées à 20 minutes pour les grandes agglomérations et entre l'heure et deux heures pour les villes de plus petite importance.

En matière routière et autoroutière, les deux grands projets à venir consistent à réaliser le boulevard urbain de contournement de Marignane pour desservir de manière appropriée toute la zone ouest de l'aéroport (zone Boussiron et Fourres).

Le travail de l'AMP consiste à inciter les directions programmes de ces grandes compagnies à augmenter le nombre de sièges offerts et les fréquences quotidiennes, tout en améliorant les positionnements horaires.

Lancé en avril 1999 avec le Président d'Air France, le « *Rendez-vous Méditerranée* » a pour objectif de tirer parti de la desserte historique de la Corse et de l'Afrique du Nord au départ de Marseille en y adjoignant un trafic « artificiel » de correspondance en provenance des principales villes de la province française (Toulouse, Bordeaux Nantes, Lille, Strasbourg, Lyon, Clermont Ferrand).

A ces principales destinations sont venues se greffer au fil du temps, d'autres villes comme Rennes, Brest, Mulhouse, Metz/Nancy, puis des villes européennes comme Barcelone et Prague.

La montée en régime de ce rendez-vous a été plutôt lente. Le principal facteur de satisfaction réside dans la desserte de la Corse qui offre d'excellentes possibilités de correspondance.

De plus, il a été difficile, voire impossible, de convaincre ces compagnies de faire stationner des avions la nuit sur Marseille pour offrir de véritables possibilités de correspondance à la clientèle « affaires » le matin, en provenance de la province française, avec un retour le soir.

Depuis 1993, la CCIMP n'a plus souhaité investir en propre dans des bâtiments dédiés au fret. La dernière réalisation financée par ce secteur a été le poste d'inspection frontalier réalisé aux normes européennes et baptisé « Aérofrigo ».

Afin de permettre l'implantation d'investisseurs privés sur le site, une zone d'une trentaine d'hectares a fait l'objet d'aménagements fonciers destinés à accueillir des bâtiments de fret. Les compagnies TAT Express Jet Services, Chronopost et récemment TNT ont ainsi construit leurs propres bâtiments de fret express. France Handling a investi dans une gare fret classique qui accueille également d'autres partenaires.

L'AMP avait réussi à organiser un « hub fret » avions/camions avec la flotte cargo d'Air Afrique. Ce dispositif a bien fonctionné, jusqu'en 1996, puis a progressivement perdu de son importance jusqu'à disparaître complètement à la suite des difficultés d'Air Afrique.

Cette politique foncière et d'incitation à l'investissement des acteurs privés s'est révélée satisfaisante dans la mesure où elle a permis de libérer des ressources de l'aéroport pour l'activité passagers, tout en fixant les investisseurs du fret express sur le site.

Marseille Provence est devenue le grand pôle Sud du fret express avec plusieurs avions tout cargo dédiés chaque nuit à cette activité.

En termes de programmes d'installations futures ou d'extensions, les grands axes de la politique de la CCIMP concernent :

L'aérogare bas tarifs (MP2), achevée fin 2006, constitue la dernière extension des capacités de traitement passagers sur l'aéroport. La précédente extension des aérogares date de 1998 avec la mise en service du Hall 2 à l'occasion de la coupe du Monde de football.

En septembre 2006, la capacité totale d'accueil passagers de l'aéroport en matière d'aérogare a augmenté de 50 % par rapport à l'existant (8 millions actuellement). L'aérogare bas tarifs MP2 pourra être agrandie au double de sa capacité actuelle soit près de 7,4 millions de passagers et 12 postes/avions.

Enfin, la petite aviation générale a quasiment disparue de l'aéroport. Seul subsiste l'aéroclub Marseille Provence (5 à 6 avions) et 3 jets privés bénéficiant de locations précaires sous hangar.

Les hangars dits de l'aviation générale ont vocation dans le futur à accueillir soit des opérateurs de fret express comme DHL, soit des activités de maintenance en ligne d'avions de type C.

7-5-6 Le rôle des collectivités territoriales

En matière de demande de subventions, la CCIMP ayant toujours souhaité associer les collectivités territoriales au développement de l'aéroport, outil de développement économique régional important, elle a toujours reçu un accueil favorable à ses demandes. Au fil du temps, chaque subvention fait l'objet de conventions de partenariat par lesquelles, en contrepartie du concours financier qui lui est apporté, l'aéroport s'engage à :

- ✓ développer le trafic et les services aux passagers ;
- ✓ prendre en compte les exigences de préservation de l'environnement ;
- ✓ créer une commission du suivi chargée de l'examen des conditions de réalisation du programme de travaux et le développement des actions de partenariat.

Le Conseil régional, le Conseil général, la ville de Marseille, puis la communauté urbaine Marseille-Provence-Métropole (MPM) participent au financement des travaux d'équipement de l'aéroport, à l'exception des investissements des parcs autos, dont la rentabilité est immédiate, et des investissements courants (bureautique, véhicules, matériels divers,...).

Les attentes des élus vis-à-vis de l'AMP sont contradictoires dans la mesure où l'aéroport est source d'emplois directs et indirects mais aussi de nuisances, notamment sonores, et de contraintes urbanistiques.

Ainsi, les collectivités locales riveraines ont, dans leur grande majorité, émis un avis défavorable au projet de révision du PEB (plan d'exposition au bruit) qui prenait en compte le développement futur de l'aéroport et se traduisait par des interdictions ou des limitations de constructions autour de l'aéroport.

Dans le cadre des aides à l'insonorisation des habitations des riverains par la taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires (TNSA), les élus souhaiteraient une augmentation du produit de la taxe afin de pouvoir accélérer le traitement des dossiers d'aides. Un certain nombre d'entre eux auraient également souhaité un élargissement des zones d'éligibilité.

7-6 L'impact de l'aéroport

7-6-1 L'impact environnemental

En 2005, la piste 1 (3500 m) a accueilli environ 90,5 % du trafic, la piste 2 (2400 m) restant essentiellement une piste d'appoint. Le choix du sens des pistes est avant tout conditionné par des impératifs de sécurité. Les avions doivent atterrir et décoller face au vent, dès lors que le vent dans l'axe des pistes est supérieur à 9 km/h. Le vent dominant étant le Mistral, 75 % des décollages et 72 % des atterrissages ont été réalisés face au Nord, en 2005. Cependant, chaque fois que c'est possible, les services de l'Aviation Civile favorisent les survols de l'Étang de Berre, c'est à dire les décollages face au Nord et les atterrissages face au Sud, pour soulager les riverains de l'aéroport.

Les plaintes des riverains portent en général sur des nuisances sonores liées aux procédures de circulation aérienne en vigueur qu'un certain nombre d'associations et de riverains voudraient voir modifier. Elles émanent surtout de cinq communes et d'un quartier de Marseille.

Elles sont essentiellement concernées par les procédures d'arrivée, face au Nord, procédures aux instruments ou approches à vue.

Les riverains de la commune de Vitrolles se plaignent lors des départs face au Sud.

Par ailleurs, les riverains de l'aéroport, situés sur la commune de Saint-Victoret ont engagé une action devant le Tribunal Administratif de Marseille faisant valoir un préjudice lié au développement de l'activité de l'aéroport et demandant des indemnités visant à compenser la perte de la valeur vénale de leur logement. Le tribunal administratif a rejeté les requêtes par des décisions des 20 mars et 3 avril 2007.

Il n'existe pas, à ce jour, d'étude mesurant l'impact de l'aéroport sur les prix de l'immobilier.

De même, il n'existe pas de réglementation particulière limitant le trafic. Mais, la commission consultative de l'environnement a accepté, le 25 janvier 2007, la mise en œuvre d'un arrêté de restrictions d'exploitation visant à interdire de 23h00 à 6h00 l'atterrissage et le décollage des avions les plus bruyants.

Le nouveau plan d'exposition au bruit (PEB) a été adopté par arrêté préfectoral du 4 août 2006. Il a fait l'objet d'une large concertation :

- ✓ au niveau de la CCE (réunions des 21 juin 2004, 22 février 2005, 27 juin 2005) ;
- ✓ consultation des 17 communes et intercommunalités concernées ;
- ✓ consultation de l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires) ;
- ✓ enquête publique qui s'est déroulée du 19 septembre au 28 octobre 2005 et a permis de recueillir les observations du public sur les 17 communes concernées par le PEB.

L'attribution des aides à l'insonorisation a été réformée par les dispositions de la loi de finances du 31 décembre 2003, applicable à compter du 1^{er} janvier 2004.

La Commission consultative d'aide aux riverains (CCAR) s'est réunie à deux reprises en de 2001 à 2004 sauf, en 2001 trois fois. Elle a accepté l'aide à l'insonorisation des logements, en 2001, pour 309 dossiers soit 3 024 207 €, pour 215 dossiers, en 2002, soit 2 203 958 €, pour 112 dossiers, en 2003, soit 1 269 894 € enfin, pour 173 dossiers CCE), en 2004, soit 1 870 553 €. Au 6 février 2001, depuis la création de l'ADEME, les aides accordées ont représenté plus de 5 millions d'euros.

Le montant annuel de la TNSA perçue s'est avéré très inférieur aux prévisions de l'Administration. L'AMP n'a donc autorisé les travaux qu'au fur et à mesure de l'encaissement de la TNSA, entraînant par la même un certain retard dans les demandes d'aides.

7-6-2 L'impact économique

L'aéroport réalise régulièrement des études d'impact économique. La dernière date de 2001 et avait porté sur les résultats 1999 et 2000. Une nouvelle étude devrait intervenir prochainement sur les résultats de 2005.

Aucune étude n'a répondu directement à la question de savoir si la présence de l'aéroport avait facilité le développement d'une zone économique. Toutefois, il est certain que la présence de l'aéroport a permis le développement d'activités autour de l'aéroport tels que hôtels, entreprises sous-traitantes des entreprises installées sur l'aéroport, entreprises dont l'activité se situe sur l'aéroport mais dont l'implantation est extérieure à celui-ci.

A noter que depuis 2000, l'aéroport apporte son soutien à la création d'une zone d'activités de 4 ha sur le territoire de la commune de Saint-Victoret, dans le but d'y permettre l'implantation d'activités directement liées à celles de l'aéroport.

Il existe 4 754 emplois totaux du site sur aéroportuaire, en 2000.

S'agissant du chiffre d'affaires réalisé sur le site de l'AMP, l'étude précitée prend en compte « l'effet économique indirect », qui correspond à la totalisation des dépenses générées par les visiteurs ou les passagers aériens non résidents. Cet impact, en termes de chiffre d'affaires générés, était estimé à 630 millions d'euros, en 1999, et à 675 millions d'euros, en 2000. En revanche, aucune estimation du nombre d'emplois générés n'est disponible, à ce jour.

De l'étude d'impact réalisée, en 2000, publiée en janvier 2001, on peut extraire les valeurs et les définitions suivantes :

- ✓ un impact économique direct de plus de 334 millions d'euros, en 2000. Sont appréhendés à ce niveau les flux monétaires initiaux engendrés dans l'économie locale, de manière directe par l'ANCA et les établissements implantés sur le site ;
- ✓ un impact économique indirect de plus de 616 millions d'euros, en 2000. Sont appréhendées les dépenses générées par les visiteurs ou passagers non résidents dans la région, en fonction du motif du déplacement et de la durée du séjour, prise en comptes des différents postes de dépenses des passagers : hébergement, nourriture, loisirs, achats durables ;
- ✓ un impact économique induit de plus de 1,14 milliard d'euros, en 2000. Il s'agit de la multiplication de la somme des impacts économiques directs et indirects par un coefficient multiplicateur ;
- ✓ un impact économique total d'environ 2,1 milliards d'euros, en 2000 correspondant à la somme des impacts économiques direct, indirect et induit.

Bertrand SCHWERER