Chambre régionale des comptes
de Poitou-Charentes

Le président

Poitiers, le 13 mai 2008

REF. : GD N° 388

ROD2

RECOMMANDE AVEC A.R.

Monsieur le Président,

Le rapport d'observations définitives sur la gestion de la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle, arrêté par la chambre régionale des comptes le 14 février 2008, vous a été notifié le 25 mars 2008.

En application de l'article L. 241-11 du code des juridictions financières, vous pouviez y apporter une réponse écrite dans le délai d'un mois suivant sa réception.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le rapport d'observations définitives auquel sont jointes les réponses adressées au greffe de la chambre.

Ce rapport, accompagné des réponses, devra être communiqué par vos soins à l'assemblée délibérante dès sa plus proche réunion, après avoir fait l'objet d'une inscription à l'ordre du jour de celle-ci et avoir été joint à la convocation adressée à chacun de ses membres. Il devra donner lieu à un débat. Je vous précise que, selon les dispositions de l'article R. 241-18 du code des juridictions financières, les observations définitives sont communicables aux tiers dès qu'a eu lieu la première réunion de l'assemblée délibérante suivant leur réception par la collectivité concernée.

Vous voudrez bien indiquer au greffe de la juridiction la date de cette réunion.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

P.J. : 1 rapport

Gérald MEUNIER

Monsieur le Président
Chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle
21 Chemin du Prieuré
17024 La Rochelle cedex 01

10-14, rue Scheurer Kestner - B.P. 599 - 86021 POITIERS CEDEX
☎ 05 49 50 01 50 - Télécopie 05 49 41 62 69 - Mél : crc.poitou.charentes@pc.ccomptes.fr

RAPPORT D'OBSERVATIONS DEFINITIVES

GESTION DU SERVICE AEROPORT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE LA ROCHELLE

SEANCE DU 14 FEVRIER 2008

Par arrêtés du Premier Président de la Cour des comptes en date des 17 janvier 2003 et 13 octobre 2006, le contrôle des chambres de commerce et d'industrie a été délégué aux chambres régionales des comptes pour les exercices 2001 à 2005 puis pour les exercices 2006 à 2009 inclus en application des articles L. 111-9 et R. 111-1 du code des juridictions financières.

Ce contrôle, qui s'inscrit dans le cadre d'une enquête nationale thématique sur les aéroports avec la Cour des comptes, a porté sur la gestion de l'aéroport de La Rochelle-Ile de Ré qui constitue un service extérieur de la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle. La question de la validité juridique des actions de l'organisme consulaire n'a pas été examinée.

La chambre régionale des comptes de Poitou-Charentes a adressé un rapport d'observations provisoires à l'ordonnateur en fonctions et aux deux anciens présidents de la chambre de commerce et d'industrie et des extraits de ce rapport au conseil général de Charente-Maritime, à la communauté d'agglomération de La Rochelle et à la compagnie aérienne Ryanair. Les réponses de l'ordonnateur en exercice et du conseil général ont été respectivement enregistrées au greffe de la chambre les 12 novembre et 16 octobre 2007. Les autres destinataires n'ont pas répondu.

SOMMAIRE

1. LE TRAFIC 3

2. LES RESULTATS FINANCIERS 4

3. LES REDEVANCES 6

3.1. LES REDEVANCES AERONAUTIQUES 7
3.2. LES ACTIVITES EXTRA AERONAUTIQUES 9

4. LA SECURITE ET LA SURETE 10

5. LES AIDES AUX COMPAGNIES AERIENNES 11

5.1. LES AIDES ACCORDEES AUX COMPAGNIES AERIENNES SUR LA PERIODE 2001/2006 11
5.1.1. Les subventions versées par la chambre 11
5.1.2. Les aides des partenaires financiers de la chambre 11
5.1.3. Le coût net pour la CCI des aides aux compagnies aériennes 12
5.2. LES AIDES A LA LIAISON AERIENNE D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE AVEC OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC : LA ROCHELLE/LYON VIA POITIERS 12
5.2.1. La première convention (oct. 2004/oct. 2005) 12
5.2.2. La seconde convention (nov. 2005/oct. 2006) 14
5.3. LES AIDES A LA LIAISON A BAS PRIX LA ROCHELLE/LONDRES 15
5.3.1. Le financement de campagnes de promotion 15
5.3.2. L'exploitation de la liaison par Buzz 16
5.3.3. Les aides à la compagnie Ryanair lors de la reprise de la liaison 16
5.3.4. L'impact économique 19
5.4. LES AIDES A LA LIAISON LA ROCHELLE/DUBLIN 20

6. LA GESTION ET L'EXPLOITATION DE LA PLATEFORME DE L'AEROPORT DE ROCHEFORT/SAINT-AGNANT 20

7. LES INVESTISSEMENTS 22

7.1. LES TRAVAUX 22
7.2. LE PLAN DE FINANCEMENT 22

8. L'AVENIR DE LA PLATEFORME 23

L'aéroport de La Rochelle-Ile de Ré

La Charente-Maritime est dotée de deux plateformes à moins de 40 kilomètres de distance, l'aérodrome de La Rochelle, propriété de la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle, exclu du mouvement de décentralisation des aérodromes d'intérêt local prévu par la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales et l'aérodrome de Rochefort/Saint-Agnant, transféré au département de Charente-Maritime à compter du 1er janvier 2007.

L'aéroport de La Rochelle d'une superficie de plus de 150 hectares, superficie identique à celle de l'aéroport de Rochefort/Saint-Agnant, dispose depuis 2005 d'une piste quasiment identique à celle de l'aéroport de Rochefort/Saint-Agnant permettant l'accueil de Boeing 737-800.

1. LE TRAFIC

Les indicateurs pertinents pour apprécier le trafic sont le nombre de passagers commerciaux qui acquittent la taxe d'aéroport et le nombre de mouvements commerciaux qui donnent lieu au paiement de redevances (passager, atterrissage, balisage, stationnement…..).

Sur la période 2001/2006, la politique d'ouverture de liaisons à bas prix à partir de La Rochelle vers la Grande-Bretagne et l'Irlande (Londres en 2001, Southampton en 2004, Birmingham en 2005 et Dublin et Bristol en 2006 cf tableau n°1) a permis une multiplication par 2,3 des passagers commerciaux (180 888 passagers en 2006). L'aéroport de La Rochelle est ainsi la première plateforme régionale.

Tableau n°1

	2001	2002	2003	2004	2005 (1)	2006
TOTAL DES PASSAGERS (EMBARQUES OU DEBARQUES)	76 681	91 854	93 802	100 404	127 563	180 888
lignes régulières nationales	47 685	34 795	40 979	8 094	9 871	14 951
en % passagers	*62,2%*	*37,9%*	*43,7%*	*8,1%*	*7,7%*	*8,3%*
lignes régulières internationales (low-cost)	25 227	54 544	51 448	89 427	115 987	163 987
en % passagers	*32,9%*	*59,4%*	*54,8%*	*89,1%*	*90,9%*	*90,7%*
autres passagers commerciaux	3 712	2 387	1 375	2 821	1 705	1 934
transit	57	128	0	62	0	16

(1) fermeture de la plateforme au 1er trimestre 2005 pour travaux

Cette croissance du nombre de passagers a pu être réalisée malgré une baisse de 20% des mouvements commerciaux (2 714 en 2006 contre 3 414 en 2001 cf tableau n°2) en raison du recours à des appareils de plus grande capacité et de l'amélioration du coefficient de remplissage, liée à la stratégie commerciale des compagnies à bas prix. Les mouvements commerciaux représentent toutefois moins de 10% du trafic de la plateforme dans un contexte de baisse générale du nombre des mouvements (-4,7% sur la période 2001/2006).

Tableau n°2

	2001	2002	2003	2004	2005 (1)	2006
TOTAL DES MOUVEMENTS	34 286	35 271	36 171	33 432	26 573	32 674
dt mouvements commerciaux	*3 414*	*3 114*	*2 891*	*1 850*	*1 949*	*2 714*
% mouvements commerciaux	*9,96%*	*8,83%*	*7,99%*	*5,53%*	*7,33%*	*8,31%*

(1) fermeture de la plateforme au 1er trimestre 2005 pour travaux

En 2006, 91% des passagers de la plateforme ont fréquenté des lignes internationales à bas prix exploitées par trois opérateurs (Ryanair, Flybe et Easyjet). La diversification des lignes et des

opérateurs constitue une caractéristique de la plate-forme comme le souligne la chambre de commerce et d'industrie.
La ligne La Rochelle/Londres avec 100 104 passagers en 2006 représente 55% du trafic passagers de la plateforme. La compagnie aérienne Ryanair, qui exploite les lignes à destination de Londres et de Dublin, a réalisé près de 68% du trafic de la plateforme en 2006 (122 459 passagers).

La liaison à vocation d'affaires La Rochelle/Lyon via Poitiers représente un peu plus de 8% du total des passagers commerciaux.

2. LES RESULTATS FINANCIERS

La chambre de commerce et d'industrie précise que l'équilibre d'exploitation de la plate-forme est approché selon une logique d'entreprise et de développement économique local.

En 2006, le chiffre d'affaires du service aéroport (2,28 M€) représente plus de 11% du chiffre d'affaires du groupe chambre de commerce (20,33 M€).

Les soldes intermédiaires de gestion nécessaires à l'enquête sont retracés dans le tableau n°3 pour disposer de données homogènes :

Tableau n°3

	en €	2001	2002	2003	2004	2005	2006
1	Marge (vente -achats de carburants) Red s/distr Carburants	73 266	70 200	63 209	58 891	62 282	77 346
2	Redevances aéronautiques	365 340	426 603	431 298	408 558	504 089	729 677
2.1	*- passagers*	*205 608*	*243 186*	*251 499*	*265 138*	*341 218*	*481 059*
2.2	*- atterrissage*	*85 828*	*106 791*	*100 539*	*112 406*	*127 705*	*175 007*
2.3	*- balisage et stationnement*	*73 903*	*76 627*	*79 260*	*31 013*	*35 166*	*73 612*
	-fret						
3	Redevances extra aéronautiques	154 107	254 219	369 415	465 498	874 914	585 288
3.1	*- sur chiffre d'affaire*						
3.2	*- domaniales*	*8 330*	*12 903*	*8 496*	*9 192*	*12 357*	*11 586*
3.3	*Recettes parking*						*87 595*
	Refacturation pour usage	*145 777*	*241 315*	*360 919*	*456 306*	*862 557*	*486 107*
4	Recettes assistance en escale						
5	Taxe d'aéroport	153 839	299 307	405 787	350 862	690 441	892 427
1+2+3+4+5	Production de l'exercice (A)	746 551	1 050 329	1 269 709	1 283 808	2 131 725	2 284 739
6	Contribution aux dépenses générales du gestionnaire	33 160	100 000	100 000	100 000	100 000	162 000
7	Achats	39 845	49 534	34 035	61 198	65 598	76 410
8	Charges externes	366 824	711 181	723 585	807 408	1 164 782	1 191 399
6+7+8	Consommations externes (B)	439 828	860 715	857 619	968 606	1 330 381	1 429 809
A-B	VALEUR AJOUTEE (VA)	306 723	189 614	412 089	315 202	801 345	854 929
9	Participation gestionnaire	102 673	73 844				
10	Subvention d'exploitation Etat (FIATA)	201 826	266 000	426 443	508 149	348 788	683 194
11	Subvention exploitation département		35 450	144 236	144 500	- 79 092	506 867
12	Subvention exploitation autres (à préciser)	30 498	57 815	289 758	231 306	436 479	217 867
9+10+11+12	Total Subventions d'exploitation (C)	334 997	433 109	860 437	883 955	706 175	1 407 927
13	Personnel	417 552	429 064	458 915	450 516	618 959	786 229
14	Impôts	44 847	50 761	55 103	55 720	78 092	155 722
15	Autres						
13+14+15	Charges décaissées (D)	462 399	479 825	514 017	506 236	697 051	941 951
VA+C-D	EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION (EBE)	179 321	142 898	758 509	692 922	810 469	1 320 905
16	Amortissements (hors caducité)	223 680	221 108	199 176	198 440	489 307	653 679
17	Provisions	73 615	55 746	170 801	8 982	23 910	740 051
18	Reprises sur amortissements et provisions	11 368	8 600	5 037	298 352	10 899	12 615
16+17-18	Charges calculées (E)	285 927	268 253	364 941	- 90 930	502 319	1 381 115
19	Autres charges de gestion courante	53 730	127 038	544 156	821 379	807 241	1 019 866
20	Autres produits de gestion courante				20 049	246	391
EBE-E-19+20	RESULTAT D'EXPLOITATION (RE)	- 160 336	- 252 393	- 150 589	- 17 478	- 498 844	- 1 079 685
21	Produits financiers						35
22	Charges financières (y compris amortissements de caducité)	14 711	11 167	9 132	6 971	7 343	15 238
21-22	RESULTAT FINANCIER (RF)	- 14 711	- 11 167	- 9 132	- 6 971	7 343	- 15 203
RE+RF	Résultat courant (RC)	- 175 047	- 263 560	- 159 720	- 24 450	- 506 187	- 1 094 888
23	Produits exceptionnels	100 446	88 821	84 795	43 050	172 329	357 106
24	Charges exceptionnelles						
23-24	Résultat exceptionnel (REX)	100 446	88 821	84 795	43 050	172 329	357 106
RC-REX	RESULTAT DE L'EXERCICE	- 74 601	- 174 739	- 74 925	18 600	- 333 858	- 737 782

Sur la période 2001/2006, l'excédent brut d'exploitation (EBE), qui mesure la ressource tirée de l'exploitation indépendamment des immobilisations utilisées et des aspects financiers, a été multiplié par 7,3 pour atteindre 1,32 M€ en 2006 en raison de la forte progression des subventions qui ont été multipliées par 4,3 (335 K€ en 2001 contre 1,407 K€ en 2006).

La multiplication par deux des subventions entre 2005 et 2006 (0,71 M€ en 2005 contre 1,41 M€ en 2006) s'explique par l'émission de titres de recettes à hauteur de 506 867 € correspondant à la participation financière du conseil général pour les aides à certaines liaisons aériennes. L'émission de ces titres de recettes est destinée à provisionner ces créances qualifiées de douteuses par les commissaires aux comptes, le conseil général désirant lier le versement de ces concours financiers au transfert de l'activité sur la plateforme de Rochefort/Saint-Agnant à horizon 2012.

La croissance de l'EBE sur la période 2002/2006 n'a pas permis d'améliorer les résultats d'exploitation en raison des subventions allouées aux compagnies aériennes.

Tableau n°4

en €	2002	2003	2004	2005	2006
Excédent brut d'exploitation	142 898	758 509	692 922	810 469	1 320 905
Autres subv. & contributions versées (c/6568)	106 364	544 020	656 421	802 660	1 019 719

Dans ces conditions, le résultat à la clôture de l'exercice 2006 (- 0,74 M€), qui représente 32,3% du chiffre d'affaires, a été multiplié par dix par rapport au niveau constaté en 2001 (-0,07 M€). Ce déficit est toutefois minoré en raison de la sous évaluation des prestations de service assurées par le service général pour le compte du service aéroport. La facturation de ces services en fonction de l'application des clés retenues par la comptabilité analytique conduirait en 2006 à porter ce déficit à - 1 M€.

Abstraction faite de la sous facturation des prestations de service assurées par le service général, la chambre de commerce et d'industrie considère que le petit équilibre d'exploitation, hors charges calculées et hors aides à certaines liaisons aériennes, est presque atteint.

Ces résultats conduisent à renforcer la dépendance financière du service aéroport vis-à-vis du service général de la chambre de commerce et d'industrie avec un quasi doublement des pertes cumulées qui ont atteint 2,92 M€ à la clôture de l'exercice 2006 (report à nouveau + résultat de l'exercice) contre 1,61 M€ en 2001. Ces pertes cumulées s'établissent à 4,58 M€ après prise en compte des déficits antérieurs à l'exercice 1992 auxquelles s'ajoutent 8,77 M€ d'avances du service général au 31/12/2006 (cf annexe 1).

Ces avances, qui s'apparentent à des subventions à l'aéroport, contreviennent à l'article R. 224-6 du code de l'aviation civile qui autorise, à titre exceptionnel et avec l'autorisation des tutelles, les chambres de commerce et d'industrie à financer au moyen de l'imposition additionnelle à la taxe professionnelle les dépenses d'équipement, d'entretien et d'exploitation leur incombant sur les aérodromes qu'ils ont créés, l'imposition additionnelle à la taxe professionnelle n'ayant pas vocation à financer des activités à caractère industriel et commercial.

3. LES REDEVANCES

L'aéroport perçoit des redevances aéronautiques et extra aéronautiques. Les redevances aéronautiques rémunèrent les services rendus pour l'activité aérienne. Elles couvrent de multiples domaines comme la gestion des installations au sol et leur maintenance (balisage, pistes, aérogares).

Les redevances extra aéronautiques concernent des activités périphériques du trafic aérien, telles que la gestion du parc de stationnement, les services aux usagers (restauration, location de véhicules), la mise à disposition de matériel et d'outillage ou encore, des activités industrielles dans l'enceinte de l'aéroport avec occupation du domaine public.
Elles donnent lieu à versement de redevances dites extra aéronautiques qui, en application du principe de la "caisse unique", viennent diminuer le montant des redevances aéronautiques.

3.1. LES REDEVANCES AERONAUTIQUES

Les principales redevances aéronautiques sont :

- la redevance d'atterrissage calculée en fonction de la masse maximale certifiée au décollage de l'aéronef exprimée en tonnes ;
- la redevance de balisage applicable aux mouvements d'aéronefs (décollage ou atterrissage) de six tonnes et plus ;
- la redevance de stationnement ;
- la redevance "passager" pour l'usage des installations aéroportuaires.

L'évolution des redevances aéronautiques, qui ont représenté en moyenne 33% de la production sur la période 2001/2006, est retracée dans le tableau n°5:

Tableau n°5

en €	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Redevances aéronautiques	365 340	426 603	431 298	408 558	504 089	729 677
Production de l'exercice	746 551	1 050 329	1 269 709	1 283 808	2 131 725	2 284 739
Redevances / production	48,9%	40,6%	34,0%	31,8%	23,6%	31,9%

Le tableau n°6 retrace l'évolution tarifaire des redevances d'atterrissage, de balisage et de stationnement applicable aux aéronefs de six tonnes et plus :

Tableau n°6

	tarifs au 1er/06/2001	tarifs au 1er/06/2002	tarifs au 1er/05/2003	tarifs au 1er/05/2004	tarifs au 1er/04/2006
Redevances aéronautiques	+1,5%	+1%	+1,6%	+1,3%	+1,8%
- atterrissage	*plusieurs tranches*	*plusieurs tranches*	*plusieurs tranches*	*plusieurs tranches*	*plusieurs tranches*
- balisage	*22,65 €*	*22,88 €*	*23,246 €*	*23,548 €*	*23,972 €*
- stationnement (par heure et par tonne)	*0,270 €*	*0,27 €*	*0,276 €*	*0,279 €*	*0,284 €*
- passagers communautaires	*5,336 €*	*5,34 €*	*5,34 €*	*5,34 €*	
Evolution des prix à la consommation	+2%	+1,2%	+1,6%	+2,1%	+3,3%

Ces tarifs ne sont pas véritablement fixés en fonction de l'évolution de l'assiette des coûts qui sont mal appréhendés comme l'attestent les échanges au sein de la commission consultative économique qui se bornent à une présentation de la situation financière de l'aéroport, des investissements à réaliser et des prévisions d'investissements.

L'action de la commission consultative économique, instance non obligatoire à La Rochelle en application de l'article R. 224-3 du code de l'aviation civile[*] conduit de surcroît systématiquement la chambre de commerce et d'industrie à revoir à la baisse sa proposition tarifaire. Dans ces conditions, les tarifs des redevances aéronautiques sont fixés à un niveau inférieur à l'évolution des

[*] prévoit la création d'une telle instance pour "les aérodromes dont le trafic annuel moyen des trois dernières années a dépassé 200 000 passagers ou qui ont accueilli, pendant cette même période au moins deux transporteurs aériens représentant en moyenne 50 000 passagers par an"

prix à la consommation (hors tabac). En 2005, aucune revalorisation tarifaire n'a été appliquée à cause des travaux sur la piste entraînant le transfert temporaire de l'activité sur la plateforme de Rochefort/Saint-Agnant.

Depuis 2001, la redevance "passager" reste stable à 5,34 € pour les passagers à destination d'un aéroport communautaire et à 8,08 € pour les passagers à destination d'un aéroport international. L'absence de revalorisation de la redevance "passager" vise à ne pas pénaliser la clientèle qui contribue à l'accroissement du trafic et est compensée par le relèvement de la taxe d'aéroport destinée à financer les missions régaliennes.
Le niveau de la redevance acquittée par les transporteurs aériens en contrepartie des services mis à leur disposition est indépendant du montant de la taxe d'aéroport perçue sur les usagers du transport aérien pour financer les actions de sécurité et de sûreté même s'il se répercute in fine sur le prix du billet d'avion.

Le gestionnaire confirme que le niveau des redevances n'est pas déterminé par rapport aux coûts mais en fonction du rendement des redevances et des tarifs des aéroports concurrents.

L'évolution erratique de la redevance balisage et stationnement a conduit à examiner le rendement de ces deux redevances qui est retracé dans le tableau n°7 :

Tableau n°7

en €	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Balisage (c/70632)	33 592	33 201	26 924	12 464	10 730	15 821
Stationnement (c/70633)	40 312	43 426	52 336	18 549	24 436	57 791

La redevance balisage est perçue lorsque les mouvements d'avions interviennent durant la nuit aéronautique, lorsque les conditions météorologiques sont mauvaises ou à la demande du pilote.

En 2003, cette redevance était acquittée à hauteur de 76% (20.250 €) par les compagnies nationales desservant Paris et Clermont-Ferrand. La fermeture de ces liaisons en 2004 a fait baisser de moitié ces recettes. En 2006, 76,6% de la redevance balisage est acquittée par la compagnie Airlinair qui pour la première fois exploite la liaison La Rochelle/Poitiers/Lyon en année pleine avec des horaires adaptés à la clientèle d'affaires, tôt le matin et tard le soir, qui justifient l'utilisation du balisage lumineux.

En 2003, la reprise de la liaison sur Londres par Ryanair a fait l'objet de facturation pour les mois d'octobre à décembre 2003 pour un montant de 1.464,75 €, correspondant à la poursuite des dispositions antérieures applicables à la compagnie BUZZ. Ces factures ont été annulées au 31/01/2004 en application de la convention rétroactive passée avec la compagnie Ryanair, signée le 10/12/2003 avec effet au 1er mai 2003, qui exonère la compagnie de la redevance balisage. Toutes choses égales par ailleurs, le manque à gagner pour l'aéroport et le gain pour Ryanair peut être évalué à 3.000 € en année pleine pour la seule période hivernale soit une perte de recettes balisage de 24% en 2004 (3.000/12.464).
L'examen des factures 2005 de la compagnie Ryanair montre qu'elle n'acquitte aucune redevance balisage même durant la saison hivernale. A titre d'exemple, les horaires d'atterrissage des vols en provenance de Londres-Stansted à 21h55 le samedi 13 octobre 2007 ou de Dublin à 22h05 le jeudi 13 septembre 2007 auraient été de nature à justifier le recours au balisage lumineux. Par extension, toutes les compagnies à bas prix opérant sur la plateforme ont été exonérées de redevance balisage.

Dans ces conditions, la compagnie Airlinair est la seule à payer la redevance balisage alors que les compagnies à bas prix en sont exonérées durant la saison hivernale voire en été pour des horaires correspondant à la nuit aéronautique.

Cette politique tarifaire n'est pas conforme au principe de l'égalité de traitement des usagers de la plateforme dans la mesure où certaines compagnies exploitent des liaisons saisonnières et pratiquent des horaires compatibles avec l'absence de recours au balisage lumineux alors que d'autres pratiquent des horaires qui justifient le recours au balisage lumineux.

La politique tarifaire en matière de redevance aéronautique, adaptée aux compagnies à bas prix pour les dispenser partiellement de participer au financement des infrastructures utilisées, prive l'aéroport de recettes d'exploitation indispensables à son équilibre financier et transfère en conséquence une partie des charges d'exploitation sur les contributeurs à l'imposition additionnelle à la taxe professionnelle.

En raison de l'insuffisance du trafic de la plateforme pour atteindre l'équilibre d'exploitation et de la difficulté à développer des activités commerciales qui, en application du principe de la "caisse unique", viendraient diminuer le montant des redevances aéronautiques, il est recommandé à la chambre de commerce et d'industrie d'utiliser les données de sa comptabilité analytique pour identifier l'assiette des coûts des services rendus en matière aéronautique comme l'exige l'article R. 224-2 du code de l'aviation civile selon lequel les exploitants tiennent une comptabilité de leurs services permettant d'identifier les coûts relatifs à chacune des redevances à compter du 1er janvier 2007.

3.2. LES ACTIVITES EXTRA AERONAUTIQUES

L'aérogare dispose uniquement d'un restaurant qui ne verse aucune redevance en raison de sa situation financière. Aucun kiosque / point presse n'est présent.

L'évolution des redevances extra aéronautiques dont les revalorisations tarifaires suivent celles des redevances aéronautiques est retracée dans le tableau n°8:

Tableau n°8

en €	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Redevances extra aéronautiques	154 107	254 219	369 415	465 498	874 914	585 288
sur chiffre d'affaire						
domaniales	*8 330*	*12 903*	*8 496*	*9 192*	*12 357*	*11 586*
recettes parking						*87 595*
refacturation pour usage	*145 777*	*241 315*	*360 919*	*456 306*	*862 557*	*486 107*
Production de l'exercice	746 551	1 050 329	1 269 709	1 283 808	2 131 725	2 284 739
Redevances extra aéronautiques / production	20,6%	24,2%	29,1%	36,3%	41,0%	25,6%

Il convient de remarquer, comme le souligne la chambre de commerce et d'industrie, les nouvelles recettes (87 595 € HT) générées par la mise en place d'un parking payant pour les usagers en 2006.

Le développement des redevances extra aéronautiques pour répondre au souhait de la clientèle britannique de disposer de boutiques, nécessite des investissements complémentaires pour agrandir l'aérogare. Ces investissements ne sont pas envisagés faute de partenaires financiers pour participer à un éventuel tour de table consécutivement à la décision du conseil général de soutenir à horizon 2012 la plateforme départementale de Rochefort/Saint-Agnant et d'éviter tout engagement financier.

De plus, la chambre de commerce et d'industrie estime que le trafic de l'aéroport inférieur à 300 000 passagers ne permet pas d'assurer la viabilité économique de boutiques.

4. LA SECURITE ET LA SURETE

La sécurité concerne les règles de construction et d'utilisation des avions. Elle consiste à veiller à la circulation aérienne des aéronefs, à assurer la certification des aéroports, à contribuer à la navigabilité aérienne par la lutte contre l'incendie des aéronefs et contre le péril aviaire.

La sûreté vise la prévention de tout acte illégal volontaire. Elle a pour objet la protection de l'équipage, du personnel au sol et des voyageurs contre les actes illicites au sol et en vol. Elle consiste à contrôler l'accès aux zones réservées, à définir les mesures à appliquer aux passagers, aux bagages à main, aux bagages de soute. La sûreté est une activité de police administrative qui relève du pouvoir régalien de l'Etat.

Les missions de sécurité et de sûreté sont financées par la taxe d'aéroport et les subventions de l'Etat. Ces actions font l'objet d'audits périodiques des services de l'aviation civile.

Sur la période 2001/2006**,** le coût des missions régaliennes (SSLIA, inspection filtrage, contrôle d'accès, contrôle des bagages de soute) a été multiplié par 3,4 comme le montre le tableau suivant :

Tableau n°9

en €	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Dépenses de la mission régalienne	458 338	757 056	832 230	859 011	1 039 228	1 575 621
Nombre de passagers au départ	38 341	45 927	46 901	50 202	63 782	90 444
Coût en € par pax	11,95	16,48	17,74	17,11	16,29	17,42

(Source chambre de commerce et d'industrie)

Le coût de la mission régalienne est de l'ordre de 17,4 €/passager au départ en 2006 contre près de 12 €/passager en 2001. Cette évolution est imputable au renforcement de la réglementation et à l'évolution du trafic.
En 2005, le changement du niveau de sécurité de l'aéroport (niveau 7) résultant du recours à des appareils de plus grande capacité a entraîné une hausse des charges de personnel en raison du renforcement de l'équipe de pompiers (recrutement de cinq pompiers). En 2006, la chambre de commerce et d'industrie a acquis un véhicule incendie pour 562 K€ et réaménagé un bâtiment pour l'accueil de l'équipe SSLIA pour 0,3 M€ environ.

En 2001 et 2002, la chambre de commerce et d'industrie a participé au financement des dépenses de sécurité et de sûreté à hauteur de 102.673 € puis de 73.844 €. Cette contribution vise à favoriser le trafic en ne fixant pas au taux maximum la taxe d'aéroport payée par les passagers. Ces participations ont représenté une aide de 3,04 € par passager en 2001 puis de 1,73 € en 2002. Elles ont contribué à limiter le montant de la taxe d'aéroport payée par l'usager à 4,57 € en 2001 au lieu de 7,61 € et à 7,62 € au lieu de 9,35 € en 2002.

A partir de 2003, le gestionnaire n'a plus participé au financement des missions régaliennes, la taxe d'aéroport a donc dû être portée au taux plafond. Simultanément, une partie de la croissance de l'excédent brut d'exploitation a été affectée à la liaison La Rochelle/Londres en allouant en moyenne une aide de 6 € par passager à la compagnie aérienne sur la période 2004/2006.

Le produit et le tarif unitaire de la taxe d'aéroport sont retracés dans le tableau suivant :

Tableau n°10

en €	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Taxe d'aéroport	153 839	299 307	405 787	350 862	690 441	892 427
Tarif de la taxe	4,57	7,62	9,50	9,50	9,50	10,00

5. LES AIDES AUX COMPAGNIES AERIENNES

5.1. LES AIDES ACCORDEES AUX COMPAGNIES AERIENNES SUR LA PERIODE 2001/2006

La rétrospective des aides aux compagnies aériennes est établie sur la base des charges et produits établis au 31 décembre de chaque exercice.

5.1.1. Les subventions versées par la chambre

Les subventions versées aux compagnies aériennes sont retracées dans le tableau suivant :

Tableau n° 11

en €	2001	2002	2003	2004	2005	2006	CUMUL
Autres subv. & contributions versées (c/6568)	0	106 364	544 020	656 421	802 660	1 019 719	3 129 184
AIR JET / AIR ATLANTIC (Paris)		106 364	204 020				310 384
AIRLINAIR (Lyon)				78 421	286 589	288 559	653 569
RYANAIR (Londres)			340 000	578 000	516 071	578 000	2 013 731
RYANAIR (Dublin)						153 160	151 500

Les nouvelles lignes à bas prix qui ont été ouvertes après la liaison avec Londres (Southampton, Birmingham, Bristol) ne reçoivent pas de subvention. La compagnie Easyjet a sollicité une aide marketing de l'ordre de 70.000 € pour la ligne vers Bristol en 2006. L'accord sur le principe de cette participation sans partenariat financier extérieur accepté oralement n'a pas été contractualisé à la date de délibération du présent rapport.

5.1.2. Les aides des partenaires financiers de la chambre

Les concours financiers des autres partenaires publics locaux concernés par le développement du trafic aérien, inscrits en produits, sont mentionnés dans le tableau qui suit :

Tableau n°12

en €	2002	2003	2004	2005	2006	CUMUL
Subventions reçues ou à recevoir	70 900	403 472	371 603	357 387	724 734	1 928 096
Orly / Air Jet	*70 900*	*136 022*	*FERME*			*206 922*
Conseil Général 17	35 450	68 011				103 461
Cté d'agglomération	35 450	68 011				103 461
Lyon / Airlinair			*82 603*	*272 387*	*146 734*	*501 724*
Conseil Général 17				65 408	73 367	138 775
Cté d'agglomération			26 140	65 408	73 367	164 915
CCI de la Vienne			56 463	141 571	*0*	198 034
Londres / Ryanair		*267 450*	*289 000*	*85 000*	*578 000*	*1 219 450*
Conseil Général 17		76 225	144 500	-144 500	433 500	509 725
Cté d'agglomération		76 225	144 500	144 500	144 500	509 725
Conseil Régional		115 000		85 000	0	200 000

Le tableau ci-dessous ventile les subventions par contributeur quelle que soit la liaison concernée :

Tableau n° 13

en €	2001	2002	2003	2004	2005	2006	CUMUL
Subventions reçues ou à recevoir		70 900	403 472	371 603	357 387	724 734	1 928 096
Conseil Général 17		35 450	144 236	144 500	-79 092	506 867	751 961
Cté d'agglomération		35 450	144 236	170 640	209 908	217 867	778 101
CCI de la Vienne		0	0	56 463	141 571	0	198 034
Conseil Régional		0	115 000	0	85 000	0	200 000

5.1.3. Le coût net pour la CCI des aides aux compagnies aériennes

Le coût net pour la CCI des aides aux compagnies aériennes recensées dans les écritures comptables pour la période 2001/2006 figure dans le tableaun°14. Il ne représente pas la contribution effective de la CCI compte tenu de la défaillance de certains contributeurs.

Tableau n°14

en €	2002	2003	2004	2005	2006	CUMUL
Autres subv. & contributions versées (c/6568)	106 364	544 020	656 421	802 660	1 019 719	3 129 184
Subventions reçues ou à recevoir	70 900	403 472	371 603	357 387	724 734	1 928 096
Coût net	35 464	140 548	284 818	445 273	294 985	1 201 088

5.2. LES AIDES A LA LIAISON AERIENNE D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE AVEC OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC : LA ROCHELLE/LYON VIA POITIERS

La liaison radiale historique La Rochelle/Paris puis la liaison transversale à destination de Clermont-Ferrand ont fait l'objet de conventions tripartites de délégation de service public conclues entre l'Etat (DGAC), la chambre de commerce et d'industrie et le transporteur retenu pour exploiter la liaison.
Actuellement, une liaison avec obligations de service public dessert l'aéroport de Lyon St Exupéry, hub d'Air France via Poitiers. Cette ligne ouverte le 14/10/2004 par Airlinair, compagnie aérienne régulière française spécialisée dans la desserte régionale, est assurée par un appareil ATR d'une capacité de 48 sièges à raison de 11 allers-retours par semaine. Cette liaison, qui ouvre des possibilités de correspondance vers un certain nombre de villes françaises et européennes, vise une clientèle d'affaires.

5.2.1. La première convention (oct. 2004/oct. 2005)

La convention de délégation de service public en date du 12/11/2004 passée entre l'Etat, la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle et la compagnie Airlinair couvre la période du 14/10/2004 au 13/07/2005 avec possibilité de proroger cette liaison jusqu'au 13/11/2005 dans l'attente d'un nouvel appel d'offres.
Elle garantit au transporteur en contrepartie du respect des obligations de service public un niveau maximal de compensation financière de 1 283 250 € HT pour 9 mois. Cette compensation financière déterminée, ex post, correspond à la différence entre les dépenses réelles HT d'exploitation du service et les recettes commerciales HT (TVA & taxes spécifiques au transport aérien) de la liaison. Elle est, dans la limite de 50% des recettes commerciales HT de la liaison, prise en charge par l'Etat à hauteur de 78% (1 000 935 €) et par la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle pour le solde.

La chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle chargée de financer la partie non couverte par l'Etat (282 315 €) a mis à contribution les partenaires publics locaux intéressés par cette desserte. En Charente-Maritime, la chambre de commerce et d'industrie a sollicité le conseil général et la communauté d'agglomération de La Rochelle. Au sein du département de la Vienne, la

chambre de commerce et d'industrie de la Vienne a apporté son concours financier en se retournant ensuite vers la communauté d'agglomération de Poitiers et le conseil général.

Ces partenariats ont fait l'objet d'une convention en date du 28/12/2004 avec la chambre de commerce et d'industrie de la Vienne fixant sa participation financière à 141 158 €, d'une convention en date du 30/05/2005 passée avec le conseil général de Charente-Maritime et d'une convention en date du 16/11/2004 conclue avec la communauté d'agglomération de La Rochelle fixant le concours financier respectif de chacune de ces collectivités à 47 053 € pour une exploitation jusqu'au 13/07/2005.
Un avenant a prorogé l'exploitation de la liaison aérienne jusqu'au 13/11/2005 et a adapté en conséquence le montant de la compensation financière.

Le montant de la compensation financière pour la période d'exploitation du 14/10/2004 au 31/10/2005 s'est élevée à 1 800 310 € HT répartis à hauteur de 1 404 242 € pour l'Etat, et 396 068 € HT pour la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle aux termes des dispositions conventionnelles. Les partenariats financiers ont donc fait l'objet d'une actualisation. Seul l'avenant en date du 27/02/2006 à la convention du 28/12/2004 pour la contribution de la chambre de commerce et d'industrie de la Vienne a été transmis à la chambre. Cet avenant précise le montant des participations des différents partenaires de Charente-Maritime soit 66 011,37 €. Aux termes d'une correspondance de la chambre de commerce et d'industrie au conseil général en date du 12/04/2006, il ressort que l'avenant à la convention de partenariat avec le conseil général d'un montant de 18 958 € n'est pas encore signé à ce jour.

Le tableau n°15 retrace le concours effectif de la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle. Il a été actualisé pour tenir compte des éléments communiqués par la chambre de commerce et d'industrie relatifs aux encaissements réalisés au cours du second semestre 2007.

Tableau n°15

€ HT	Prévisions (14/10/2004 au 31/10/2005)	Réalisations
Subvention chambre de commerce industrie (CCILRH)	396 068	396 068
Remboursement CCILRH		
Subvention chambre de commerce industrie Vienne (CCIV)	198 034	198 034
Subvention agglomération de La Rochelle (CDALR)	66 011	66 011
Subvention conseil général 17	66 011	47 052
Total remboursements	330 057	311 097
Contribution nette CCILRH	66 011	84 971

Les concours publics locaux de Charente-Maritime (198 034 €) ont représenté une aide de 16,76 €/passager sur le tronçon La Rochelle/Lyon en prenant pour référence les statistiques de passagers fournies par l'aéroport (11.814 passagers). Près de la moitié des concours publics de Charente-Maritime a été financée par la chambre de commerce et d'industrie (7,19 € /passager).

Le compte analytique de la liaison La Rochelle/Lyon via Poitiers sur la période du 14/10/2004 au 31/10/2005 fourni par les commissaires aux comptes de la compagnie aérienne chiffre à 5,96 M€ le coût de cette liaison pour transporter 23 802 passagers payants. La recette unitaire de cette liaison de l'ordre de 169 € a généré un déficit de 1,92 M€ financé à hauteur de 1,8 M€ par des concours publics dont 78% (1,40 M€) proviennent de l'Etat, le solde (0,12 M€) incombant à la compagnie aérienne. L'aide publique au passager tous concours publics confondus a été de 75,62 € sur la base des statistiques de passagers de la compagnie (1,8 M€ /23 802 passagers).

5.2.2. La seconde convention (nov. 2005/oct. 2006)

Une nouvelle convention de délégation de service public a été signée le 9/11/2005 entre l'Etat, les chambres de commerce et d'industrie de La Rochelle et de Poitiers mandatées par les collectivités locales concourant au financement de l'exploitation de la liaison aérienne La Rochelle/Poitiers/Lyon, et la compagnie Airlinair, seule compagnie ayant répondu à l'appel d'offres pour l'exploitation de la ligne. Cette convention couvre la période du 1er/11/2005 au 30/10/2008.

L'exploitation de la ligne est assortie d'obligations de service public concernant les fréquences minimales (2 allers et retours par jour pendant 220 jours par an et un aller et retour par jour le dimanche 44 fois par an), les appareils utilisés (capacité minimale de 40 sièges), les horaires (permettant des correspondances nationales ou internationales aux passagers en transit à l'aéroport de Lyon avec une amplitude d'au moins 5 heures à destination), la politique commerciale (commercialisation des vols par un système informatisé de réservation), l'exploitation (la compagnie doit être reliée à ses escales par un moyen informatisé de communication) et la continuité de service (les annulations de vols imputables au transporteur ne doivent pas excéder 3% par an). Il n'y a pas d'obligation tarifaire.

L'appel d'offres a été établi en fonction d'une recette unitaire nette moyenne de 134 € pour le tronçon La Rochelle/Lyon sur la durée du contrat. Dans le même temps, la grille tarifaire mentionnée dans le cadre de l'appel d'offres en septembre 2005 était pour le plein tarif de 737 € A/R TTC, 474 € A/R TTC tarif abonné, et de 136 à 410 € A/R TTC le week-end.

La compensation financière prévue sur la durée de la convention s'établit à 3,82 M€ HT représentant une subvention de 42 € par passager sur la base d'une prévision de trafic de 90 875 passagers.

Le financement prévisionnel de la compensation financière tel qu'il ressort de l'appel d'offres est retracé dans le tableau suivant :

Tableau n°16

Prévisions	Nov. 2005 à Oct. 2006	Nov. 2006 à Oct. 2007	Nov. 2007 à Oct. 2008	Cumul
Trafic	28 450	30 157	32 268	90 875
dt La Rochelle	*14 650*	*15 529*	*16 616*	*46 795*
Compensation financière prévue (€ HT)	1 496 000	1 324 000	996 000	3 816 000
Taux d'intervention Etat	*70,00%*	*70,00%*	*70,00%*	
Etat	1 047 200	926 800	697 200	2 671 200
Chambre commerce et industrie de la Vienne (CCIV)	74 800	66 200	49 800	190 800
Agglomération Poitiers (CAP)	74 800	66 200	49 800	190 800
Conseil général 86	74 800	66 200	49 800	190 800
Chambre commerce et industrie La Rochelle (CCILRH)	74 800	66 200	49 800	190 800
Agglomération de La Rochelle (CALR)	74 800	66 200	49 800	190 800
Conseil général 17	74 800	66 200	49 800	190 800

Le tableau n°17 retrace, pour la première année d'exploitation de la liaison, le concours effectif de la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle en retenant les encaissements réalisés au cours du second semestre 2007, la chambre de commerce et d'industrie de la Vienne gérant de son côté les partenariats financiers relatifs au département de la Vienne.

Tableau n°17

€ HT	Prévisions (1er/11/2005 au 31/10/2006)	Réalisations
Subvention CCILRH	224 400	224 400
Remboursement CCILRH		
Subvention CDALR	74 800	74 800
Subvention conseil général 17	74 800	0
Total remboursements	149 600	74 800
Contribution nette CCILRH	74 800	149 600

Les concours publics locaux de Charente-Maritime (224 400 €) ont participé à hauteur de 15,42 €/passager (224 400 €/14.554 passagers) au financement du tronçon La Rochelle/Lyon dont 10,28 € financés par la chambre de commerce et d'industrie en prenant pour référence les statistiques de passagers fournies par l'aéroport.

Le montant de la participation de l'organisme consulaire au regard du plan de financement prévisionnel s'explique par le fait que le conseil général de Charente-Maritime refuse de signer tout partenariat financier.
Au vu du compte analytique de la liaison sur la période du 1er/11/2005 au 31/10/2006, l'exploitation de la liaison La Rochelle/Lyon via Poitiers a coûté 6,16 M€ pour transporter 29 164 passagers payants. La recette unitaire de cette liaison (158 €) a généré un déficit de 1,55 M€ financé à hauteur de 1,50 M€ par des concours publics dont 70% (1,05 M€) proviennent de l'Etat, le solde (0,05 M€) incombant à la compagnie aérienne. L'aide publique au passager tous concours publics confondus serait sur la base de ces résultats de 51,30 € (1 496 000/29 164 passagers).

5.3. LES AIDES A LA LIAISON A BAS PRIX LA ROCHELLE/LONDRES

L'ouverture d'une ligne vers Londres a été précédée d'une action de prospection conduite par le comité régional et départemental du tourisme et l'association "Ile de Ré tourisme" faisant apparaître que si la Charente-Maritime est un des premiers départements touristiques français en termes de nuitées, il accuse un déficit de fréquentation en termes de clientèle étrangère alors que la dépense moyenne par séjour de cette clientèle est nettement supérieure à celle des français.

Dans ce contexte, le choix de relier Londres à La Rochelle a été fondé d'une part sur l'étude du potentiel de trafic (les britanniques constituant la première clientèle étrangère de la région) et d'autre part sur l'offre attractive des compagnies à bas prix.

A cet effet, deux campagnes de promotion ont été engagées pour accroître le nombre de visiteurs britanniques.

5.3.1. Le financement de campagnes de promotion

Une première campagne en 2001 a fait l'objet d'une convention passée entre la Maison de la France et la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle en date du 14/08/2001. Le coût de cette campagne d'un montant global de l'ordre de 4 600 000 F TTC (701 265 €) concerne à hauteur de 3 900 000 F (594 551 €) des actions en Grande Bretagne et pour 700 000 F (106 714 €) des actions en Poitou-Charentes, réparti entre 9 acteurs publics. La participation de la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle est de 500 000 F TTC (76 225 €) dont 100 000 F (15 245 €) au titre des campagnes organisées en Grande-Bretagne.

Une seconde campagne en 2002 a fait l'objet d'une convention signée le 22/02/2002 entre le comité régional du tourisme Poitou-Charentes et la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle.

Elle couvre la période de février 2002 à mars 2003. Le coût à la charge de la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle a été de 45.734,70 € TTC, soit 10% de l'enveloppe globale pour cette communication (443 000 €) qui ne concerne que des actions en Grande-Bretagne.

5.3.2. L'exploitation de la liaison par Buzz

La compagnie BUZZ, filiale de KLM, a inauguré la première liaison touristique à bas prix vers Londres Stansted au printemps 2001 à raison de trois allers/retours hebdomadaires pour la saison estivale. En 2002, cette liaison a fonctionné toute l'année.

L'ouverture de la liaison La Rochelle/Londres Stansted en 2001 a fait l'objet d'un accord de services rétroactif en date du 8/11/2002 passé entre la compagnie BUZZ et la chambre de commerce et d'industrie pour une durée de 3 ans prenant effet du 25/03/2001.

Le montant des redevances passagers, atterrissage, assistance, balisage et stationnement, indiqué dans la convention, correspond au tarif en vigueur.

Par ailleurs, la chambre de commerce et d'industrie a réalisé des actions de promotion au profit de la compagnie à hauteur de 17 028,55€ HT (20 366,51 € TTC) sur le compte 6231 « annonces & insertions » de l'exercice 2001 et des dépenses de communication pour un montant de 38 702 € HT soit 46 288 € TTC au titre de l'exercice 2002 répartis à hauteur de 23 457,28 € HT sur le compte 6231 «annonces & insertions» au profit de l'agence de communication Ripe et de 15.244,90 € HT au bénéfice du comité départemental du tourisme sur le compte 6562 "autres charges de gestion".

5.3.3. Les aides à la compagnie Ryanair lors de la reprise de la liaison

Un contrat de service en date du 10/12/2003 passé avec la compagnie Ryanair couvre la période du 1er mai 2006* au 30 avril 2006 avec possibilité de tacite reconduction jusqu'en 2018.

Il fixe notamment les engagements réciproques de la compagnie Ryanair et de la chambre de commerce et d'industrie. Au titre des engagements de la chambre de commerce et d'industrie, il convient de mentionner le développement de la capacité aéroportuaire pour accueillir les passagers d'un B737-800. De son coté, Ryanair s'engage à assurer des vols durant 340 jours par an minimum et à acquitter les redevances aéronautiques en vigueur à l'exclusion de la redevance balisage qui était auparavant appliquée à la compagnie Buzz pour exploiter la même liaison.

La chambre de commerce et d'industrie s'est engagée à verser une contribution financière à Ryanair en contrepartie d'une prestation de promotion de la ligne La Rochelle/Londres en Grande-Bretagne. Cet engagement financier a fait l'objet de deux contrats, par lesquels Ryanair s'engage à assurer une fréquence de vols minimale par an (un vol AR quotidien) et à développer des actions de promotions touristiques sur internet en dehors de celles réalisées sur son propre site pour l'hébergement, la location de voitures ou tout autre service.

Le premier contrat en date du 1er décembre 2003 couvre la période du 1er mai* au 31 décembre 2003.
La chambre de commerce et d'industrie s'engage à verser à la compagnie une contribution financière de 340 000 € versée en deux fois à raison de 185 000 € à la signature de la convention et 155 000 € assortis d'un justificatif des dépenses de promotion engagées par la compagnie qui devaient atteindre au moins 500 000 €. La chambre de commerce et d'industrie a bien honoré ses engagements financiers mais a été dans l'impossibilité de communiquer les justificatifs de dépenses

* date d'application rétroactive

que la compagnie devait lui fournir. Des partenariats financiers ont été sollicités auprès de la région, du département et de la communauté d'agglomération.

Le second contrat signé par la chambre de commerce et d'industrie le 3/06/2004 couvre la période du 1er/01/2004* jusqu'au 30/04/2006 avec une possibilité de tacite reconduction jusqu'en 2018. Ryanair s'engage à opérer au moins 340 jours par an en atteignant un coefficient de remplissage de 60 %. La compagnie met également en place des liens internet appropriés vers des sites touristiques en liaison avec la destination.

Les engagements de la chambre de commerce et d'industrie portent sur le versement à Ryanair d'une contribution annuelle de 578 000 € maximum, soit un engagement financier de 1 734 000 € sur les trois ans correspondant à une aide de 7,49 €/passager sur la base d'un B737-800 (1 734 000/231 336 passagers) avec un coefficient de remplissage de 60%.

Pour réduire son concours financier, la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle a ensuite fait un tour de table auprès de la région, du conseil général et de la communauté d'agglomération qui ont été sollicités pour une participation financière annuelle maximale de 144 500 € chacun pour la période 2004-2006. Les pièces justificatives à fournir varient selon les conventions passées avec les différents interlocuteurs.

Le conseil général de la Charente-Maritime a signé, le 7 septembre 2004, une convention avec la chambre de commerce et d'industrie fixant les modalités de versement de cette contribution pour 2004 uniquement sous réserve d'un engagement identique des autres partenaires. Cette convention prévoit que le solde de la contribution du conseil général pour 2004 uniquement (144 500 €) sera versé sur présentation par la chambre de commerce et d'industrie d'un document précisant le coefficient de remplissage pour cet exercice et qu'à défaut d'atteindre cette fréquentation, la contribution serait recalculée proportionnellement au nombre de passagers transportés.

La communauté d'agglomération de La Rochelle, dans une convention en date du 18 novembre 2004 signée avec la chambre de commerce et d'industrie, s'est engagée à verser 433.500 € sur trois exercices (soit 144.500 € par an). Cette convention précise que la chambre de commerce et d'industrie s'engage à fournir à la communauté d'agglomération un rapport annuel présentant pour les actions de promotion menées un bilan quantitatif, qualitatif et financier.

Le conseil régional a décidé de limiter son soutien financier à la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle, à hauteur de 85.000 € au titre des années 2004 et 2005 pour assurer des missions de développement économique par convention probablement signée fin 2005.

La chambre de commerce et d'industrie a signé une nouvelle convention avec Airport marketing services, filiale de Ryanair, en avril 2006. Cette nouvelle convention triennale applicable à compter du 1er mai 2006 reconduit le niveau annuel de l'aide (578 000 €) mais subordonne cette aide à une fréquentation annuelle minimum de 95 000 passagers et non plus à un engagement annuel de fréquence pour éviter un écrêtement de la subvention en cas de suppression de certaines rotations. En contrepartie de cette aide financière, la chambre de commerce et d'industrie dispose d'espaces publicitaires sur le site internet de Ryanair. La compagnie Ryanair n'a pas accompagné sa demande de subvention du plan d'affaires de la ligne comme l'exigent les lignes directrices communautaires du 9/12/2005 sur les aides au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux (2005/C312/01).

* date d'application rétroactive

Sur la période 2003/2006, l'examen du coefficient de remplissage supérieur à 75% montre que la compagnie n'a pris aucun risque en matière de développement du trafic mais s'est simplement assurée de la reconduction du montant de la subvention.

Tableau n°18

Période	Passagers	Coefficient remplissage	Période	Passagers	Coefficient remplissage	Période	Passagers	Coefficient remplissage	Période	Passagers	Coefficient remplissage
2003	51 448	80,96%	2004	80 051	78,49%	2005	100 671	77,65%	2006	100 104	75,66%

(2003 totalise le trafic de Buzz et de Ryanair, 2004 et 2005 intègrent les résultats de Rochefort)

En effet, le système mis en place n'est pas contraignant pour la compagnie aérienne qui, compte tenu de son mode d'exploitation, exclut d'assurer le fonctionnement d'une liaison avec un coefficient de remplissage inférieur à 60% comme l'attestent les réactions de la compagnie face à la chute de la demande lors du transfert de l'exploitation de la liaison sur la plateforme de Rochefort/Saint-Agnant. Durant le transfert des vols sur la plateforme de Rochefort pour réaliser les travaux nécessaires à l'accueil d'un B737-800, la compagnie a considéré que les résultats de la liaison avec un coefficient de remplissage de 66% sur la période de novembre 2004 à avril 2005 (44 226 sièges offerts pour 29 257 passagers) qui se situaient en dernière position du réseau Ryanair France étaient inquiétants et de nature à justifier le développement d'actions marketing complémentaires.
La chambre de commerce et d'industrie considère cette analyse incomplète en l'absence d'examen du coupon moyen. La chambre régionale des comptes constate que pour apprécier cet élément la chambre de commerce et d'industrie devrait obtenir de la compagnie la communication du plan d'affaires de la ligne avant d'accorder toute aide financière.

L'exécution financière de la première convention triennale, retracée en termes de décaissements et d'encaissements (cf. tableau n°19), établit à 1 672 071 € le montant de l'aide cumulée allouée à la compagnie Ryanair sur la période 2004/2006, soit une aide de 5,96 €/passager. Ce montant inférieur au montant prévisionnel prévu par la convention s'explique par la diminution du nombre de vols au cours du premier trimestre 2005 consécutive à la baisse de la fréquentation liée au transfert des vols vers la plateforme de Rochefort/Saint-Agnant de novembre 2004 à mars 2005. La chambre de commerce et d'industrie a donc réduit de près de 11% (516 071 € au lieu de 578 000 €) sa participation financière en 2005. Cette diminution de la subvention n'a pas été répercutée sur la quote-part de la communauté d'agglomération, seul partenaire financier respectant ses engagements.

Tableau n° 19

	Prévisions annuelles maxi (2004/2006)	Versement 2004	Versement 2005	Versement 2006	Cumul
CCI LR	578 000	578 000	516 071	578 000	1 672 071
Région	144 500	0	85 000	0	85 000
Conseil général	144 500	0	0	0	0
Agglomération	144 500	144 500	144 500	144 500	433 500
Solde net CCI	144 500	433 500	286 571	433 500	1 153 571
offre en sièges		*101 994*	*129 654*	*132 300*	*363 948*
passagers		*80 051*	*100 671*	*100 104*	*280 826*
coefficient remplissage	*60%*	*78,49%*	*77,65%*	*75,66%*	*77,16%*
aide/passager (en €)		7,22	5,13	5,77	5,96

La chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle, qui est la seule engagée contractuellement avec Ryanair, a compensé les défaillances des autres bailleurs de fonds. Elle a en conséquence financé 69% du montant de l'aide attribuée (1 153 571 €) au lieu des 25% initialement envisagés.

Les concours financiers alloués à Ryanair appellent les observations suivantes :

- La convention passée entre la chambre de commerce et d'industrie et la compagnie Ryanair en 2003 prévoyait que la compagnie devait réaliser au minimum 500 000 euros d'actions de promotions touristiques et communiquer à la chambre de commerce et d'industrie un justificatif des dépenses effectives pour bénéficier du solde de la subvention. En exonérant la compagnie du respect de ses engagements, l'organisme consulaire a encouragé Ryanair à solliciter des aides sans rapport avec les dépenses marketing réalisées pour le démarrage de la ligne comme l'atteste l'augmentation de 70% du niveau de l'aide annuelle (578 000 euros) sollicitée à partir de 2004. Dans ces conditions, l'aide prévue par la convention de 2004 liée à un coefficient de remplissage constitue en fait un soutien à l'exploitation, prohibé par la réglementation européenne.

- Ces concours publics, assimilables à une aide d'Etat, au sens de l'article 87 du traité instituant la Communauté européenne, auraient dû être notifiés préalablement à la Commission européenne, conformément aux dispositions de l'article 88 paragraphe 3 du traité, selon lequel «la commission est informée …des projets tendant à instituer ou à modifier des aides…L'Etat membre intéressé ne peut mettre à exécution les mesures projetées, avant que cette procédure ait abouti à une décision finale». En effet, dans le secteur du transport aérien, seules les compensations prévues à l'article 4 du règlement n°2408/92, portant sur des liaisons soumises à obligation de service public, ne font pas l'objet d'une notification à la Commission européenne. Le courrier en date du 10/01/2005 par lequel la chambre de commerce et d'industrie indique à sa tutelle financière le montant des aides allouées à la compagnie Ryanair au titre des années 2003 à 2004 ne correspond pas à l'exigence de notification préalable. En l'absence de notification préalable, les aides allouées sont donc entachées d'illégalité.

La reconduction en avril 2006 de l'engagement financier de la chambre de commerce et d'industrie pour une nouvelle période triennale est contraire aux lignes directrices communautaires du 9/12/2005 sur les aides au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux (2005/C312/01) qui prévoient notamment que les aides au démarrage doivent être dégressives et accordées pour une durée maximale de 3 ans.

L'exploitation de la liaison avec Londres par la compagnie aérienne Buzz au moyen d'un appareil d'une capacité de 110 sièges a été reprise par Ryanair avec un appareil d'une capacité supérieure de 189 sièges conduit à s'interroger sur la nécessité d'allouer des concours publics à une liaison qui connaît un succès croissant.
La pérennisation de l'aide allouée à Ryanair pour exploiter la liaison sur Londres, qui ne peut être assimilée à une aide au démarrage, contribue en fait à abaisser les coûts d'exploitation de cette compagnie. Elle génère des distorsions de concurrence avec les autres opérateurs à bas prix basés à La Rochelle qui ne bénéficient d'aucune aide.

5.3.4. L'impact économique

Les retombées économiques de la clientèle britannique pour la région sont indéniables même si leur quantification est difficile à appréhender comme l'atteste la fourchette des évaluations avancées qui vont de 78 M€ à 17 M€. Cette hypothèse basse qui se limite à une estimation des dépenses courantes générées par les passagers de la plateforme au plan local est reprise par le président de la chambre consulaire.

Bien que le gestionnaire justifie cette aide par le contexte concurrentiel des aéroports voisins, il convient toutefois de s'interroger sur l'utilité d'aider à hauteur de 6 €/passager une clientèle britannique qui contribue certes à l'augmentation du trafic de la plateforme mais ne permettra pas à l'aéroport d'atteindre l'équilibre financier d'exploitation.

5.4. LES AIDES A LA LIAISON LA ROCHELLE/DUBLIN

En avril 2006, la chambre de commerce et d'industrie a passé une convention avec Airport marketing services, filiale de Ryanair, pour contribuer aux opérations de marketing de la liaison La Rochelle/Dublin. Cette convention est analogue à celle passée pour la liaison sur Londres.

Cette convention triennale applicable à compter du 1er mai 2006 prévoit une aide aux opérations de marketing pour promouvoir La Rochelle en tant que destination touristique et d'affaires à hauteur de 303 000 € par an. Elle subordonne cette aide à une fréquentation annuelle minimum de 45 000 passagers (au départ et à l'arrivée).
La mise en œuvre de cette convention a été anticipée au 28 avril. Cette mise en œuvre anticipée a fait l'objet d'un paiement sur facture à hauteur de 1 660,27 €.

Ces aides au démarrage de la liaison ne sont pas dégressives et ne sont pas accompagnées du plan d'affaires de la ligne comme l'exigent les lignes directrices communautaires du 9/12/2005 sur les aides au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux (2005/C312/01).

La concentration des concours publics au profit de la seule compagnie Ryanair apparaît peu justifiée au regard des coefficients de remplissage atteints par cette compagnie (cf. tableau n° 20). Elle conduit à des distorsions de concurrence entre les différentes compagnies à bas prix basées à La Rochelle.

Tableau n° 20

Compagnie	Liaison	Coefficient remplissage (2006)
Ryanair	Londres	75,66%
Ryanair	Dublin	69,58%
Flybe	Southampton	69,61%
Flybe	Birmingham	67,87%
Easyjet	Bristol	72,78%

6. LA GESTION ET L'EXPLOITATION DE LA PLATEFORME DE L'AEROPORT DE ROCHEFORT/SAINT-AGNANT

Le directeur de l'aéroport de La Rochelle, assisté d'une secrétaire, a assuré du 1er janvier 2002 au 30 juin 2006 la gestion et l'exploitation de la plate-forme de Rochefort/Saint-Agnant aux termes d'un marché de prestations de service conclu en partenariat avec la chambre de commerce et d'industrie de Rochefort, la chambre de commerce et d'industrie de Rochefort et de Saintonge agissant en qualité de mandataire du groupement des deux chambres consulaires.

Sur la durée de la convention (2002-2006), le coût global de cette prestation de service a été de 991.235 € dont le détail par postes de dépenses est retracé dans le tableau suivant :

Tableau n° 21

en € (HT)		2002	2003	2004	2005	CUMUL	*2006 (1er sem.)*
Personnel	*révisable*	76 000	84 897	98 688	100 128	359 713	*40 000*
Fluides	*ajustable*	11 721	10 742	11 230	32 068	65 762	*14 710*
Assurances	*ajustable*	5 305	5 427	6 675	5 484	22 891	*0*
Impôts	*ajustable*	8 688	9 813	4 504	3 351	26 356	*2 279*
Frais de déplacements	*révisable*	12 800	13 005	13 158	13 350	52 313	*1 014*
Fournitures adm & doc	*révisable*	9 600	9 754	9 869	10 013	39 236	*1 120*
Cotisations professionnelles	*ajustable*	2 023	2 144	2 283	3 345	9 795	*4 313*
Entretien courant et maintenance	*ajustable*	33 860	29 630	23 147	31 261	117 898	*16 227*
Prestations adm.	*révisable*	30 000	30 480	30 840	31 290	122 610	*15 000*
TOTAL		*189 997*	*195 892*	*200 394*	*230 290*	*816 573*	*94 662*
Rémunérations du prestataire		20 000	20 000	20 000	20 000	80 000	*0*
TOTAL GENERAL		209 997	215 892	220 394	250 290	896 573	*94 662*

Globalement, le montant de cette prestation de services, notamment les charges de personnel, apparaît en décalage par rapport aux missions réelles qui se limitent à assurer la permanence de la plateforme en l'absence de trafic commercial.

Le poste personnel comprend la prise en charge de la rémunération du directeur de l'aéroport de La Rochelle et de son assistante et la totalité de la rémunération de l'agent polyvalent à plein temps sur le site, agréé AFIS.

Il est prévu une montée en puissance progressive des charges salariales des agents à temps partiel (25% de leur traitement respectif l'année N, puis 33% l'année N+1 et 40% les années suivantes). En application de cette clause de progressivité, le poste personnel (76.000 €) a représenté, en 2002, 40% des charges fixes hors rémunération du prestataire (189.997 €). Cette part a été portée à 43% à partir de 2003 malgré la fermeture de la plateforme durant deux mois pour la réalisation des travaux sur la piste. Ce pourcentage est resté identique en 2005 avec des charges de personnel d'un montant de 100.128 € pour un niveau de charges fixes de 230.290 € HT.

Le poids des charges de personnel apparaît disproportionné en l'absence de trafic commercial sur la plateforme même si l'on intègre comme le note la chambre de commerce et d'industrie sa participation à la révision du plan de composition générale de la plateforme qui a nécessité des contacts avec le prestataire de service retenu pour cette mission et les services de l'aviation civile.

Outre les charges de personnel, la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle a perçu 293 264 € au titre de cette prestation de service qui incorporent 40 000 € de rémunération, soit un taux moyen de près de 16% sur la période 2002-2006.

Tableau n° 22

en € (HT)		2002	2003	2004	2005	2006	CUMUL
Rémunération Direction	*révisable*	33 112	44 515	54 600	55 400	17 500	205 127
Frais de déplacements	*révisable*	7 776	7 938	7 993	8 110	0	31 817
Fournitures adm & doc	*révisable*	4 800	4 135	3 685	3 700	0	16 320
TOTAL		*45 688*	*56 588*	*66 278*	*67 210*	*17 500*	*253 264*
Rémunération exploitant		10 000	10 000	10 000	10 000		40 000
(% des charges)		*21,89%*	*17,67%*	*15,09%*	*14,88%*		*15,79%*
TOTAL GENERAL		55 688	66 588	76 278	77 210	17 500	293 264

7. LES INVESTISSEMENTS

7.1. LES TRAVAUX

L'évolution du trafic (91.854 passagers en 2002) conjuguée à l'absence d'investissement majeur depuis 1989, date de la dernière réfection de la piste, a justifié la mise en place d'un programme de modernisation de l'aéroport en 2004.

En effet, la piste (2.140 m x 30 m) dont le dernier surfaçage remonte à 1989 souffrait de trois handicaps :

- une portance insuffisante ;
- une largeur de 30 mètres ne répondant plus aux critères retenus par les compagnies aériennes ;
- une distance d'atterrissage face à l'ouest limitée à 1.605 m, à cause du seuil décalé (535 m) lié à l'espace boisé de la Faucherie.

De même, l'aérogare construite en 1966 d'une superficie totale de 1.000 m² autorisait une capacité d'accueil de 66 passagers en instantané, insuffisante au regard de l'évolution du trafic.

De plus, le contrat de service passé avec la compagnie Ryanair pour la période du 1er mai 2003 au 30 avril 2006 prévoit que la chambre de commerce et d'industrie développera la capacité aéroportuaire pour que la liaison La Rochelle/Londres soit assurée par un B737-800.

Le projet d'investissement a concerné la piste (renforcement, élargissement de 30 à 45 m, allongement de 115 m pour la porter à 2 255 m) et ses équipements (balisage neuf et ligne d'approche encastrée, élargissement du taxiway principal à 23 m, parking avions) ainsi que l'extension de l'aérogare.

Le coût global du projet a été évalué à 6 M€ HT répartis à hauteur de 4,7 M€ HT pour les travaux relatifs à la piste et 1,3 M€ HT pour l'extension de l'aérogare.

7.2. LE PLAN DE FINANCEMENT

Pour solliciter les subventions, la chambre de commerce et d'industrie a procédé à un découpage du dossier qui est retracé dans le tableau ci-dessous :

Tableau n°23

en € HT	FEDER	Département	Région	Cté d'agglo
Piste				4 705 000
Parking avions	199 899			
Balisage	890 834			
Assainissement piste	497 103			
Extension aérogare	282 770			1 295 000
Parking véhicules	90 000			
Contrôle	65 396			
TOTAL	2 026 002	6 000 000	6 000 000	6 000 000
Subvention demandée	500 000	1 000 000	1 000 000	1 300 000

Afin d'obtenir des crédits du FEDER, les travaux envisagés ont été présentés comme des travaux de mise aux normes de sécurité limités à 2 M€ HT et non comme des travaux d'extension de piste car l'aéroport de Rochefort/St-Agnant (distant de moins de 40 km) avait déjà obtenu, en décembre 2003, une subvention du FEDER d'un montant de 1,08 M€ HT pour le même objet. La convention

attributive de subvention signée le 2 décembre 2005 par le préfet de Charente-Maritime et le président de la chambre de commerce et d'industrie prévoit une aide maximale du FEDER de 0,5 M€ représentant 25% du coût prévisionnel de la dépense éligible (2.026.002 € HT).

Les autres bailleurs de fonds (conseil général, région et communauté d'agglomération) ont dans un premier temps été sollicités sur l'intégralité du projet (6 M€ HT). Des conventions ont été passées avec la région et la communauté d'agglomération en 2004 prévoyant un engagement financier maximum respectif de 1 M€ et de 1,3 M€.

Le plan de financement prévisionnel et réalisé, présenté à partir des décaissements et des encaissements, est retracé dans le tableau qui suit :

Tableau n°24

DEPENSES (€ HT)	Prévisionnel	Réalisé	RESSOURCES (€ HT)	Demandé	Voté	Réalisé
Piste, balisage, parking avions	5 000 000	4 379 940	FEDER	500 000	500 000	485 260
Parking		490 542	Conseil régional	1 000 000	1 000 000	800 000
Extension aérogare	1 000 000	230 219	Conseil Général	1 000 000	779 995	747 920
Extension hall d'arrivée		0	Communauté d'agglo	1 300 000	1 300 000	975 000
			CCI	2 200 000	2 420 005	2 092 521
TOTAL	6 000 000	5 100 701	TOTAL	6 000 000	6 000 000	5 100 701

8. L'AVENIR DE LA PLATEFORME

La chambre de commerce et d'industrie estime que l'aéroport a équidistance de Bordeaux et de Nantes et à dix minutes de La Rochelle et de l'île de Ré bénéficie d'une desserte routière performante. Elle souligne que cette plateforme a le mérite de se situer à l'intersection de trois départements touristiques : la Charente-Maritime, les Deux-Sèvres et la Vendée qui accueille 20% des clients britanniques.
Enfin, elle considère que cette plateforme qui dispose d'une piste orientée vers l'ouest avec un décollage préférentiel au dessus de la mer présente l'atout de réduire les nuisances pour les riverains.

En ce qui concerne une éventuelle rationalisation des équipements aéroportuaires en Charente-Maritime, la chambre consulaire estime qu'une étude indépendante sériant les besoins des entreprises, les souhaits des hommes d'affaires, les attentes de la clientèle, le poids des équipements aéroportuaires et routiers nécessaires devrait être réalisée pour évaluer les conséquences d'un tel changement de stratégie. Toutefois, elle n'envisage pas d'initier une telle procédure dans la mesure où elle n'est pas à l'origine de la décision du conseil général de transférer l'activité aéroportuaire de Charente-Maritime sur le site de Rochefort à horizon 2012.

Lors de la présentation à la presse des résultats de trafic en 2006, le président de la chambre a affiché un objectif de 300 000 passagers à horizon 2015.

ANNEXE 1

BILAN FONCTIONNEL

en €	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Capitaux propres	-3 096 549	-3 314 374	-3 450 849	-3 474 286	-1 783 413	-2 131 343
dt apports	*-1 666 905*	*-1 666 905*	*-1 666 905*	*-1 666 905*	*-1 666 905*	*-1 666 905*
dt report à nouveau	*-1 539 056*	*-1 613 657*	*-1 788 396*	*-1 863 321*	*-1 844 720*	*-2 178 579*
dt résultat exercice	*-74 601*	*-174 739*	*-74 925*	*18 600*	*-333 858*	*-737 781*
dt subventions	*184 013*	*140 927*	*79 377*	*37 340*	*2 062 070*	*2 451 921*
Provisions pour risques et charges	13 617	5 016	101 710	4 785	24 087	713 157
Amortissement	3 025 888	3 246 996	3 446 172	3 643 027	2 593 236	3 246 915
Dettes financières	4 505 815	4 706 519	4 671 316	5 509 307	8 981 595	9 284 374
Ressources stables	4 448 771	4 644 157	4 768 349	5 682 833	9 815 505	11 113 103
Immobilisations brutes	4 448 771	4 644 157	4 781 466	5 534 026	8 139 277	9 443 750
Charges à répartir	0	0	0	0	0	0
Emplois stables	4 448 771	4 644 157	4 781 466	5 534 026	8 139 277	9 443 750
Fonds de roulement (FR)	0	0	-13 117	148 807	1 676 228	1 669 353
Stocks et en cours	0	0	0	0	0	0
Avances et acomptes versés	127 737	199 190	927 120	544 472	2 232 896	2 392 501
Valeurs mobilières de placement	0	0	0	0	0	0
Actifs	127 737	199 190	927 120	544 472	2 232 896	2 392 501
Avances et acomptes reçus	0	0	0	0	0	0
Dettes	657 611	434 614	436 371	733 858	562 444	781 488
Passifs	657 611	434 614	436 371	733 858	562 444	781 488
Besoin en fonds de roulement (BFR)	-529 874	-235 424	490 749	-189 386	1 670 452	1 611 013
Disponibilités	529 874	235 424	-503 868	338 193	5 776	58 339
Trésorerie (FR - BFR)	529 874	235 424	-503 868	338 193	5 776	58 339

Réponse du Président de la Chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle*

** Cette réponse jointe au rapport engage la seule responsabilité de son auteur, conformément aux dispositions de l'article L.241-11 du Code des juridictions financières*