
LE PRESIDENT

RAR n°

Monsieur le Président,

En application de l'article L. 241-11 du code des juridictions financières et à l'expiration du délai d'un mois fixé par ledit article, je vous notifie par la présente, le rapport d'observations définitives de la Chambre régionale des comptes de Picardie sur la gestion de la Chambre de commerce et d'industrie de l'Oise auquel sont jointes les réponses reçues par la Chambre.

Ces documents devront être communiqués par vos soins à l'assemblée délibérante de votre établissement dès sa plus proche réunion, faire l'objet d'une inscription à l'ordre du jour de celle-ci et être joints à la convocation adressée à chacun des membres de l'assemblée et donnera lieu à débat.

Je vous rappelle qu'aux termes de l'article R. 241-17 du code des juridictions financières, les observations définitives de la Chambre régionale des comptes sont communicables aux tiers dès qu'a eu lieu la première réunion de l'assemblée délibérante suivant leur réception par l'établissement.

Afin de permettre à la Chambre de répondre aux demandes éventuelles de communication des observations définitives, je vous serais reconnaissant de bien vouloir me faire connaître la date de cette réunion.

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

Monsieur Jacky LEBRUN
Président de la CCIO
Pont de Paris
BP 60250
60002 BEAUVAIS CEDEX

Francis SALSMANN

* Note ci-jointe des principaux textes de référence

PRINCIPAUX TEXTES DE REFERENCE

CODE DES JURIDICTIONS FINANCIERES

ARTICLE L. 241-11 - *Les chambres régionales des comptes arrêtent leurs observations définitives sous la forme d'un rapport d'observations.*

Ce rapport d'observations est communiqué :

*-soit à l'exécutif de la collectivité locale ou au dirigeant de l'établissement public concerné ;
-soit aux représentants des établissements, sociétés, groupements et organismes mentionnés aux articles L. 133-3, L. 133-4 et L. 211-4 à L. 211-6 ; dans ce cas, il est également transmis à l'exécutif de la collectivité territoriale qui leur a apporté un concours financier ou qui détient une partie du capital ou une partie des voix dans leurs instances de décision.*

Il est communiqué à l'exécutif de la collectivité territoriale ou de l'établissement public et, le cas échéant, pour ce qui le concerne, à l'ordonnateur ou au dirigeant qui était en fonctions au cours de l'exercice examiné.

Les destinataires du rapport d'observations disposent d'un délai d'un mois pour adresser au greffe de la chambre régionale des comptes une réponse écrite. Dès lors qu'elles ont été adressées dans le délai précité, ces réponses sont jointes au rapport. Elles engagent la seule responsabilité de leurs auteurs.

Le rapport d'observations est communiqué par l'exécutif de la collectivité territoriale ou de l'établissement public à son assemblée délibérante, dès sa plus proche réunion. Il fait l'objet d'une inscription à l'ordre du jour de l'assemblée délibérante ; il est joint à la convocation adressée à chacun des membres de l'assemblée et donne lieu à un débat.

Le rapport d'observations ne peut être publié ni communiqué à ses destinataires ou à des tiers à compter du premier jour du troisième mois précédant le mois au cours duquel il doit être procédé à des élections pour la collectivité concernée et jusqu'au lendemain du tour de scrutin ou l'élection est acquise.

ARTICLE R. 241-17 - *En application de l'article L. 241-11, chaque destinataire peut adresser au greffe de la chambre régionale des comptes une réponse qu'il signe personnellement. A l'expiration du délai d'un mois prévu à l'article L. 241-11 du présent code pour apporter une réponse écrite au rapport d'observations définitives, ce rapport, accompagné, le cas échéant, de la ou les réponses reçues, est notifié par le président de la chambre régionale des comptes à l'ordonnateur et au représentant l'égal de la collectivité ou de l'établissement public concerné, en vue de la communication à l'assemblée délibérante prévue au même article.*

ARTICLE R. 241-23 - *Le président de la chambre régionale des comptes communique au représentant de l'Etat ainsi qu'au trésorier-payeur général « le rapport d'observations définitives arrêtées » par la chambre lors de l'examen de la gestion d'une collectivité territoriale, d'un établissement public local ou d'un organisme non soumis aux règles de la comptabilité publique. « Les réponses adressées à la chambre en application de l'article R. 241-16 sont jointes au rapport ».*

**CHAMBRE REGIONALE DES COMPTES
DE PICARDIE**

**RAPPORT D'OBSERVATIONS DEFINITIVES SUR LA GESTION
DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE L'OISE (CCIO)**

Par courrier du 10 mars 2006, le président de la Chambre de commerce et d'industrie de l'Oise (CCIO) a été informé de l'engagement de l'examen de la gestion conformément aux termes de l'article L. 211-8 du code des juridictions financières.

Dans le cadre des dispositions de l'article L. 241-9 du code des juridictions financières, la Chambre a décidé l'envoi d'un rapport d'observations provisoires dans sa séance du 6 février 2007.

Ce rapport a été adressé par lettre du 22 mars 2007 à M. Jacky Lebrun, président de la CCI de l'Oise. Des extraits ont été adressés le même jour à M. Amoudry, directeur général de la CCIO et au préfet de l'Oise. Un délai de deux mois a été accordé aux intéressés pour y apporter une réponse.

Dans sa séance du 21 juin 2007, la Chambre a examiné les réponses de M. Lebrun, de M. Amoudry et du préfet de l'Oise ; elle a décidé l'envoi d'un rapport d'observations définitives portant sur les points suivants :

I – La Chambre de commerce et d'industrie de l'Oise :

- Les comptes (2001 à 2005)
- La situation financière

II – L'aéroport de Beauvais-Tillé

- Cadre juridique de la gestion de l'aéroport
- Fonctionnement et organisation des activités
- La navette de cars Paris-Beauvais
- L'aéroport et les compagnies aériennes
- La stratégie de l'aéroport
- Les relations avec les collectivités locales
- Les comptes de l'aéroport
- La structure des dépenses et des recettes de l'aéroport
- La situation financière de l'aéroport
- Performance, productivité, compétitivité
- Impact environnemental
- Impact économique

Synthèse

I – Première partie : la Chambre de commerce et d'industrie de l'Oise

1 – Présentation de la Chambre de commerce et d'industrie de l'Oise

La Chambre de commerce et d'industrie de l'Oise (CCIO) couvre l'ensemble du département de l'Oise, depuis sa création par décret du 6 avril 1869.

Elle comprend 42 membres titulaires, dont 11 sièges pour le commerce, 20 sièges pour l'industrie et 11 sièges pour les services.

Le président élu par l'assemblée générale est M. Jacky Lebrun (élu du secteur commerces) depuis 1994.

Les services de la CCIO, hors aéroport de Beauvais-Tillé, sont regroupés au siège à Beauvais dans un immeuble à proximité du centre ville que la compagnie a fait construire en 1988. La Chambre de commerce et d'industrie dispose par ailleurs de locaux à Compiègne et à Nogent-sur-Oise (notamment un centre de formations d'apprentis). Elle est concessionnaire de l'aéroport de Beauvais Tillé et du port de Creil.

Les effectifs rémunérés de la CCIO étaient de 372 en 2005 (chiffre de l'état annexé aux comptes, comprenant les effectifs rémunérés au cours de l'année, hors vacataires). Les services sont placés sous la responsabilité du directeur général, M. Marc Amoudry, en poste depuis 2000.

La CCIO dispose d'un règlement intérieur, le plus récent ayant été adopté par l'assemblée générale du 20 septembre 2004 et homologué par le préfet de l'Oise le 22 novembre 2004.

En 2005, le budget exécuté (qui comprend l'ensemble des services budgétaires y compris les concessions) était globalement d'environ 40 M€ (produits de fonctionnement), le service de l'aéroport représentant 67 % de l'ensemble (26,9 M€).

2 – Les comptes de la Chambre de commerce et d'industrie

2.1 – La présentation des comptes

Pour les exercices 2001 à 2005, la CCIO a établi le budget exécuté comportant les documents et annexes réglementaires relatifs aux différents services budgétaires. Les montants sont donnés en millions d'euros (M€) ou milliers d'euros (K€).

Le budget réglementaire transmis aux autorités de tutelle comprend plusieurs services budgétaires obligatoires, conformément aux textes applicables aux CCI (arrêté du 26 décembre 1991 et circulaire du 30 mars 1992) :

- service général,
- service formation,
- service ports de Creil (concession d'Etat),
- service aéroport de Beauvais- Tillé (concession d'Etat),
- service aménagement.

Conformément à la réglementation, le budget exécuté est adopté au plus tard le 30 juin de l'année suivant l'exercice auquel il se rapporte, le vote intervenant sur la présentation des comptes par le trésorier et sur le rapport de la commission des finances .

Par ailleurs, les comptes ont été certifiés sans réserves ou recommandations particulières par le commissaire aux comptes titulaire.

2.2 – Mouvements interservices

Deux annexes aux comptes retracent les mouvements inter services : l'une sur les prestations et contributions interservices, l'autre sur les variations pendant l'exercice des prêts et avances interservices. Elles appellent quelques commentaires.

- *Les prestations et contributions interservices*

Elles distinguent les contributions reçues et versées par certains services et les « autres charges et produits interservices ».

S'agissant des « autres charges et produits interservices » qui retracent les refacturations internes pour les services participant indirectement à la gestion d'un autre service, il s'avère que c'est le service de l'aéroport qui est concerné par la majeure partie des refacturations en tant que « client » (en 2005 : 828 849 € sur 1 068 739 €, soit près de 80 % des refacturations).

Ces refacturations portent sur le coût salarial complété des frais de fonctionnement. Plusieurs critères sont retenus pour le calcul de la quote-part des charges imputées aux services bénéficiaires des prestations :

- pour le service finance comptabilité : en pourcentage du volume d'écritures comptables,
- pour le service des ressources humaines : en pourcentage des effectifs,
- pour les services informatique, technique, communication, juridique et direction générale : estimation du temps passé.

La Chambre estime que si les critères retenus n'apparaissent pas critiquables, les calculs relatifs aux affectations des coûts salariaux des différents services reposent sur des bases difficilement vérifiables pour ce qui est du prorata de temps de travail.

Elle prend note des améliorations prévues par la CCIO sur les calculs de refacturation des temps de travail par la mise en place du nouveau logiciel comptable permettant une exploitation plus aisée de la comptabilité analytique.

- *Les prêts et avances interservices concernent des prêts et avances accordés et des avances de trésorerie interservices*

Sur la période 2001/2005, les mouvements relatifs aux prêts et avances interservices sont limités aux remboursements au service général des annuités d'emprunts rattachables aux services concernés.

Quant aux avances de trésorerie -comptabilisées au compte de liaison (compte 185) qui détermine la situation de trésorerie de chaque service- elles n'ont pas été détaillées dans l'annexe aux budgets exécutés depuis 2002 ; mais un état récapitulatif de 2001 à 2005 a néanmoins été obtenu.

Au 31 décembre 2005 la situation est la suivante : les avances de trésorerie reçues par 4 sections (formation, CFA, taxe d'apprentissage et aménagement) s'élèvent à 3, 186 M€ alors que les avances de trésorerie au service général par deux services (port et aéroport) sont de 1, 517 M€

2.3 – Les procédures

A l'issue du précédent examen de gestion par la Cour qui avait relevé en 2001 l'absence de cahier de procédures, le président de la CCIO avait indiqué, en réponse, qu'un contrôleur de gestion allait être recruté avec pour mission principale d'établir un registre des procédures comptables. La Chambre observe qu'un tel registre n'a toujours pas été établi en 2006 ; il existe seulement diverses notes de service (par exemple la note du directeur général sur les nouvelles procédures d'achat du 17 février 2003).

La chambre recommande la mise en place de ce cahier des procédures.

Elle prend note de la réponse de la CCIO indiquant que le programme du contrôleur de gestion en 2007 comprend notamment l'établissement d'un cahier général des procédures.

2.4 – La comptabilité analytique

La CCIO a mis en place un plan de comptes analytique à partir de 2001, d'abord pour le centre de formation d'apprentis (CFA) et pour l'aéroport ; puis le plan a été étendu à l'ensemble des services.

Cependant, malgré l'existence d'une codification, l'exploitation de la comptabilité analytique par centre de coûts n'a pas vraiment été effective jusqu'en 2005 inclus (en dehors du CFA à partir d'un logiciel spécifique). A partir de 2006, un nouveau logiciel a été mis en place et la CCIO a indiqué que cela devait permettre la mise en œuvre d'un suivi par centre de coûts.

2.5 – Autres points examinés

Les autres points examinés, notamment les amortissements et provisions, concernent le service de l'aéroport ; ils sont mentionnés dans le chapitre du présent rapport relatif aux comptes de l'aéroport.

3 – Situation financière de la Chambre de commerce et d'industrie (cf. tableau comptes de résultat et capacité d'autofinancement en annexe 1)

La présente analyse porte sur les exercices 2001 à 2005.

3.1 – Evolution des produits et des charges de fonctionnement

Globalement sur la période, les produits ont augmenté de plus de 143 %, passant d'environ 16,4 millions € à 40 millions €; les charges sont passées de 16,3 millions € à 38,5 millions € soit une augmentation de 136 %.

- Les produits

L'IATP (imposition additionnelle à la taxe professionnelle) : de 2001 à 2005, le produit brut de l'IATP a augmenté d'environ 12 %. Son poids relatif dans les produits d'exploitation de la CCIO est en nette diminution sur la période, passant de 41,7 % à 19,2 % compte tenu de la forte augmentation des autres produits, notamment le chiffre d'affaires.

Le taux d'imposition voté par la CCIO pour 2005 est de 0,606 %, soit + 0,16 % par rapport à 2004. De fait, le taux voté en 2005 est désormais figé (sauf dérogation), le produit n'évoluant ensuite qu'en fonction de la variation des bases de taxe professionnelle. Par ailleurs, une partie de l'IATP est reversée à la Chambre régionale de commerce et à l'ACFCI (assemblée nationale des Chambre de commerce et d'industrie), et un prélèvement de l'IATP France Télécom est effectué au profit de l'Etat. Les marges de manœuvre de la CCI pour cette taxe (comme les autres compagnies consulaires) sont ainsi très encadrées.

- Le chiffre d'affaires

Constitué des prestations de services de la CCIO, en particulier celles liées à l'activité de l'aéroport, le chiffre d'affaires global a été multiplié par près de 4,5 de 2001 à 2005, passant de 6, 358 M€ à 28, 395 M€

La part de l'aéroport dans ce chiffre d'affaires, qui était de 75 % en 2001 (4, 783 M€), s'établit à 93 % (26, 457M €) en 2005.

- Les charges

Les charges de personnel sont passées de 7, 149 M€ à 13, 912 M€ en progression de 94,5 %. Les effectifs ont augmenté de 84 %, passant de 202 en 2001 à 372 en 2005.

Les charges externes enregistrent une augmentation de près 240 % et constituent désormais le poste le plus important (plus de 18 M€ en 2005).

L'évolution de ces deux postes est directement liée au développement de l'aéroport.

3.2 – Résultats et capacité d'autofinancement

- *Résultats*

Les résultats nets sont positifs sur la période, sauf pour l'exercice 2004 qui dégage une perte de 2, 805 M€ dont l'origine se trouve essentiellement dans les importantes dotations aux provisions sur le budget de l'aéroport. (cf chapitre comptes aéroport).

Le résultat d'exploitation est fortement influencé, d'une part, par les charges et produits calculés, notamment en 2003 et 2004 en relation avec l'aéroport (dotations aux amortissements et provisions, reprises sur provisions) et, d'autre part, par les résultats exceptionnels positifs en 2002 et 2003, également liés à l'aéroport.

C'est notamment le cas en 2003 dans les circonstances suivantes: la CCI détenait sur l'Etat une créance de 2,439 M€ constituée par des avances remboursables consenties à l'aéroport dans le cadre de l'ancienne concession. Par transaction d'avril 1997, la CCIO a renoncé à cette créance. Compte tenu des provisions qui avaient été constituées, la régularisation des opérations s'est traduite par une augmentation du résultat du service aéroport et du résultat global de la CCI pour respectivement 3,371 M€ et 2,548 M€, la CCI ayant par ailleurs obtenu la neutralité fiscale de cet abandon de créances.

- *Capacité d'autofinancement (CAF)*

La CAF brute est largement positive sur l'ensemble de la période et permet de dégager une capacité d'autofinancement disponible après remboursement de l'annuité en capital de la dette (CAF nette) de 3,4 M€ en 2005.

3.3 – Les investissements

Les dépenses d'investissement, hors remboursements d'emprunts, s'élèvent globalement à 18, 336 M€ de 2001 à 2005. Sur ce montant, 12,164 M€ (66 %) concernent des immobilisations mises en concession pour l'aéroport.

Le financement des investissements a été assuré, en complément de l'autofinancement, par des subventions d'investissement pour environ 7M€ et par des emprunts mobilisés à hauteur de 4, 791 M€

Le fonds de roulement de la CCIO, négatif en 2001 compte tenu de l'incidence des concessions est redevenu positif depuis 2002.

L'encours de la dette, qui était de 3,51 M€ au 31 décembre 2000, s'établit à 3,069 M€ fin 2005. Compte tenu de la forte augmentation des produits de 2001 à 2005, le poids de l'endettement a diminué.

La structure de l'endettement par service a cependant évolué : alors qu'en 2000 la dette concernait en majeure partie le service général et n'affectait pas directement le service aéroport, ce dernier représente 51,7 % de l'endettement total fin 2005. A noter que l'aéroport bénéficiait en 2000 d'une avance de trésorerie de 2, 236 M€ de la part du service général et que la situation s'est inversée fin 2005, l'avance de trésorerie étant désormais au bénéfice du service général pour 1, 356 M€

En conclusion, l'évolution de la situation financière de la CCIO est caractérisée par le poids croissant de l'aéroport et ses effets sur le volume des budgets, les résultats et le financement des investissements (cf analyse de l'aéroport dans la 2^{ème} partie). Par rapport aux années antérieures à 2001, la situation a évolué favorablement, en relation avec l'amélioration des résultats de l'aéroport.

II - Deuxième partie : l'aéroport de Beauvais-Tillé

1 – Présentation de l'aéroport

- Le trafic

La CCIO exploite depuis 1960 l'aéroport de Beauvais-Tillé qui appartient au domaine de l'Etat (jusqu'au transfert aux collectivités locales en 2007).

Beauvais est un aéroport international qui dispose de lignes aériennes régulières moyen courrier et de charters européens.

Depuis la libéralisation du transport aérien européen (1997), l'implantation des compagnies à bas coûts, avec en premier lieu Ryanair, a considérablement modifié les activités de l'aéroport dont le trafic est ainsi passé de 65 000 passagers en 1996 à 1 849 000 en 2005.

Le trafic de l'aéroport est majoritairement composé de liaisons assurées par ces compagnies à bas coûts (98 % en 2005 alors que ce trafic représente en moyenne 19 % du trafic des aéroports régionaux - cf chiffres 2005 union aéroports français). Il est international à près de 100 % (moyenne nationale des aéroports de la même catégorie : 26,6 %) et offre en 2006 des destinations vers une quinzaine de grandes villes européennes.

En 2005, l'aéroport de Beauvais occupe la 9^{ème} place des aéroports métropolitains français en nombre de passagers et la 4^{ème} place pour le trafic des compagnies à bas coûts.

Activité aéroport 2001 / 2005

2001	2002	2003	2004	2005

Passagers	423 000	674 300	969 200	1 425 000	1 849 000
Mouvements commerciaux	4 368	7 107	8 857	11 150	13 558
Emport moyen	97	95	109	128	136
FRET en tonnes	324	78	90	170	196
Vols non commerciaux	25 676	20 952	19 650	18 748	18 038

Une des caractéristiques de l'aéroport de Beauvais réside dans un trafic régulier homogène avec uniquement des courriers moyens porteurs (180 places) très bien remplis ; l'emport moyen d'environ 140 passagers par mouvement d'avions en 2005 est le plus élevé en France (source Direction générale de l'aviation civile : DGAC).

L'aéroport applique une restriction d'exploitation de vol (couvre feu) instaurée par arrêté ministériel depuis juillet 2002, de minuit à 5 h du matin et étendue de 22 h à 7 h du matin pour les avions les plus bruyants.

L'activité fret est réduite (196 T en 2005) ; elle concerne Airbus (éléments de l'A380) pour 30 % et le fret de chevaux pour 70 %.

L'activité d'entraînement, y compris gros-porteurs, qui était l'activité majeure il y a encore 10 ans, est en recul très net et se limite uniquement à des monomoteurs ou des bimoteurs. L'aéroport comporte une activité d'aviation légère basée avec 52 avions.

Fin 2005, les effectifs de l'aéroport étaient de 201 agents; au total, environ 500 personnes travaillaient sur le site (avec les services de l'Etat et les autres organismes ou entreprises).

- Infrastructures aéroportuaires

La superficie totale de l'aéroport est de 207 hectares. Il comporte :

- trois pistes dont :

- 1 piste de 2 430 m en macadam avec balisage lumineux et aides à l'atterrissage (ILS catégorie 1),
- 1 piste de 1 105 m en macadam utilisable de jour à vue,
- 1 piste en herbe de 865 m.

- une surface de stationnement avions de 5 000 m²,

- un aérogare de 6 330 m² qui donne une capacité de traitement annuelle de deux millions de passagers, avec un terminal,

- des hangars aéronautiques dédiés uniquement aux avions légers.

- Accessibilité

L'aéroport de Beauvais – Tillé est situé à 3,5 km au nord-est de Beauvais et à 75 km au nord de Paris. Il se présente désormais sur son site internet et sur les documents d'information sous l'intitulé « Aéroport Paris- Beauvais Tillé ».

Il dispose de 3 parkings d'une capacité totale d'environ 1 600 places.

La liaison entre l'aéroport de la ville de Beauvais s'effectue par une navette bus depuis juin 2006 (auparavant, il n'y avait qu'une ligne classique). La desserte terrestre au-delà de l'agglomération bénéficie de la proximité de l'A16 (Paris – Calais).

La particularité de l'aéroport est de disposer d'une navette de cars le reliant directement à Paris Porte Maillot en 1 h 15 environ (pour un prix de 13 € l'aller en 2006). Cette navette est utilisée par plus de la moitié des passagers.

Quant aux autres moyens d'accès, ils concerneraient, selon les éléments communiqués par la CCIO, le train pour moins de 5 % des passagers, les voitures de location (en progression) pour environ 10 %, la dépose par les accompagnants de voyageurs (8 %) et les taxis (moins de 5 %).

La desserte de l'aéroport se fait donc essentiellement par route, en provenance et à destination de Paris. Elle paraît satisfaisante.

2 – Cadre juridique de la gestion de l'aéroport

2.1 – La situation jusqu'en 2002

L'exploitation de l'aéroport a été confiée initialement à la CCIO, en 1960, par un arrêté de concession d'outillage public. La durée de la concession fixée à 30 ans a été prolongée par avenant jusqu'en fin 1992.

A l'expiration de cette concession et à l'issue de négociations avec la direction générale de l'aviation civile (DGAC) au terme desquelles la CCI a consenti à l'abandon de créances mentionné supra, le préfet de l'Oise a pris le 1^{er} octobre 1997 un arrêté de régularisation portant autorisation d'occupation temporaire du domaine public du 1^{er} janvier 1993 au 31 décembre 1999. Cette autorisation a été ensuite prolongée à plusieurs reprises pour de courtes durées dans l'attente de la signature d'une nouvelle concession fixant les modalités du nouveau cadre de gestion.

La nouvelle convention a enfin été signée le 30 janvier 2002 et a fait l'objet d'un arrêté interministériel publié au Journal Officiel le 4 mai 2002, date d'effet du nouveau régime de l'exploitation de l'aéroport d'une durée de 5 ans.

Les incidences de ces situations successives ont été apurées dans les comptes de 2002 et 2003 (cf supra situation financière de la CCIO).

La Chambre observe que la situation juridique de la CCIO en qualité de gestionnaire de l'aéroport a été particulièrement précaire jusqu'en 2002.

2.2 – La convention de concession de 2002

La convention se réfère au nouveau cahier des charges type de 1997 applicable aux concessions aéroportuaires désormais exploitées « aux risques et périls » de l'exploitant.

La convention mentionne les taux des redevances prévues au code de l'aviation civile perçues par le concessionnaire, applicables à la date de signature. Elle fixe aussi la valeur du paramètre pour le calcul de l'indemnité compensatoire octroyée au concessionnaire à l'expiration de la convention. Le cahier des charges prévoit en effet que cette indemnité est déterminée en multipliant la « capacité d'autofinancement moyenne au terme » par un paramètre fixé par la convention, l'indemnité ne pouvant par ailleurs excéder le montant des emprunts restant à la charge du concessionnaire ; ce paramètre est ici égal à 5.

La convention appelle des remarques sur plusieurs points :

- sur l'étendue des tâches confiées à la CCIO concessionnaire : les tâches confiées au concessionnaire sont relativement larges comme le permet le nouveau cahier des charges type. Elles portent notamment sur les missions de responsabilité de l'Etat en matière de sécurité (incendie, sauvetage et prévention du péril aviaire) et de sûreté (contrôle des passagers, des bagages, des accès aux zones réservées). Pour l'exécution de ces tâches, l'Etat, autorité concédante, fixe la taxe d'aéroport (taxe payée par passager au départ) qu'il recouvre et reverse au concessionnaire.

En ce qui concerne les tâches aéronautiques, la convention met à la charge du concessionnaire l'exécution et le financement de certaines d'entre elles qui relèvent normalement, selon le cahier des charges type, de l'autorité concédante, sauf dispositions contraires qui ont été, ici, retenues. Il s'agit notamment de la surveillance de l'état des pistes, des mesures de glissance, de la fourniture d'énergie secourue pour les équipements nécessaires aux services de la circulation aérienne...). Ces dispositions sont de fait peu favorables au concessionnaire d'autant qu'il ne bénéficie pas de la participation financière ou en nature du concédant que permettait le cahier des charges dans une telle situation (article 22 II 2.).

- Sur la durée de la concession : la durée de 5 ans est courte pour ce type d'exploitation (la CCIO demandait une durée de 6 à 8 ans). L'Etat (DGAC) ne souhaitait pas de convention longue, sans doute dans la perspective de l'évolution du système de gestion des aéroports. De plus, la DGAC n'était pas vraiment convaincue des hypothèses de trafic de Beauvais (prévisions à l'époque de 700 000 passagers à horizon 2007, pour 423 520 en 2001, année où le trafic à bas coûts était encore peu développé en France).

Cette durée courte aura des incidences sur les comptes du gestionnaire durant la période examinée, en particulier au niveau des dotations aux amortissements et provisions (cf chapitres sur les comptes et la situation financière de l'aéroport).

La Chambre observe que la convention de 2002, outre sa courte durée, comporte des dispositions dont l'économie paraît peu favorable au concessionnaire.

- La convention prévoit par ailleurs que le concessionnaire établit un plan à 5 ans sur les objectifs de développement, de qualité et financiers et sur les principaux investissements envisagés. Selon le cahier des charges, ce plan devait être revu annuellement. Il ne semble pas y avoir eu formellement de remise à jour annuelle, mais il a évolué sensiblement dans les faits.
- Enfin, en ce qui concerne les organes de concertation, il n'existe pas à l'aéroport de commission de consultation économique (CCE) réunissant les usagers, compétente notamment sur le programme d'équipement et sur la fixation des redevances aéronautiques.

2.3 – Les perspectives du mode d'exploitation

La loi du 13 août 2004 a transféré aux collectivités locales ou à leurs groupements, au plus tard le 1^{er} janvier 2007, la propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion des aérodromes civils appartenant à l'Etat, à l'exception de ceux gérés par ADP, de Bâle-Mulhouse et des plus grands aéroports régionaux, soit une dizaine d'aéroports reconnus d'intérêt national ou international par décret du 24 août 2005. Parmi les aéroports visés par la décentralisation, Beauvais est celui qui a le trafic le plus important.

Plusieurs collectivités se sont portées candidates à la reprise de l'aéroport : la région Picardie, le département de l'Oise, la communauté d'agglomération de Beauvais (CAB) et même la commune de Tillé qui s'est ensuite retirée, la communauté d'agglomération de Beauvais étant compétente désormais dans ce domaine.

Les trois collectivités ont ensuite décidé de se regrouper dans le syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé dont elles ont approuvé les statuts courant 2006.

La création du syndicat mixte a été autorisée par arrêté du préfet de l'Oise du 20 octobre 2006. Les charges sont réparties à hauteur de 38 % chacun pour la Région et le Département et de 24 % pour la communauté d'agglomération. Chaque collectivité dispose de 4 sièges sur 12 au comité syndical, les délibérations étant prises à la majorité qualifiée de quatre cinquième des suffrages exprimés. Le comité syndical a élu son bureau : le président est le président du conseil général de l'Oise, les deux vice-présidents étant les présidents de la communauté d'agglomération et du Conseil régional.

La convention de transfert de propriété entre l'Etat et le syndicat mixte devait prendre effet au 1^{er} mars 2007 compte tenu d'un report de délai de la date limite. Il appartiendra ensuite au nouveau propriétaire d'examiner les modalités de gestion de l'aéroport dans la perspective de l'échéance de la concession actuelle confiée à la CCIO (1^{er} mars 2008).

3 – Fonctionnement et organisation de l'aéroport

3.1 – Organisation des services de l'aéroport

L'organisation comprend deux services, « commercial » et « exploitation », qui dépendent du directeur de l'aéroport et quatre services « transversaux » placés sous l'autorité du directeur général de la CCIO (services comptable, informatique, personnel, communication). Le directeur de l'aéroport est donc responsable de l'aspect technique, tandis que les questions financières et managériales sont directement rattachées au directeur général.

Le service « exploitation », sous la responsabilité du directeur adjoint, est chargé de l'entretien de la plate forme, de la sécurité, de la sûreté et de l'assistance aux avions (service opérations, service passagers et service piste). Le service commercial (4 personnes), sous la responsabilité du directeur commercial, est chargé de la promotion et du développement de l'aéroport.

Selon un état des effectifs de juillet 2006, l'aéroport emploie 212 personnes.

3.2 – Activités aéronautiques

L'aéroport assure lui-même une partie des activités aéronautiques (gestion et maintenance des installations, sécurité incendie, prestations aéroportuaires) et a recours à des sous-traitants pour une partie de la sécurité et de la sûreté et la manutention des bagages.

- Le service sécurité comprend le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA) avec 21 pompiers en 2006, ainsi qu'un service de sécurité en tant qu'établissement recevant du public sous traité à une société agréée qui emploie une dizaine de personnes sur le site.

- Le service sûreté concerne l'inspection filtrage des passagers, des bagages à mains et de soute et des personnels de l'aéroport. Il comprend 8 agents de l'aéroport, dirigés par un chef de service qui est aussi responsable des équipes d'agents de sûreté d'une autre société sous-traitante qui emploie 70 personnes sur le site de l'aéroport (chiffre CCIO).

- Les services d'assistance en escale rendus aux compagnies aériennes - qui concernent les services sur la piste et les services escale à l'aérogare (services figurant sur une liste annexée au code de l'aviation civile)- sont assurés par l'aéroport. Celui-ci a recours à un prestataire pour la manutention des bagages (effectifs estimés à 32,33 équivalent temps plein dans le marché de 2004). Le chiffre d'affaires des services d'assistance en escale, d'environ 823 K€ en 2005 ne représente qu'un peu plus de 3% des recettes d'exploitation de l'aéroport.

Les services assurés par l'aéroport sont relativement limités en ce qui concerne l'assistance aux avions. La maintenance technique des avions n'est pas assurée sur place: actuellement aucune compagnie n'est basée à Beauvais.

3.3 – Activités extra aéronautiques

Ces activités exercées autour du trafic aérien comprennent notamment la gestion des parkings, les boutiques et restaurants, les locations de voitures et les autres occupations du domaine public, ainsi que les mises à disposition de matériel. Elles donnent lieu à des redevances extra aéronautiques (cf chapitre sur l'analyse des recettes).

Les activités extra aéronautiques comprennent aussi un service de cars qui assure la liaison de Paris porte Maillot- aéroport (voir infra).

- Les parkings sont gérés directement par l'aéroport (4 personnes y sont affectées). Jusqu'en mai 2006, deux parkings payants offraient 1 350 places. La création d'un 3^{ème} parking a porté la capacité à environ 1 600 places. Les recettes en provenance du stationnement étaient de 1,734 M€ en 2005.

- Les services commerciaux comprennent notamment les sociétés de locations de voitures (6 sociétés sur le site), des services de restauration (bar, pub et restauration rapide du groupe Eliance), des boutiques en zone publique et sous douane. Les commerces et services occupaient environ 65 personnes sur le site fin 2005 (chiffre CCIO).

- Les occupations domaniales, outre les commerces et services mentionnés ci-dessus, concernent notamment les services de l'Etat (DGAC, météo, douanes - remplacées par la police aux frontières courant 2006), une zone aéroplaisance (occupation de dalles pour activités aéronautiques), une zone pour les locaux des sous-traitants et quelques pavillons d'un lotissement.

L'ensemble des redevances extra-aéronautiques (hors navette cars) représentaient environ 4 millions € en 2005 (soit 15% des recettes d'exploitation).

4- La navette de cars Paris-Beauvais

La navette de cars assurant la liaison Paris (Porte maillot) à l'aéroport de Beauvais a été mise en place par la CCIO en 1997, lors de l'arrivée de Ryanair sur Beauvais.

Cette liaison est de fait essentielle pour l'activité de l'aéroport, à la fois pour l'accessibilité à la plate forme et pour les recettes qu'elle assure : en 2005, un peu plus d'un million de passagers ont ainsi utilisé la navette de Paris, à l'aller ou au retour (57,3% des 1 848 484 passagers), ce qui a généré 12,879 M€ de recettes soit près de la moitié du chiffre d'affaires de l'aéroport.

L'équipe de l'aéroport affectée à cette activité (vente de billets et accueil, au départ de Beauvais et de Paris) comprend une vingtaine d'agents, sous l'autorité de deux responsables (un pour chaque liaison, Paris et Beauvais) rattachés au chef d'exploitation.

Cette liaison a été assurée jusqu'en décembre 2004 par un transporteur privé dans le cadre d'un marché public. En décembre 2004, ce transporteur privé ayant fait l'objet d'un plan de cession suite à une procédure de redressement judiciaire, la CCIO a décidé de reprendre cette liaison en créant une filiale, la société Transport Paris Beauvais (TPB).

Cette activité appelle plusieurs remarques.

4.1 – Le cadre juridique dans lequel s'exerce cette activité de transport

Selon la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (dite LOTI, modifiée par loi n°2005-157 du 23 février 2005 art. 54), les transports routiers non urbains de personnes comprennent les catégories suivantes (article 29) :

- services réguliers publics ;
- services à la demande effectués avec des véhicules dont la capacité dépasse une limite fixée par décret ;
- services privés ;
- services occasionnels publics.

Pour la CCIO, le transport par bus des passagers de l'aéroport de Beauvais Tillé à Paris s'inscrit depuis son origine en 1997 « dans le cadre d'une ligne privée de transport routier non urbain de personnes assurant la continuité du transport aérien en desserte de l'aéroport » .

Cette activité avait été déclarée à la DDE en tant que services privés par référence à l'article 29 susvisé de la LOTI et à son décret d'application du 7 avril 1987 (article 5). Cette obligation de déclaration a cependant été supprimée depuis la loi du 16 janvier 2001 portant adaptation du droit communautaire dans le droit des transports.

Quant à la société TPB, elle a pour objet , selon ses statuts, « le transport public routier de voyageurs pour l'exploitation de la ligne privée de transport de passagers de l'aéroport de Beauvais Tillé à Paris par cars, en continuation des lignes aériennes desservant cet aéroport (...) ».

Cependant, s'il s'agissait de transports privés pour les clients, ils devraient être gratuits conformément au décret n°87-242 du 7 avril 1987 relatif à la définition et aux conditions d'exécution des services privés de transport routier non urbain de personnes.

Or le trajet en navette est payant et d'ailleurs facturé par la CCI elle-même. Au vu de la loi sur les transports intérieurs, et compte tenu de la régularité de la navette, la ligne de cars Paris-Aéroport de Beauvais-Tillé paraît relever des services publics de transport (réguliers ou à la demande) dont l'organisation relève des collectivités territoriales - département ou région - ou de l'Etat, selon l'intérêt départemental, régional ou national de la liaison assurée. Dans ce contexte, l'activité de transport aurait dû faire l'objet d'une convention avec l'une des autorités organisatrices compétentes.

La chambre observe que tel n'est pas le cas. Elle estime donc que l'exploitation de ce service de transport par la CCIO, initialement assuré par le recours à un prestataire privé et, depuis décembre 2004, par sa filiale TPB, ne respecte pas la législation sur les transports intérieurs.

Dans sa réponse, la CCIO a indiqué qu'elle comptait régulariser cette situation à l'occasion du renouvellement de la concession aéroportuaire par le syndicat mixte, nouveau propriétaire.

4.2 – Les modalités de reprise de l'exploitation de la navette de cars par la CCI avec la création de la filiale TPB

La société par actions simplifiée TPB a été créée par la CCIO en décembre 2004 en association avec un transporteur routier pour la reprise de la ligne de cars Beauvais-Paris, jusque là exploitée dans le cadre d'un marché par une société qui a fait l'objet d'un plan de cession suite à une procédure de redressement judiciaire. Initialement de 66 %, la participation de la CCIO dans le capital de la société TPB a été portée à 100 % suite au rachat des actions de son associé.

Lors de l'assemblée générale du 15 décembre 2004 qui a approuvé la création de la filiale, le président de la CCIO a fait référence à la « carence » des autocaristes privés pour la reprise de la navette dans une situation « d'urgence », ce qui aurait amené la CCI à faire une offre de reprise de cette liaison par cars, vitale pour l'exploitation de l'aéroport. Il a aussi fait valoir que la reprise en gestion directe de la ligne renforcerait « le poids économique et politique du gestionnaire de l'aéroport à un moment où des discussions sont en cours avec l'Etat et les collectivités locales pour définir le futur statut de l'aérodrome ».

Le procès-verbal de l'assemblée générale du 9 mai 2005 mentionne que la création de la filiale s'est faite « avec autorisation de la tutelle », mais la situation est en fait plus nuancée. La CCIO a bien saisi de cette affaire le préfet et le ministère par lettre du 22 décembre 2004 ; mais ce dernier, s'il a pris acte dans sa réponse du 14 juin 2005 de la création de cette société compte tenu des « circonstances particulières et l'urgence », a recommandé à la CCIO de prendre, « dans le souci du respect de la libre concurrence », toutes dispositions pour s'assurer périodiquement qu'aucun repreneur n'était susceptible de racheter les titres qu'elle possède dans la TPB. Le ministère a ensuite réitéré cette recommandation en rappelant que ce n'est que dans l'hypothèse de la carence de l'initiative privée que la CCI pourrait exceptionnellement exercer indirectement une telle activité de transports liée à l'aéroport dont elle assure la gestion.

La chambre observe que si la création de la filiale s'est faite fin 2004 par référence à la « carence » des autocaristes privés pour la reprise de cette navette dans « l'urgence », cette situation exceptionnelle a été maintenue jusqu'ici par la CCI. Elle rappelle que les interventions des chambres de commerce et d'industrie en matière de développement économique, et notamment la gestion de services concourant à l'exercice de leurs missions, ne sont possibles, selon l'article L 711-4 du code de commerce, que pour des considérations d'intérêt général ou en cas de carence de l'initiative privée.

La chambre observe que la pérennisation de cette situation est contraire à ces dispositions.

La CCIO a indiqué à cet égard qu'en cas de renouvellement de la concession, elle s'assurerait régulièrement qu'il y a bien carence de repreneurs pour cette activité. La Chambre estime que cette réponse n'est pas satisfaisante et que la CCIO devrait faire le nécessaire dès le renouvellement de la concession.

4.3 – Les conditions d'exploitation par la filiale TPB

- Les contrats entre la CCIO et le prestataire transporteur

Le service de la ligne de cars était assuré jusque là dans le cadre d'un marché à bons de commande conclu en juin 2002 avec le précédent transporteur pour une durée maximale de 3 ans renouvelable annuellement expressément. Ce contrat a été repris par la filiale TPB à compter de sa création en décembre 2004.

Le 23 mars 2005, l'assemblée générale de la CCIO a approuvé l'augmentation du prix de la prestation de base à 380 € HT pour un aller-retour Paris-Beauvais, au lieu de 213,66 €HT depuis le 1^{er} novembre 2004, soit une hausse de 77,8%.

La chambre observe que l'augmentation importante des tarifs accordée par la CCIO à sa filiale, peu de temps après la création de cette dernière, témoigne de ce que le tarif précédent n'était pas conforme aux réalités économiques. Certes M. Amoudry, président de la filiale et par ailleurs directeur général de la CCIO, justifiait aussi cette augmentation par des sujétions techniques imprévues.

La CCIO a indiqué en réponse que le facteur dissuasif déterminant lors de la reprise de l'activité ne semble pas avoir été le prix de l'aller-retour, mais plutôt la nature très spécifique de l'activité par rapport aux lignes classiques (amplitude horaire de travail notamment).

Il reste que, selon la chambre, l'absence de repreneur peut s'expliquer par cette insuffisance de prix de la prestation de base, ce qui a facilité la reprise par le biais de la TPB.

A compter du 1^{er} juillet 2005, les prestations sont assurées par TPB dans le cadre d'un « contrat » de prestation intégrée pour 3 ans, sans appel public à la concurrence par référence à l'article 3-1^o du code des marchés (délibération du 20 juin 2005).

La chambre observe cependant qu'aucun contrat n'a été conclu par la CCIO avec la filiale.

Elle confirme la nécessité d'un contrat avec la société et note l'engagement de la CCI de régularisation en cas de renouvellement de la concession.

- La présidence de la filiale par le directeur général de la CCI

L'assemblée générale de la CCI a approuvé le 15 décembre 2004 la nomination de M. Amoudry, directeur général de la CCI, au poste de président et directeur général de la filiale TPB alors en constitution. Comme le permettent les statuts de cette société, le président a nommé un directeur général. Cette nomination a été validée par délibération de la CCIO le 9 mai 2005.

Selon les statuts de la société TPB, le président est lui-même rémunéré. La rémunération est fixée à 5000 € bruts mensuels, avec un intéressement aux résultats opérationnels. La rémunération de M. Amoudry est confirmée dans le rapport spécial du commissaire aux comptes de TPB sur l'exercice 2005.

La chambre constate que cette situation du directeur général de la CCI, président rémunéré de la filiale, n'est pas compatible avec les fonctions de l'intéressé au sein de la CCIO au regard de l'interdiction de cumul d'un emploi public avec une activité privée lucrative (issue du décret-loi du 29 octobre 1936) qui s'applique aux CCI, établissements publics de l'Etat.

Le ministère de tutelle, qui avait appelé l'attention du président de la CCIO par lettre du 14 juin 2005 sur les difficultés de concilier la situation de président rémunéré de la filiale avec les fonctions de directeur général de la CCIO, a ensuite confirmé le caractère irrégulier de la situation.

La chambre prend acte de ce que le directeur général de la CCIO a indiqué, qu'il avait renoncé à sa rémunération en tant que président de la filiale à compter de juin 2006. La chambre note également que les statuts de la société ont été modifiés sur ce point par l'assemblée générale des actionnaires du 21 décembre 2006.

La chambre observe que, conformément aux dispositions du décret de 1936 alors applicable (article 6), le reversement des rémunérations perçues de la filiale par l'intéressé depuis décembre 2005 devrait être effectué au profit de la CCI. Elle souhaite être informée des modalités de reversement de ces rémunérations.

Par ailleurs, il a été relevé en juin 2006 une augmentation « au choix » de 1130 points de la rémunération de M. Amoudry en tant que directeur général par décision du président de la CCIO du 26 juin 2006, représentant 35 % en points, soit 5 002 € brut mensuel. Le montant de cette augmentation, du même ordre que la rémunération qu'il percevait au titre de président de la filiale, apparaît ainsi constituer une compensation (étant noté qu'une précédente augmentation au choix était déjà intervenue en octobre 2005 pour 339 points).

La rémunération annuelle brute perçue en tant que directeur général de la CCI qui était de 170 000 € en 2005 est désormais d'environ 248 000 €

La chambre rappelle à cet égard que la rémunération du directeur général est déterminée, selon le statut du personnel des CCI, par référence aux rémunérations afférentes à l'exercice de fonctions comparables de même niveau dans le ressort de la chambre régionale de commerce et d'industrie considérée.

Si la navette est assurée par la TPB, l'encaissement des recettes est effectué en régie sous la responsabilité du directeur de l'aéroport ainsi qu'il ressort de la délibération du 23 octobre 2002 sur les régies de la CCIO. Selon cette délibération, toutes les régies doivent effectuer un dépôt mensuel des espèces avec un décompte au service financier de la CCIO.

La pratique est différente compte tenu de l'organisation et des montants en cause : selon les éléments fournis par le responsable comptable de l'aéroport et en l'absence de registre de procédures, le contrôle des recettes s'effectue quotidiennement par le responsable de chaque liaison (un pour Beauvais et un pour Paris), puis le lendemain matin par un agent du service comptable de l'aéroport. Les fonds sont ensuite transférés à la banque.

La régie ne fait pas l'objet de contrôle spécifique par le trésorier de la CCIO qui s'appuie dans ses fonctions sur les services comptables de la CCI. Des contrôles de fonds de caisse seraient effectués sous la responsabilité du comptable de l'aéroport, mais ils n'ont pas été formalisés par un compte-rendu ; celui-ci effectue aussi des contrôles ponctuels dans les bus. Ces contrôles, de nature fonctionnelle, ont pour objet de confronter les souches des billets (remises aux agents de service bus par les passagers) aux talons gardés par les passagers (5 comptes rendus de contrôles entre février 2004 et mai 2006 ont été produits, faisant état de quelques discordances relevées).

La chambre observe que les dispositions prévues par la délibération sur les régies pour les recettes de bus s'avèrent théoriques et inadaptées en ce qui concerne la désignation du responsable (le directeur d'aéroport). D'ailleurs, le fonctionnement est très différent dans les faits.

Elle prend note de l'engagement de la CCI d'entreprendre une refonte totale des procédures de régies de recettes dans le cadre de l'élaboration du guide des procédures.

5- L'aéroport et les compagnies aériennes

Au vu des éléments produits de 2001 à mars 2006, 16 compagnies ont eu une activité sur Beauvais. Fin mars 2006, 8 compagnies y étaient en activité.

La part des compagnies à bas coûts est passée de 88% des passagers en 2001 à 98% en 2005.

Le nombre de compagnies à bas coûts a augmenté depuis 2001 (6 en 2005 contre une en 2001) et dans le même temps, l'opérateur principal a été conforté (plus de 80 % des passagers selon chiffres CCIO). Cette évolution est conforme aux objectifs déclarés par la CCIO lors du renouvellement de la concession en 2002.

La chambre observe que l'activité aéroportuaire est très dépendante de la compagnie Ryanair. Si la CCIO indique que cette situation d'opérateur majoritaire est commune à tous les aéroports français, la Chambre estime, ici, que la fragilité qui en résulte est d'autant plus grande que la maintenance technique des avions n'est pas assurée à Beauvais.

5.1 – Les conditions financières accordées par l'aéroport

5.1.1 - Les aides consenties aux compagnies (aides marketing ou au démarrage)

Les aides au marketing ou au démarrage attribuées par la CCIO aux compagnies aériennes sont relativement limitées sur la période examinée.

L'aéroport n'aurait consenti de telles aides qu'à quelques compagnies qui en auraient fait la demande, dans le cadre des aides au démarrage (durée limitée, aide exclusivement réservée à des campagnes de promotion pour les dessertes concernées).

Une aide a ainsi été attribuée à une compagnie, arrivée à Beauvais en 2004 dans le contrat de prestations d'assistance « handling » de juin 2004 modifié en juillet 2005. Il s'agit d'une aide au démarrage sur 5 ans de 0,75 € par passager départ. Cette aide a été affectée, dans les comptes de l'aéroport, au financement de campagnes de publicité des destinations de la compagnie (pour 2005, aide de 40 623 €).

En novembre 2006, un contrat était en cours de négociation avec une autre compagnie qui devrait desservir une ligne à partir de février 2007 avec Lodz en Pologne.

5.1.2 – Les conditions tarifaires pratiquées

- les tarifs pour prestations d'assistance

La plupart des compagnies bénéficient de tarifs négociés sur les prestations d'assistance (handling) qu'elles demandent par rapport aux tarifs mentionnés dans le document adopté annuellement par la CCI (ce document donne des exemples de redevances d'assistance au forfait par type d'avion). Les tarifs prévus aux contrats n'apparaissent pas, en eux-mêmes, anormaux.

Toutefois Ryanair bénéficie de la gratuité des prestations de base qui seraient, selon la CCIO, réduites au minimum compte tenu des pratiques de cette compagnie bas coûts (rotation rapide, services minimum). Cette mesure serait la contrepartie de l'importance des passagers de cette compagnie pour l'aéroport. Seules les prestations de dégivrage sont facturées à la compagnie

L'évaluation de ces prestations gratuites n'a pas été précisée. A titre de référence, le guide tarifaire 2005 de l'aéroport mentionne dans les exemples de redevances d'assistance au forfait un montant de 960,43 € pour un avion B 737/800 tel qu'utilise Ryanair. Compte tenu de la dégressivité généralement appliquée et des services restreints demandés par la compagnie, le montant de la prestation qui pourrait être facturée serait sans doute très inférieur ; mais compte tenu du nombre de rotations concernées (5 128 en 2005) l'incidence de ce service gratuit est importante.

La Chambre observe, au vu des résultats de comptabilité analytique obtenus, que le centre de coût assistance aéroportuaire (centre 630.610) est largement déficitaire (1,344 M€ en 2004 et 1,411 M€ en 2005). La gratuité des prestations de base accordée à Ryanair en est en grande partie responsable.

- Les redevances aéronautiques pour prestations aéroportuaires

Dans le cas de Ryanair, ces redevances sont facturées d'après les tarifs officiels, mais elles font ensuite l'objet de remises par référence aux conditions tarifaires prévues par convention.

La CCIO a produit un contrat signé des deux parties daté du 12 février 2002. Il prévoit des tarifs minorés et dégressifs sur la « taxe » passager et sur la « taxe » d'atterrissage (il s'agit des redevances réglementées) pour une durée de dix ans.

En ce qui concerne la période antérieure à 2002, seuls ont été produits un projet de contrat non signé sur les conditions tarifaires des services d'assistance (handling) et un courrier de Ryanair (en anglais) du 8 septembre 1998 qui fait simplement état des conditions tarifaires demandées par la compagnie, tout en se référant à « l'accord existant ». Or le président de la CCI a indiqué qu'il n'y avait pas eu de contrat signé en 1997.

La chambre observe que l'absence véritable de contrat fixant les relations entre la compagnie (autres que les conditions tarifaires) est de nature à fragiliser l'activité aéroportuaire, notamment en cas de rupture des relations.

Les tarifs effectivement appliqués à Ryanair s'établissent comme suit après remise (année 2005) :

- redevance passagers : 1,22 € (contre 2,13 € pour le tarif officiel) dans la limite de 135 passagers par vol. Au-delà, la redevance passager n'est pas perçue.
- redevance atterrissage: elle est dégressive de 114,34 € (jusqu'à 7 vols/jour) à 91,47 € (pour 10 vols) et 60,98 € (plus de 10 vols), au lieu de 209,12 € selon facturation sur le tarif de base CCIO (selon poids avion).
- les redevances balisage (17,07 € par prestation) et stationnement (0,13 €/tonne/h, soit une incidence faible pour Ryanair) sont gratuites.

Jusqu'en 2003 les remises sur redevances dues par Ryanair avaient fait l'objet d'une provision sur les créances clients. Mais en 2004 la provision a été reprise et les remises antérieures ont été transformées en avoir, et c'est désormais la pratique qui s'applique.

Les remises comptabilisées s'élèvent globalement à 2,460 M€ en 2004 (pour l'année 2004 et la régularisation depuis 2001) et 1,505 M€ en 2005. Pour cette dernière année, la remise correspond à environ 54% des redevances aéronautiques facturées à Ryanair sur la base des tarifs officiels de la CCI (2,777 M€).

- Remarques sur la signature des contrats et la validité du lien contractuel

La CCIO a établi la liste des contrats commerciaux ou d'assistance conclus avec les compagnies et produit les contrats en cours (contrats portant sur les tarifications des services).

Les contrats sont signés par le président de la CCIO et ils sont rédigés pour la plupart en anglais, s'agissant des compagnies étrangères.

Sur la rédaction en anglais, la CCI a fait valoir que c'est l'usage dans la profession ; cependant, en application de la loi 94-665 du 4 août 1994 relative à l'emploi de

la langue française, les contrats auxquels une personne morale de droit public ou une personne privée exécutant une mission de service public sont parties, doivent être rédigés en langue française.

Surtout, il n'y a pas eu de délibération de l'assemblée générale sur ces contrats. Or, ainsi qu'il ressort du règlement intérieur de la CCIO (notamment article 4.3 sur les compétences du président, le président de la CCIO ne semble pas compétent pour signer directement les contrats. Ce constat ressort aussi de la jurisprudence. Dans l'arrêt CE 27 février 2006 (Ryanair et CCI de Strasbourg), le Conseil d'Etat a qualifié les décisions d'autorisation de signer les conventions avec la compagnie aérienne d'« actes pris pour l'organisation et le développement de la desserte aérienne de l'aéroport dont la CCI est concessionnaire ». Par ailleurs, le jugement du tribunal administratif de Pau du 3 mai 2005 (Air Méditerranée c/CCI Pau) a annulé la décision du président de la CCI locale de signer la convention avec Ryanair ayant pour objet l'exploitation d'une ligne aérienne entre Pau et Londres au motif que « ...le président de la chambre de commerce et d'industrie de Pau-Béarn n'était pas en droit de signer la convention en cause sans y avoir été préalablement autorisé par la seule assemblée générale de ladite chambre.. ».

Dès lors, la chambre observe que la valeur juridique des contrats prévoyant des conditions tarifaires particulières ou des aides financières, signés par le président en l'absence de délibération de l'assemblée générale est faible en cas de contestation. Cette observation vient ajouter à la fragilité de l'activité aéroportuaire.

- Remarques sur la régularité des aides ou remises accordées

Sur le fond, les remises sur redevances aéronautiques réglementées sont contraires au dispositif des taux de redevances fixés annuellement par la CCI par référence à la convention de concession et notifiés aux autorités de tutelle.

Les abattements sur redevances pour une compagnie peuvent aussi être jugés illégaux s'ils ne sont pas justifiés par un intérêt général suffisant ; or les documents produits ne contiennent aucune justification précise.

C'est ce qu'a décidé le tribunal administratif de Strasbourg dans un jugement du 17 avril 2006 « Air France » en estimant que les abattements accordés à une compagnie aérienne n'étaient pas justifiés par un intérêt général suffisant et étaient contraires au principe d'égalité entre usagers d'un service public.

Ces remises, ainsi que la gratuité des prestations d'assistance pour Ryanair, sont aussi susceptibles d'être regardées comme une aide de l'Etat devant respecter les dispositions des articles 87 et 88 du traité de la Communauté européenne sur l'obligation de notification préalable à la Commission.

Dans l'affaire précitée TA Pau du 3 mai 2005 « Air Méditerranée c/CCI Pau », le tribunal administratif a été amené à se prononcer sur la légalité de la décision approuvant la convention prévoyant à la fois le versement d'aides à la compagnie et la réduction des redevances d'atterrissage et de balisage. Il a estimé que « la décision litigieuse, qui approuve une convention instaurant une aide financière au profit de la société Ryanair Limited est, en l'absence de notification préalable à la Commission des Communautés européennes de ladite convention, illégale et doit être annulée ».

C'est aussi le cas des aides directes accordées pour le marketing ou au démarrage : le montant global prévu pourrait dépasser le montant au-delà duquel les aides publiques doivent être notifiées à la commission européenne (100 000 € sur 3 ans), mais elles sont ici relativement limitées.

Enfin, la conformité de ces aides par rapport à la réglementation européenne pourrait elle-même poser problème.

La chambre observe ainsi que les aides et remises accordées sont non seulement contraires au dispositif arrêté par la CCIO mais qu'elles pourraient être considérées comme illégales en droit interne et qu'elles sont aussi contestables au regard de la réglementation européenne.

La CCIO a indiqué en réponse qu'elle a entrepris de négocier un nouveau contrat avec Ryanair pour se mettre en conformité avec le droit français et européen. La Chambre confirme la nécessité de régulariser cette situation.

6 – La stratégie de l'aéroport

Plusieurs documents ont été produits par la CCIO sur les perspectives de l'aéroport :

- le dossier présenté par la CCIO à l'Etat en appui de sa demande de renouvellement de concession en 2001,
- perspectives de long terme de l'aéroport de Beauvais (2000/2015), non daté,
- plan de modernisation de l'aéroport programme 2005/2006, non daté,
- document de travail daté de mars 2006 « plan à moyen terme de l'aéroport de Beauvais 2006/2010 » concernant la « définition commune d'une stratégie à moyen terme ».

6.1 – Les perspectives de l'aéroport

Les objectifs déclarés lors du renouvellement de la concession en 2002 étaient de :

- concilier croissance de la plate forme et respect de l'environnement,
- conforter l'opérateur Ryanair qui a permis l'extension rapide du trafic, mais aussi diversifier les trafics passagers (opérateurs et destinations),
- renforcer le rôle de l'aéroport au service du développement, notamment extension du tourisme par l'ouverture de nouvelles lignes en direction de l'Europe.

Ces objectifs ont été confirmés, notamment dans le document « l'aéroport de Beauvais 2000/2015 ». Ils visent à relier la Picardie aux 25 capitales de l'Union Européenne, avec une limitation du nombre de vols à 2 par heure en moyenne. Le point d'équilibre du trafic de Beauvais compatible avec le respect de l'environnement s'établit, selon ce document, aux environs de 21 000 mouvements par an permettant la création de plus de 1 600 emplois et d'un impact économique estimé à plus de 800 millions €

Dans le « plan à moyen terme de l'aéroport de Beauvais 2006/2010 » de mars 2006, les prévisions d'évolution du trafic envisagent de passer de 1 849 000 passagers en 2005 à 3 788 000 en 2010, soit un doublement du trafic.

Les compagnies à bas coûts y représenteraient toujours la quasi-totalité du trafic (la part des charters étant négligeable, moins de 1% à échéance 2010), l'opérateur principal Ryanair restant au niveau de 80% de l'ensemble sur cette période.

Ce doublement du trafic se traduirait par 22 950 mouvements par an en 2010 (contre 13 558 en 2005), compte tenu de l'augmentation prévue de l'emport moyen de passagers par mouvement (qui passerait de 136 à 165). Cela représente au total un peu moins de 2 vols par heure (moins de 4 mouvements). Ces prévisions de trafic sont légèrement supérieures aux hypothèses du plan d'exposition au bruit révisé en 2006 qui retiennent 21 000 mouvements commerciaux pour 2010 (cf. chapitre impact environnemental).

Ces objectifs nécessitent un important programme d'investissement, concernant :

- les aménagements (bâtiments, parking et voirie avions). Or la situation de l'aéroport en 2006 se caractérise par un déficit de surfaces par rapport au nombre de passagers (pour l'aérogare 3,42 m² pour 1000 passagers, le ratio le plus faible des autres grands aéroports étant de 8,37 m² pour Lyon ; (source Union des aéroports français 2005 citée par CCIO) ;
- des travaux de mise en conformité (notamment liés à la loi sur l'eau).

6.2 - Les programmes d'investissement

Les documents produits sur les programmes d'investissement ne sont pas datés et, sauf pour le plan d'investissement initial 2001/2006, ne font pas référence à une délibération de l'assemblée générale. Par ailleurs, les plans d'investissement excèdent la durée de la concession (qui va jusqu'à 2007) et les documents produits n'ont pas de présentation homogène quant aux périodes retenues.

La chambre observe qu'il n'y a pas eu formellement de remise à jour annuelle du plan à 5 ans de l'aéroport et que les programmes d'investissements produits n'ont pas été élaborés selon une procédure formalisée.

Enfin, la chambre observe qu'en l'absence de commission consultative économique (CCE), la consultation des usagers sur ces programmes n'a pu avoir lieu.

- les investissements programmés

Les plans produits traduisent une évolution sensible du plan de modernisation de l'aéroport depuis 2001, avec une forte révision à la hausse des prévisions d'investissements à partir de 2004 notamment.

- Le plan d'investissement 2001/2006.

Le montant des investissements prévus sur 5 ans a été fixé à 6,865 M€ Les investissements concernent notamment la restructuration et l'extension de l'aérogare (construction des ailes Ouest« départs » et Est « arrivées »), les investissements sûreté, les parkings et la voirie.

De fait, le montant du programme était déjà largement dépassé en 2004. Fin 2005 les investissements réalisés depuis 2001 dépassent 12 M€ De plus, ce chiffre ne tient pas compte de la mise en place d'un système d'inspection filtrage de bagages de soute (IFBS) en 2004 pour un montant de 3, 377 M€TTC.

- Le programme d'investissement 2003/2010.

Selon le document de perspectives de long terme « l'aéroport de Beauvais 2000/2015 », avec réalisations actualisées à 2004, son montant se décompose en 3 phases qui totalisent 52 M€HT.

- La 1ère phase 2003/2005 (10 millions €HT) porte sur des opérations dont le coût n'est pas détaillé et qui comprennent notamment les projets inscrits au plan initial, ainsi que divers travaux de remise aux normes.

- La 2^{ème} phase 2005/2006 (10 millions € HT) prévoit notamment les travaux suivants : travaux complémentaires de modernisation de l'ancienne aérogare, mise aux normes du parking avion et accès, réfection des hangars piste et SSLIA, mise en conformité loi sur l'eau (1ère tranche), création d'un parking avion nord, modernisation des voiries publiques (1ère tranche).

- La 3ème phase 2007/2010 (32 millions €HT) prévoit les travaux suivants : réfection de la piste principale, réalisation de taxiway parallèle à la piste principale, mise en conformité loi sur l'eau (2ème tranche), modernisation des voiries publiques (2ème tranche), création du nouveau terminal arrivé, modernisation ILS, modernisation du matériel exploitation.

Cependant, il ressort de la réponse de la CCIO que le programme d'investissement a été modifié début 2007 : la tranche 2005/2006 étant reportée sur 2006/2007 pour 12 M€ le solde du plan pour la période 2008/2010 devrait être fusionné dans un programme 2008/2015 qui sera présenté par la CCI lors de sa demande de renouvellement de la concession aéroportuaire.

- le financement de ces investissements :

La tranche 2005/2006 reportée pour 12 M€ devait être financée à par égale entre la CCIO et les trois collectivités locales (région, département de l'Oise et communauté agglomération du Beauvaisis). La part des collectivités atteindra finalement 74 % selon les informations communiquées par la CCIO. Si le programme commençant à partir de 2008 reste à définir, la Chambre note cependant que le programme 2005/2010 de 42 M€ HT était censé être financé par des subventions pour plus de 33 M€

La Chambre observe au vu de la seule tranche dont le financement est connu, que les contributions publiques sont en forte augmentation par rapport au précédent plan 2001/2006.

7- Relations avec les collectivités locales

7.1 – Les modalités de concertation avec les collectivités locales

La concertation avec les collectivités locales sur les choix stratégiques de l'aéroport apparaît assez réduite, au moins formellement.

Ainsi, dans le dossier de renouvellement de la concession en 2002, il était prévu que les collectivités locales, en contrepartie de leur effort financier, puissent être davantage associées aux grands choix stratégiques de développement de l'aéroport. La CCIO devait notamment proposer aux collectivités locales un « contrat de développement de l'aéroport », dont le suivi serait assuré par un comité d'orientation comprenant les représentants des collectivités locales et de la CCIO. Selon cette dernière, après une première réunion, la concertation s'est effectuée d'une façon informelle avec chacune des collectivités.

Par ailleurs, les conventions conclues en 2002 avec le département Oise, la communauté d'agglomération du Beauvaisis et la Région prévoyaient un comité de suivi de l'exécution du programme de modernisation et de mise aux normes de l'aéroport. Ce comité devait être aussi chargé du suivi de l'application des mesures environnementales prises par la CCIO.

La chambre observe que l'exécution de ce programme n'a pas donné lieu à un comité de suivi avec les collectivités financeurs même si, en ce qui concerne les questions environnementales liées au développement de l'aéroport, les collectivités locales de l'agglomération de Beauvais (6 communes et la communauté d'agglomération) ont été informées et consultées au sein de la commission consultative de l'environnement, notamment à l'occasion de la révision du plan d'exposition au bruit (cf. chapitre impact sur l'environnement).

Le président a indiqué, en réponse, que la CCI et les collectivités locales avaient opté pour des concertations bilatérales informelles, entre le directeur général de la CCI et les directeurs des collectivités.

7.2 – Les financements apportés par les collectivités locales

Pour le programme de modernisation et de mise aux normes de l'aéroport (2001-2006), le département de l'Oise et la Région ont décidé d'apporter 2, 060 M€ chacun, et la communauté d'agglomération du Beauvaisis 191 395 € soit un montant global de 4, 311M€ représentant environ 63% du coût du programme estimé à 6, 865 M€ HT en 2001.

En ce qui concerne la tranche 2005/2006 (reportée sur 2006/2007) de remise aux normes de l'aéroport, on vient de voir (§ 6-2) que les collectivités locales finançaient 74% du coût de l'opération estimée à 12 M€

7.3 – Place de l'activité de l'aéroport dans les politiques publiques locales

Les attentes des collectivités locales peuvent être appréciées à travers les conditions mentionnées dans les conventions d'attribution des subventions.

Ainsi le financement accordé par le Département repose sur un triple objectif : assurer les meilleures conditions de sécurité aux populations concernées, garantir la protection de l'environnement et assurer le développement économique pour favoriser l'emploi.

Quant à la Région, elle a confirmé son attachement à l'aéroport en tant qu'outil au service du développement régional, en soulignant en particulier l'importance à accorder aux questions environnementales.

La communauté d'agglomération du Beauvaisis, qui a indiqué dans la convention de 2002 limiter son intervention aux travaux de mise en sécurité de l'aéroport, a souligné son attachement au respect de l'environnement et à la préservation de la tranquillité des riverains.

Les questions d'environnement, et notamment le bruit, constituent aussi les préoccupations des communes voisines, un avis défavorable ayant été émis par une majorité de collectivités locales sur le projet de révision du plan d'exposition au bruit.

Il convient de noter aussi l'initiative de la Communauté d'agglomération du Beauvaisis en partenariat avec la CCI et l'union des commerçants de Beauvais pour la mise en service, à partir de juin 2006, d'une navette de bus reliant l'aéroport à la ville de Beauvais afin de favoriser le tourisme local et les retombées sur les commerces. Elle avait un caractère expérimental jusqu'en décembre 2006 mais devait être confirmée. La Communauté d'agglomération du Beauvaisis prend en charge 45% du coût estimé à 120 000 € pour un semestre (la CCI prenant 45% et l'union des commerçants de Beauvais 10%, les recettes de transport venant en déduction).

Au total, au vu des éléments dont la chambre dispose, les préoccupations de sécurité des populations et de protection de l'environnement apparaissent, au moins jusqu'en 2005, prioritaires pour les collectivités locales.

Les trois grandes collectivités intéressées ont de fait estimé que l'aéroport représentait un enjeu important puisqu'elles ont été candidates à la reprise lors du transfert de propriété et se sont regroupées à cet effet dans un syndicat mixte qui assumera désormais les responsabilités de propriétaire à la place de l'Etat.

8- Les comptes de l'aéroport

8.1 – La séparation des activités aéroportuaires dans les comptes de la CCI

Les activités de l'aéroport font bien l'objet d'un compte séparé.

L'affectation des charges et produits au compte de l'aéroport s'effectue, comme pour les autres services, par application du code du service mentionné sur les factures et autres pièces.

Quant à la comptabilité analytique, comme cela a été indiqué dans le chapitre sur les comptes de la CCIO, si un plan de comptes analytique a été mis en place à partir de 2001, notamment pour l'aéroport, l'exploitation de cette comptabilité par centre de coûts n'a pas vraiment été effective jusqu'en 2005 inclus. Une édition de résultats analytiques pour l'aéroport a toutefois été produite pour 2004 et 2005.

La chambre rappelle à cet égard que l'article R 224-2 (3°) du code de l'aviation civile impose aux exploitants d'aérodromes dont le trafic est supérieur à 100 000 passagers de tenir une comptabilité de leurs services permettant d'identifier les coûts relatifs à chacune des redevances perçues pour services rendus. Cette disposition, issue du décret n° 2005-827 du 20 juillet 2005, n'est applicable qu'à compter du 1^{er} janvier 2007.

La CCIO a indiqué, en réponse, qu'elle avait pris toutes dispositions pour que les nouveaux logiciels de la comptabilité analytique permettent de satisfaire à cette obligation.

8.2 – Les mouvements intersections

- Les prestations et contributions interservices

Le service général de la CCIO refacture annuellement une quote-part de charges pour la participation des services de la CCI à la gestion du service de l'aéroport. Les refacturations portent sur le coût salarial complété des frais de fonctionnement. 828 849 € ont ainsi été refacturés à l'aéroport en 2005 (348 188 € en 2002).

La quote-part des charges des services concernés imputées à l'aéroport s'établit ainsi :

	2002	2003	2004	2005
Service finance / Comptabilité	51%	47%	51%	54%
Service Ressources Humaines	36%	49%	51%	59%
Services informatique	28%	20%	25%	43%
Services Techniques au 01/04/04			99%	80%
Service Communication			33%	33%
Service juridique			40%	37%
Direction Générale	50%	50%	50%	50%

Comme cela est indiqué au chapitre sur les comptes de la CCI, la détermination des calculs relatifs aux affectations des coûts salariaux pour 5 services (informatique, technique, communication, juridique et direction générale) repose sur des bases difficilement vérifiables pour ce qui est de l'estimation de temps de travail. Sous cette réserve, la refacturation à l'aéroport n'apparaît pas critiquable.

- Les prêts et avances interservices

L'aéroport n'a pas bénéficié de prêts ou avances sur la période ; seules sont constatées des avances de trésorerie.

Elles ont été importantes jusqu'en 2002 (2,432 M€ fin 2002), avant la comptabilisation en 2003 de l'abandon de créances par la CCI sur la concession au titre du régime juridique antérieur. Fin 2004, une avance de trésorerie est encore constatée au profit de l'aéroport (0,561 M€). Cependant, fin 2005, le mouvement s'est inversé puisque l'aéroport a consenti une avance de trésorerie de 1,355 M€ au profit du service général de la CCIO.

8.3 – Les amortissements

Les comptes annuels de l'aéroport qui ont été produits ne comportaient pas les états des immobilisations mises en concession et le tableau des amortissements et provisions spécifiques correspondants. Des états des immobilisations et des amortissements pour les exercices 2002 à 2005 ont toutefois été produits en cours de contrôle.

- Les catégories de biens amortissables :

La distinction entre biens apportés par le concédant et ceux apportés par le concessionnaire ne figurait pas à l'actif du bilan. Si les tableaux produits par la CCI font bien cette distinction, ils ne différencient pas les biens de retour (qui reviennent automatiquement au concédant en fin de contrat) des biens de reprise (qui pourront éventuellement revenir au concédant en fin de concession moyennant dédommagement du concessionnaire). Selon la CCI, la quasi-totalité des biens amortissables constitue des biens de retour. Enfin, le caractère renouvelable ou non du bien sur la durée de la concession n'est pas précisé.

- Les amortissements pratiqués

Pour les amortissements et les provisions, il a été fait application des méthodes comptables spécifiques au régime de concession à compter de 2002 comme cela est mentionné dans l'annexe aux comptes de cet exercice.

Les amortissements pratiqués depuis 2002 sont de 3 types :

- amortissements ordinaires sur les biens propres (constatation en charges): ces amortissements sont relativement limités depuis l'application du régime de la concession.

- amortissements pour dépréciation sur les biens mis en concession par le concédant et par le concessionnaire (biens de retour), sous forme constatée au bilan seulement, c'est-à-dire sans incidence sur les résultats (amortissement pour ordre). Ces amortissements portent sur les biens mis en concession par la CCI (1,464 M€ d'amortissements cumulés fin 2005) et sur les biens mis en concession par le concédant (0,586 M€ cumulés au bilan fin 2005).

- amortissements de caducité : ils portent sur les biens de retour apportés par le concessionnaire et sont calculés sur la valeur nette, après déduction des subventions d'équipement, et étalés sur la durée résiduelle de la concession (60 mois maximum). Les dotations de ce type d'amortissement, qui ont un caractère financier (étalement des coûts liés à la durée du contrat de concession), n'ont pas été comptabilisées en charges financières (compte 682) mais en charges d'exploitation contrairement aux prescriptions de la circulaire de 1992, ce qui conduit à une minoration du résultat d'exploitation mais reste sans incidence sur le résultat final. Toutefois, le reclassement en charges financières a été effectué dans le tableau des soldes intermédiaires de gestion obtenu en cours de contrôle.

Par ailleurs la CCIO a indiqué en réponse, que les dotations aux amortissements de caducité seront reclassées en charges financières au titre de l'exercice 2006.

Les amortissements de caducité ont augmenté fortement en 2005 (1,928 M€ pour cet exercice contre 0,692 M€ en 2004) notamment ceux relatifs aux immobilisations en cours.

8.4 – Les provisions pour renouvellement des immobilisations et provisions pour remise en état ou grosses réparations

Le tableau des provisions spécifiques aux immobilisations de la concession qui ne figurait pas en annexe aux comptes a été produit en cours de contrôle.

Des provisions pour renouvellement et des provisions pour remise en état ou grosses réparations ont été constituées à partir de 2004 ; elles sont particulièrement importantes sur cet exercice : respectivement 5, 216 M€ et 590 K€

Les modalités de détermination de l'assiette des provisions pour renouvellement des immobilisations mises en concession appellent les commentaires suivants :

- Sur le programme de renouvellement 2005-2007 des immobilisations concédées :

L'annexe financière aux comptes 2004 mentionnait que la CCIO avait mené les études pour déterminer ce programme de renouvellement et que « le maintien au niveau exigé par le service public du potentiel productif des installations concédées » devait être assuré par la constitution de provisions. Toutefois aucun document de référence n'a pu être obtenu au soutien de ce plan, la CCIO ayant simplement produit, en cours d'instruction, un tableau intitulé plan de renouvellement au 31 décembre des travaux prévus de 2005 à 2007.

Les biens concernés par le plan de renouvellement correspondent notamment aux travaux de réfection de la piste principale et des voies de circulation balisées, des bassins de rétention d'eau, des voiries.

Les provisions pour renouvellement (et pour grosses réparations) ont fait l'objet d'un réajustement en 2005.

La chambre observe que la nature et le montant des immobilisations susceptibles d'être renouvelées avant la fin de la concession (plan de renouvellement) semblent ainsi avoir été définis en 2004 sans information précise du concédant.

- Sur la nature et l'échéancier des travaux du plan de renouvellement

Une partie importante des travaux objet des provisions est prévue en 2007, dernière année de la concession (3,036 M€ concernant la piste et les voies de circulation balisées, soit 58 % du total du plan de renouvellement).

Des différences sont relevées entre ce plan et d'autres documents prévisionnels traitant des investissements :

- par rapport à la liste des investissements 2005 et 2006 indiqués au BP 2006 : cette liste ne mentionne pas plusieurs investissements prévus au plan pour ces 2 années (les bassins de rétention d'eau et les VRD zone publique, respectivement pour 1 M€ et 1,350 M€)
- par rapport à l'état des investissements 2005-2010 dans le document « aéroport de Beauvais 2000-2015 » dont il vient d'être question: la réfection de la piste principale y est prévue pour 2008 seulement.

L'état des réalisations du plan de renouvellement fin 2006 n'a pu être produit (les travaux prévus au plan actualisé 2005 étaient de 4,349 M€ en 2005-2006, dont 1,819 M€ en 2005 et 2,530 M€ en 2006); mais les réalisations paraissent limitées, notamment pour les bassins de rétention (non réalisés) et les VRD (pour partie seulement).

De fait, les dotations pour renouvellement concernent pour partie des immobilisations qui ne seront pas renouvelables sur la durée (courte) de la concession : piste principale, VRD zone publique, bassins de rétention d'eau.

La CCIO a indiqué en réponse que la réfection de la piste principale sera reportée en 2008 et que les provisions de renouvellement feront l'objet d'un réajustement au titre de 2006.

8.5 – Le budget de sûreté et de sécurité

- *Le dispositif*

Le financement des services de sécurité, de sûreté et de lutte contre le péril aviaire est assuré par le produit de la taxe d'aéroport. Le budget correspondant est soumis annuellement à la DGAC pour la fixation de la taxe.

Le tarif de la taxe pour Beauvais a oscillé sur la période entre 4,25 € (en 2001) et 8,09 € (2004). Il est de 8,02 € en 2005, soit un niveau inférieur au plafond (9,50 €) et à celui de la majorité des aéroports comparables. Pour 2006, le tarif a été fixé à 7,79 €

Le mécanisme d'ajustement annuel de ce budget ne permet pas une information exacte dans le compte de résultat sur le produit effectif de la taxe d'aéroport de chaque année.

En effet, le montant de la taxe effectivement perçue au titre d'un exercice ne correspond pas au montant de la taxe figurant au compte de résultat qui est obtenu après les ajustements suivants :

- l'excédent ou le déficit de taxe perçue par rapport au besoin de financement des prestations de sécurité/sûreté s'impute en plus ou en moins sur la taxe de l'exercice suivant. Par exemple, un excédent de taxe perçue sur l'année n est considéré comme un produit comptabilisé d'avance au titre de l'exercice n+1,
- la reprise du solde (positif ou négatif) des budgets antérieurs s'impute sur le montant de la taxe perçue de l'année en cours.

L'écart entre la taxe perçue et le montant de la taxe porté au compte de résultat peut être significatif : ainsi pour l'exercice 2004 cet écart est de 1,159 M€ (5,611 M€ de taxe perçue ou à percevoir ; 4,452 M€ de taxe au compte de résultat).

Ce système repose de fait sur une logique d'équilibre d'utilisation de la taxe sur 3 ans.

Par ailleurs, au vu du récapitulatif des coûts et des ressources de 2005 (y compris le reliquat antérieur), ce dernier exercice se solde par un excédent de ressources de 1 829 927 € (soit près de 25% du produit de la taxe d'aéroport de 7 370 022 € selon le document DGAC).

Pour le délégué régional de la direction de l'aviation civile, cet écart, dû à un nombre de passagers supérieur aux prévisions et à un coût constaté inférieur, devrait s'équilibrer sur 2007.

La CCIO a indiqué, en réponse, qu'elle estimait qu'une réforme de ce mécanisme s'imposait.

- *Les dépenses de sûreté et de sécurité*

L'imputation dans les centres de coûts concernés de ce budget spécifique est limitée aux charges directes. Par ailleurs, une partie des dépenses de ce budget ne correspondent pas à des dépenses réelles mais à des charges évaluées, compte tenu des règles de forfaits fixés par la DGAC (frais généraux, amortissements financier et technique).

Le montant des dépenses de sécurité et de sûreté est de 6,456 M€ en 2005, soit 5,6 fois plus qu'en 2001 (1,149 M€). Toutefois, rapportée au nombre de passagers au départ, l'augmentation du coût est limitée à 28% sur cette période (environ 7 €/passager contre 5,45 €).

La nature des dépenses par type d'action est la suivante :

DEPENSES SURETE ET SECURITE			
Nature de l'action	Coût 2005	%	Rappel % 2004
SSLIA* & péril aviaire	1 302 577	20%	25%
Contrôle bagage de soute	1 790 430	28%	14%
Contrôle accès	264 332	4%	4%
Contrôle inspection filtrage	3 070 049	48%	55%
Contrôles environnementaux	28 628	0%	2%
TOTAL DES COÛTS	6 456 016	100%	100%

* SSLIA : service de sauvetage et lutte contre l'incendie des aéronefs.

Quant au montant des immobilisations sécurité/sûreté fin 2005, il est de 1 776 336 € selon le tableau des immobilisations dans le budget concerné.

9 - La structure des dépenses et des recettes de l'aéroport

Le tableau des soldes intermédiaires de gestion figure en annexe (2). Il est établi sur la base du compte de résultat à partir du document produit par la CCIO en partie retraité dans sa présentation (le retraitement, qui concerne essentiellement la ventilation des recettes d'exploitation et les remises accordées, n'a pas d'incidence sur le résultat de l'exercice).

L'évolution de la masse du budget de 2001 à 2005 est très largement supérieure aux simulations faites au moment de la demande de renouvellement de concession en 2001, du fait de la croissance du trafic d'environ 3 fois supérieure aux prévisions (plus de 1,8 millions passagers en 2005 contre 600 000 prévus). En 2005, les produits d'exploitation représentent environ 27 M€ (contre 6,6 M€ dans les simulations faites en 2001).

Les charges d'exploitation (amortissements compris) s'élèvent à 26 M€ en 2005.

9.1 – Analyse des dépenses d'exploitation

- *Les charges externes* : Le montant global des achats et charges externes est passé de 2,131 M€ en 2001 à 14,467 M€ en 2005. C'est le poste de charges le plus important ; il

comprend notamment les prestations sous-traitées qui représentent environ 11 M€ en 2005.

- *Les frais de personnel* : Les charges de personnel sont passées de 1,765 M€ à 7,503 M€ de 2001 à 2005 (multipliées par 4,25). Sur cette période, les effectifs de l'aéroport sont passés de 54 à 201 agents (données communiquées par la CCIO).

Au total, les frais de personnel entendus au sens large, y compris les sous-traitants pour les fonctions de sûreté et manutention et la contribution aux frais généraux de la CCI pour la part personnel, peuvent être évaluées à environ 13,4 M€ en 2005 (contre 2,6 M€ en 2001).

- *Les dotations aux amortissements et aux provisions* : Ces dotations, y compris les amortissements de caducité, ont fait l'objet de commentaires dans le chapitre « comptes ». Leur poids a été particulièrement important en 2004 compte tenu des provisions pour renouvellement : au total 6,752 M€ de dotations sur cet exercice. En 2005, le montant des dotations s'est établi à environ 2,697 M€
- *Le poste impôts et taxes* : Il représente 573 K€ en 2005 et comprend notamment les impôts locaux pour 396 K€

9.2 – Les recettes de fonctionnement

- La taxe d'aéroport

Le produit comptabilisé de la taxe d'aéroport affectée au financement des services de sécurité et de sûreté est passé de 1,149 M€ en 2001 à 6,395 M€ en 2005, principalement compte tenu de l'augmentation du trafic ; mais son poids par rapport au chiffre d'affaires de l'aéroport est resté quasiment stable à 24% sur cette période.

- Les redevances et prestations aéronautiques

Elles comprennent les redevances réglementées (redevances passagers, redevances atterrissage, redevances balisage et stationnement) et les recettes d'assistance en escale.

Les redevances sont fixées annuellement par délibération de l'assemblée générale de la CCIO notifiée aux autorités de tutelle. Elles n'ont pas évolué depuis 2001 et les montants 2005 sont ceux qui étaient en vigueur lors de la signature de la convention de concession de 2002 et mentionnés dans ce document.

Le tarif des redevances réglementées figure en annexe 3.

Compte tenu des remises accordées sur les redevances (qui avaient fait l'objet d'une provision sur les créances clients jusqu'en 2003) comptabilisées sur les exercices 2004 et 2005, le produit des redevances aéronautiques perçues sur la période 2001 à 2005 est le suivant :

Produits aéronautiques (K€)	2001	2002	2003	2004	2005
Redevance passagers	467,6	769,3	1 056,8	1 567,3	2 032,3
Redevance atterrissage	386,9	629,3	870,9	1 145,1	1 428,1
Redevances balisage & stationnement	58,0	43,3	67,7	88,6	94,1
Fret	10,2	7,1	8,1	5,1	4,5
TOTAL REDEVANCES REGLEMENTEES (brutes)	922,7	1 449,0	2 003,5	2 806,1	3 559,0
Remises Ryanair				2 460,2	1 505,0
TOTAL REDEVANCES REGLEMENTEES (nettes)	922,7	1 449,0	2 003,5	345,9	2 054,0
Recettes assistance en escale (handling)	243,8	460,1	401,2	470,8	823,2
TOTAL	1 166,5	1 909,1	2 404,7	816,7	2 877,2

- Les redevances et recettes extra aéronautiques

Elles comprennent les redevances sur chiffre d'affaires (commerces, restaurant...), les redevances domaniales (location), les refacturations pour usage (usage divers matériel), les recettes parking et les recettes de la navette de cars Paris- Beauvais. Les tarifs sont fixés annuellement en assemblée générale.

Produits extra aéronautiques (K€)	2001	2002	2003	2004	2005
Redevances commerciales (sur CA)	270,9	474,0	656,5	1 157,9	1 522,7
Redevances domaniales	401,0	453,9	481,2	548,6	642,8
Recettes parking		124,1	434,6	948,5	1 734,3
Usage d'installations et matériels	15,4	15,2	22,1	32,8	88,9
TOTAL REDEVANCES EXTRA AERONAUTIQUES	687,3	1 067,2	1 594,4	2 687,8	3 988,7
Recettes navette bus	1 757,6	3 598,0	5 320,1	8 162,3	12 879,2
TOTAL	2 444,9	4 665,2	6 914,5	10 850,1	16 867,9

Pour les redevances domaniales, il ressort de l'état des occupations domaniales mis à jour début novembre 2006 que plusieurs conventions n'ont pas été signées par l'occupant ou que des reconductions restent à régulariser ; c'est le cas par exemple des conventions avec les loueurs de voitures et avec les occupants de pavillons d'un lotissement.

Les redevances commerciales sur chiffres d'affaires sont en forte augmentation depuis 2001, passant de 0,270 M€ à 1,522 M€ en 2005 (multipliées par 5,6).

S'agissant des modalités d'attribution des autorisations d'occupation générant des recettes commerciales, une mise en concurrence publique a été effectuée pour une partie des occupations commerciales ; mais ce n'est pas le cas pour plusieurs attributions. Cependant, la création de nouvelles surfaces commerciales dans l'aérogare en 2005 (498 m² répartis en 6 lots) a fait l'objet d'une procédure de mise en concurrence publique (attribution des surfaces décidée par délibération du 13 mars 2006).

La CCI a indiqué avoir fait procéder à quelques audits sur le contrôle des redevances sur chiffres d'affaires. Cependant les documents obtenus ne portent que sur un seul audit réalisé en 2004 par un cabinet sur un restaurant.

Quant aux recettes de parking, instituées fin juillet 2002, elles sont passées de 0,434 M€ en 2003 à 1,734 M€ en 2005. L'augmentation des recettes – multipliées par 4 en 2 ans – provient de l'augmentation des tarifs et du nombre de places, de 650 en 2002 à 1 350 en juillet 2004. Le taux d'occupation (qui semble délicat à définir compte tenu des alternances périodes creuses et pics hebdomadaires) oscillerait entre 50% et 90%. Des statistiques pour les 5 premiers mois de 2006 font état de taux d'occupation mensuels de 32% à 55 %.

- Les recettes de la navette de cars Paris-Beauvais

Les recettes des cars sont passées de 1,757 M€ en 2001 à 12,879 M€ en 2005, soit 7,3 fois plus sur 5 ans. Cette croissance résulte d'abord du trafic de passagers de l'aéroport (multiplié par 4,37) et aussi du prix du billet qui est passé à 13 € TTC en 2005, soit une augmentation de 42 % par rapport à 2001. Elle doit aussi résulter d'une augmentation du pourcentage de passagers de l'aéroport utilisant la navette après 2001, qui s'est établi à environ 61% en 2003 et 2004 pour revenir toutefois à environ 57% en 2005. Le poids des recettes des cars dans le chiffre d'affaires de l'aéroport, qui était d'environ 37% en 2001, atteint 49% en 2005.

Ces activités sont largement bénéficiaires : 4,358 M€ en 2004 et 5,863 M€ en 2005 selon les données de comptabilité analytique. Ainsi pour 2005 l'essentiel des dépenses est constitué du montant des prestations de services de la société de cars TPB (6,148 M€), auquel s'ajoutent les frais de personnel de l'équipe de l'aéroport affectée à ce service (vente de billets et accueil, soit une vingtaine d'agents) et divers autres frais directs, ce qui laisse une marge conséquente.

De fait, l'objectif visé est d'équilibrer l'ensemble de l'exploitation de l'aéroport par l'activité de la navette ainsi qu'il ressort de la délibération du 6 novembre 2000 sur les tarifs cars pour 2001.

- Conclusion sur les recettes et les tarifs

Au total, les recettes d'exploitation se répartissent comme suit en 2005 :

RATIO RECETTES 2005			
		Montants en K€	% Recettes d'exploitation
a	Redevances aéronautiques réglementées	2 054	7,86%
b	Redevances aéronautiques non réglementées : assistance en escale	823	3,15%
c	Redevances extra-aéronautiques (hors navette bus)	3 989	15,26%
d	Taxes aéroport	6 395	24,46%
e	Subvention d'exploitation	8	0,03%
f	Produits financiers	0	0,00%
g	Produits prestation de service (navette bus)	12 879	49,25%
	TOTAL	26 148	100,00%

Les recettes d'exploitation de l'aéroport se caractérisent ainsi par l'importance des redevances et recettes extra-aéronautiques (64,5 % en incluant les recettes de cars), le poids relativement faible des redevances aéronautiques réglementée (moins de 8 % des recettes en 2005) et des subventions d'exploitation négligeables.

Par ailleurs, la question se pose de savoir si les tarifs suffisent à assurer l'équilibre des services rendus. Les données de comptabilité analytique obtenues, même si elles doivent être prises avec réserve, donnent quelques indications. On relève ainsi que les parkings, les redevances commerciales et surtout la navette des cars constituent des centres de coûts bénéficiaires. Inversement, l'assistance aéroportuaire est déficitaire.

Mais ces données ne permettent pas de déterminer si les tarifs des redevances aéroportuaires réglementées (notamment passagers et atterrissages) correspondent aux services rendus, compte tenu notamment des remises accordées.

La chambre observe que le résultat de l'aéroport ne devient positif que grâce aux recettes extra-aéronautiques et plus particulièrement celles de la navette. Elle estime par conséquent que les redevances aéronautiques ne couvrent pas le coût des services.

9.3 – Les dépenses d'investissement

Les dépenses d'investissement de 2001 à 2005, hors remboursements d'emprunts, s'élèvent globalement à 12,667 M€, dont la quasi totalité concerne des immobilisations mises en concession (12, 164 M€). Ce montant dépasse très largement celui des investissements prévus sur 5 ans dans le dossier de renouvellement de la concession en 2002, qui était de 6,865 M€HT.

Ces dépenses, qui intègrent les investissements de sécurité et sûreté, ont concerné la restructuration et l'extension de l'aérogare (construction des ailes Ouest« départs » et Est « arrivées ») et des parkings.

9.4 – Les recettes d'investissement

Le tableau de financement de l'aéroport pour 2001 à 2005 est en annexe (4).

De 2001 à 2005 les subventions d'équipement s'élèvent globalement à 4,433 M€ ce qui représente 35 % des dépenses d'investissement (12,667 M€). Ces subventions proviennent des collectivités locales (région Picardie et département de l'Oise pour environ 48 % chacun, et communauté d'agglomération de Beauvais pour 4%).

Au total, les aides publiques ne portent pratiquement que sur l'investissement et proviennent de ces trois collectivités locales.

Les emprunts ont été mobilisés à hauteur de 2,348 M€ soit 18,5% des investissements. Le complément (46,5%) a été financé sur fonds propres.

10- La situation financière de l'aéroport

10.1 – Les soldes intermédiaires de gestion

- La production de l'aéroport, qui comprend la taxe d'aéroport, les redevances aéroportuaires et non aéroportuaires, y compris recettes de parking et de la navette bus, est en très forte croissance depuis 2001, passant de 4,761 M€ à 26,140 M€ en 2005 (multipliée par 5,5).

Elle résulte de la croissance du trafic de passagers de l'aéroport et de l'augmentation des tarifs des services extra-aéronautiques, étant rappelé ici l'importance considérable des recettes de la liaison par cars Paris- Beauvais.

- La valeur ajoutée (différence entre la production de l'exercice et les consommations externes) a évolué également fortement sur la période, passant de 2,449 M€ à 10,844 M€ soit multipliée par 4,5 ce qui est toutefois légèrement inférieur à la croissance de la production compte tenu de l'augmentation plus forte des consommations externes.

- L'Excédent brut d'exploitation est passé de 0,416 M€ en 2001 à 2,776 M€ en 2005 (multiplié par 6,7), l'augmentation de la production ayant été beaucoup plus forte que celle des charges décaissées, notamment les charges de personnel.

- Le résultat d'exploitation, en revanche, est négatif jusqu'en 2004 compte tenu des importantes dotations aux amortissements et aux provisions. C'est particulièrement le cas pour l'exercice 2004 en raison des dotations aux provisions pour renouvellement et pour grosses réparations (5,8 M€). En 2005, le résultat d'exploitation devient positif compte tenu de l'augmentation de l'excédent brut d'exploitation et de la diminution des charges calculées.

- Le résultat financier devient fortement négatif à partir de 2003 pour atteindre -1,980 M€ en 2005 compte tenu de l'importance des amortissements de caducité et de la quasi inexistence de produits financiers.

- Le résultat exceptionnel enregistre de fortes variations notamment en 2002 (0,312 M€) et 2003 (3,393 M€), respectivement en liaison avec les opérations de clôture du régime de l'autorisation d'occupation temporaire et de l'apurement de l'abandon de créances au titre du contrat de concession antérieur.

- Au total, le résultat de l'exercice varie lui-même fortement : + 3,041 M€ en 2003, - 3,479 M€ en 2004, + 0,803 M€ en 2005. Fin 2005, la situation nette au bilan (report à nouveau et résultat de l'exercice) reste négative malgré l'amélioration par rapport à fin 2001 (- 3,159 M€ contre -4 440 M€ fin 2001).

Il convient cependant de noter que l'importance des produits et charges calculées et des éléments exceptionnels constitue de fait une limite à l'analyse de l'évolution des résultats sur cette période (en particulier pour les exercices 2003 et 2004).

10.2 – La capacité d'autofinancement (annexe 5)

Les variations de la capacité d'autofinancement sur la période sont liées à celles du résultat, notamment aux opérations exceptionnelles, sans relation directe avec l'activité de l'aéroport.

La CAF est cependant positive sur toute la période, notamment en raison de l'importance des provisions et amortissements. Elle reste largement positive après remboursement des annuités d'emprunt (annuité : 250 K€ en 2005).

10.3 – Le fonds de roulement et la trésorerie

K€	2001	2002	2003	2004	2005
Fonds de roulement brut	- 1 934	1 135	3 615	913	22
Besoin en fonds de roulement	324	3 423	3 466	879	- 1 415
Trésorerie	- 2 258	- 2 288	149	34	1 437

Le fonds de roulement brut est positif depuis 2002. Mais le fonds de roulement corrigé du montant des provisions pour comptes de tiers et des reliquats d'emprunts en attente d'utilisation (conformément aux dispositions de la circulaire de 1992) ne reste positif qu'en 2003 et 2004. Toutefois, fin 2005 le fonds de roulement corrigé n'est que légèrement négatif alors qu'un emprunt de 2,6 M€ restait à mobiliser (accord de la tutelle obtenu début 2006).

La trésorerie de l'aéroport comprend, d'une part, les disponibilités des comptes ouverts pour ses activités (notamment navette cars et parkings) et de sa caisse, d'autre part, le solde du compte de liaison entre services.

K€	2001	2002	2003	2004	2005
disponibilités	31	144	383	595	82
compte liaison	- 2 289	- 2 432	- 234	- 561	1 355
trésorerie nette	- 2 258	- 2 288	149	34	1 437

La trésorerie globale de l'aéroport, fortement négative jusqu'en 2002, est ainsi devenue positive à partir de 2003 et s'établit fin 2005 à un niveau relativement élevé.

10.4 – L'endettement

Fin 2001, avant le début de l'actuelle concession, l'aéroport n'avait aucune dette auprès des banques, mais il bénéficiait d'une avance de trésorerie du service général de 2, 289 M€

Au 31 décembre 2005, l'encours de la dette de l'aéroport s'établit à 1,589 M€(hors intérêts courus non échus) et il n'y a plus d'avance de trésorerie au passif (c'est au contraire une avance au bénéfice du service général de la CCI qui est constatée). Même en tenant compte d'un emprunt de 2,6 M€qui restait à mobiliser, le poids de la dette reste modéré fin 2005.

Cependant, il a été relevé un engagement de la CCIO au titre d'un marché conclu en juillet 2004 pour la mise en place d'un système inspection filtrage de bagages de soute (IFBS) à l'aéroport pour un montant de 3, 377 M€ TTC. Ce marché a en effet fait l'objet d'un préfinancement par contrat de location financière avec la SA Barclays Bank.

Au total, le montant des loyers payables en 84 mensualités à compter du 15 février 2005 (réception du matériel) s'élève, compte tenu de l'actualisation, à 4, 248 M€TTC (1 mensualité de 101 853,94 €TTC et 83 mensualités de 49 956,03 €TTC).

Au 31 décembre 2005, les 73 mensualités restant à régler s'élèvent globalement à 3, 647 M€TTC.

Cet engagement important, qui n'est pas mentionné dans l'état des engagements hors bilan figurant à l'annexe financière de 2004 et 2005, est à prendre en compte dans la situation financière de l'aéroport. La CCIO a indiqué qu'elle ferait désormais figurer cet engagement à l'annexe, même si elle n'y était pas formellement tenue pour ce contrat de « location financière ».

Cette opération comporte de plus un risque en cas de changement de concessionnaire. En effet, de tels engagements ne sont pas pris en compte dans l'indemnité compensatoire octroyée à cette occasion au concessionnaire, qui est calculée par rapport à la « capacité d'autofinancement moyenne au terme » dans la limite du montant des emprunts restant à la charge du concessionnaire. Par ailleurs, les engagements juridiques à objet exclusivement financier restent, conformément au cahier des charges de la concession (article 50.1) à la charge du concessionnaire à l'expiration de la concession.

La CCIO a indiqué en réponse que le contrat ne pourra qu'être transféré au futur exploitant en notant que dans la convention de transfert de propriété entre l'Etat et le syndicat mixte, cet équipement apparaît au titre des « biens appartenant au bénéficiaire de la convention ».

La Chambre constate que cela apparaît contradictoire avec le contrat de location financière qui mentionne que l'équipement appartient à la banque. Elle estime que ce montage financier rend incertaine la situation des engagements contractés par la CCIO au regard du cahier des charges, en cas de changement de concessionnaire.

10.5 – Conclusion sur la situation financière de l'aéroport

La situation financière de l'aéroport est en nette amélioration sur la période. Une capacité d'autofinancement nette positive sans subvention de la CCI gestionnaire et un endettement encore modéré témoignent de l'équilibre de l'activité aéroportuaire. Cependant la chambre observe que cet équilibre repose en grande partie sur l'importance des recettes extra aéronautiques générées par l'augmentation du nombre de passagers, et surtout du caractère bénéficiaire de la liaison par cars Paris- Beauvais. L'équilibre financier est, dans ces conditions, directement lié au caractère bénéficiaire de ces activités extra aéronautiques. La chambre observe d'ailleurs que les redevances aéronautiques ne couvrent pas le coût du service.

11 - Performance, productivité, compétitivité

La CCIO n'avait pas formellement de dispositif particulier pour mesurer les performances de l'aéroport ou sa productivité, au moins jusqu'en 2005 inclus, le développement considérable de l'activité depuis 5 ans constituant jusqu'à présent pour elle l'élément d'appréciation essentiel.

En 2006, une démarche a cependant été initiée avec un consultant pour la mise en place d'un dispositif de pilotage de la performance. Des tableaux statistiques pour 2006 (sur 9 mois) ont été communiqués mais ils sont difficilement exploitables pour apprécier les performances d'ensemble de l'aéroport.

Sur la période examinée, divers éléments d'appréciation sont néanmoins disponibles. Ainsi, pour ce qui est de la performance il convient de citer :

- une très forte augmentation du trafic de passagers, qui a été multiplié par 4,37 de 2001 à 2005 alors que sur cette période le trafic total passagers des aéroports français n'a augmenté que de 2,3% (source Union des aéroports français). Les chiffres 2006 montrent cependant une évolution plus faible par rapport à 2005. Ainsi pour le 1^{er} semestre 2006 par rapport au 1^{er} semestre 2005, l'augmentation est de 6,3% pour les vols et seulement de 3,1% pour le trafic passagers (chiffres DGAC : observatoire des retards du transport aérien) ;
- un fort taux d'emport par avion (nombre de passagers/ mouvements). Avec un emport moyen de près de 140 passagers en 2005 (pour des avions d'environ 180 places) l'aéroport de Beauvais se situe à la 1^{ère} place en France (à partir des chiffres de l'Union des aéroports français). Ce point est un facteur favorable sur l'impact environnemental de l'activité de l'aéroport ;
- une enquête de fréquentation réalisée au printemps 2004 par la CCIO fait ressortir des taux de satisfaction d'environ 30% considérés par l'étude comme bons ainsi que l'intérêt de la navette de cars Paris- Beauvais pour l'attractivité de l'aéroport;
- la présence des compagnies à bas coûts permet évidemment des prix très attractifs pour la clientèle. La proximité des parkings et l'accessibilité sont aussi à prendre en compte ;
- la taxe d'aéroport est à un niveau inférieur au plafond et à celui de la majorité des aéroports comparables. Les redevances aériennes n'ont pas augmenté depuis 2001 et l'aéroport pratique des conditions très favorables pour Ryanair l'opérateur principal ;
- Beauvais a encore accru sa part de marché dans le trafic des compagnies à bas coûts des aéroports français, y compris ADP (11,9% contre 10,6% en 2004 ; cf statistiques DGAC 2005).

Au total, les éléments d'appréciation en matière de performance et de compétitivité apparaissent plutôt positifs pour l'aéroport de Beauvais.

12 - Impact environnemental

Parmi les effets de l'activité de l'aéroport sur l'environnement, les nuisances sonores sont actuellement sensibles pour une partie des riverains, l'aéroport étant situé à proximité de zones d'habitation, notamment la commune de Tillé (1 100 habitants), même si la majorité de la population de l'agglomération, qui comprend un peu plus de 60 000 habitants, ne semble pas directement affectée. Un avis défavorable a ainsi été émis par quatre communes (sur six) sur le projet de révision du plan d'exposition au bruit en 2005.

S'agissant de la pollution atmosphérique, une étude de l'ATMO (association pour la surveillance de la qualité de l'air en Picardie) effectuée en août 2003 à la demande de la CCIO avait relevé que l'influence de l'activité aéroportuaire sur la qualité de l'air était limitée (les niveaux relevés correspondant à des sites péri urbains).

Quant à la pollution des eaux, l'aéroport est soumis au respect de la loi sur l'eau. D'importants investissements de mise aux normes sont nécessaires.

12.1 - La prise en compte de l'environnement par la CCIO gestionnaire de l'aéroport

Lors du renouvellement de la concession en 2002, les objectifs de la CCIO comprenaient celui de concilier croissance de la plate forme et respect de l'environnement.

Un rapport environnemental de l'aéroport a été produit par la CCIO en 2005 ; il comporte des éléments sur les actions menées et les perspectives. Il faut aussi noter la création d'un numéro vert en 2003 à la disposition des riverains pour recueillir les plaintes ; ce numéro vert a fait l'objet d'un bilan annuel (intégré dans le rapport environnement de 2005). La quasi-totalité des questions concernent le bruit.

- *La prise en compte de la nuisance sonore*

Beauvais fait partie des quelques aéroports concernés par une restriction de vol de minuit à 5 h du matin depuis juillet 2002 et étendue de 22 h à 7h du matin à compter de 2003 pour les avions « les plus bruyants du chapitre 3 » (Organisation de l'aviation civile internationale). 18 infractions ont été relevées depuis 2002 jusqu'en 2005 et transmises à l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires.

Par ailleurs, les plaintes enregistrées par le numéro vert mis en place par la CCIO ayant fait ressortir une gêne spécifique pour la commune de Laversines, une nouvelle procédure de contournement a été mise en place en 2005.

D'autre part, le pourcentage de mouvements d'avions « bruyants du chapitre 3 » a fortement diminué depuis 2001, passant de 80% à 5% en 2005 et il devrait être nul en 2006 (Ryanair a rénové sa flotte en retirant progressivement les Boeing 737-200 remplacés par les 737-800).

Ensuite, la révision du plan d'exposition aux bruits (PEB) a été établie sur les hypothèses de trafic de l'aéroport pour 2010/2012 de 21 000 mouvements commerciaux. En effet, les prévisions du PEB existant, qui datait de 2001, étaient établies sur 13 500 mouvements commerciaux pour les années 2008 à 2009, prévisions déjà atteintes en 2005. Le projet de révision a fait l'objet d'un avis défavorable émis par quatre communes sur 6 (Beauvais, ainsi que la communauté d'agglomération ont émis un avis favorable dans l'hypothèse de 18 000 mouvements annuels fin 2007). Par ailleurs la commission consultative de l'environnement a émis un avis défavorable sur la mise à enquête publique du PEB. La révision du PEB est néanmoins intervenue par arrêté préfectoral du 29 juin 2006, après avis favorable du commissaire enquêteur. Cet arrêté a fait l'objet de 3 recours au tribunal administratif par des associations de défense qui contestent le développement de l'aéroport. On note que les prévisions de trafic de la CCIO à horizon 2010, actualisées en 2006, soit 22 950 mouvements, sont légèrement supérieures aux hypothèses du plan d'exposition au bruit révisé qui retiennent 21 000 mouvements commerciaux.

Enfin la création d'un fonds d'isolation phonique a été décidée (délibération du 28 novembre 2005). Ce fonds doit être financé par dotation annuelle supportée par le budget de l'aéroport (200 000 €), mais il n'a pas encore été mis en oeuvre en décembre 2006.

- *En ce qui concerne l'air et l'eau*

Une actualisation de l'étude effectuée en 2003 par l'ATMO était prévue en 2006, mais elle n'était toujours pas réalisée fin novembre 2006. La CCIO a indiqué en réponse que le nouveau syndicat mixte a décidé de lancer une étude environnementale globale de l'aéroport. En revanche, le développement des transports collectifs pour les liaisons entre Beauvais et l'aéroport s'est concrétisé en juillet 2006 par la mise en place d'une navette par la communauté d'agglomération avec participation de la CCIO (à titre expérimental, mais qui devait être confirmée).

Pour les eaux pluviales, les bâtiments nouveaux étaient raccordés en 2005 selon le rapport environnement ; le reste, notamment les surfaces aéronautiques, restait à faire.

- *La prise en compte des outils de concertation*

La commission consultative de l'environnement de l'aéroport qui existe depuis novembre 1998 a été renouvelée par le préfet le 17 février 2005. Elle a été consultée en décembre 2005 sur le projet de PEB et des groupes de travail de composition plus restreinte ont par ailleurs fonctionné sur la période pour la charte environnement et pour le PEB.

Une charte de l'environnement a été signée le 21 janvier 2005 entre le préfet, la CCI Oise et 6 communes dont Beauvais et Tillé et deux associations de défense (dont une avec réserve ; deux associations ayant par ailleurs fait part de leur désaccord). Elle constitue un engagement du gestionnaire sur des objectifs dans un délai de 5 ans, avec la création d'un comité de suivi. Elle comprend 3 axes principaux : maîtrise des nuisances (nuisances sonores, pollution atmosphérique, gestion des déchets, traitement des eaux), management environnemental (en réalisant un audit technique et réglementaire en matière d'environnement et en engageant une démarche de certification environnementale de l'aéroport), transparence et concertation.

S'agissant de la création du comité de suivi de la charte (article 17 de la charte), sa composition n'a pas été arrêtée formellement ; le comité n'avait pas encore réellement fonctionné fin novembre 2006.

Ainsi, les actions menées jusqu'à présent concernent surtout les nuisances sonores sur lesquelles les collectivités locales ont manifesté leurs préoccupations compte tenu de la forte croissance du trafic.

12.2 – Le coût des contraintes environnementales pour l'aéroport

La CCI ne dispose pas de bilan complet, mais elle a produit un chiffrage des diverses actions entreprises ou programmées.

Le trafic fret a été limité à la suite du couvre feu instauré en juillet 2002. La diminution du trafic n'est pas chiffrée, mais le tonnage est passé de 324 T en 2001 à 196 T en 2005.

Les charges de fonctionnement liées notamment aux engagements et diverses actions de la charte devraient entraîner des « surcoûts » de gestion évalués globalement à plus de 150 000 € par an (études annuelles de bruit et de qualité de l'air,

recours à des produits biodégradables, mise en oeuvre du traitement optimal des déchets après réalisation d'un inventaire des déchets industriels, réalisation d'un audit environnemental).

En matière d'investissements, plusieurs équipements sont prévus dans la charte (station mobile de mesure de bruit 100 000 €, logiciel de traçabilité de trajectoire 300 000 €). L'investissement le plus important est cependant la mise aux normes par rapport à la loi sur l'eau estimée par la CCI à 10 M€ dans le cadre du plan de développement 2006-2010. Toutefois dans ce plan, l'investissement est chiffré à 5,5 M€ (1^{ère} et 2^{ème} tranche).

La chambre observe que ces dépenses d'investissement importantes liées à l'environnement, notamment au titre de la loi sur l'eau, et dont l'essentiel reste à réaliser, mériteraient d'être précisées.

Elle note que la CCIO a indiqué en réponse que le programme d'investissement 2007 comporte 2 M€ liés à la mise en place de la loi sur l'eau et que le montant global des dépenses environnementales de l'aéroport sera précisé lors de sa demande de renouvellement de la concession.

13 - Impact économique

13.1 - Les données communiquées par la CCIO

La CCIO a mené une étude d'impact économique de l'aéroport à partir d'une enquête effectuée en 2003 sur 1000 passagers par son service tourisme. Cette étude mentionne la méthode utilisée par l'ACI Europe (Airport council international, association des gestionnaires d'aéroports).

L'étude porte sur trois aspects de l'impact économique :

- l'impact économique direct qui mesure les conséquences immédiates des activités exercées sur l'aéroport : flux monétaires générés par ces activités et injectés sous forme de salaires, de fiscalité locale, de consommation et d'investissements (uniquement de la part de la CCIO gestionnaire de l'aéroport) et nombre d'emplois créés ;
- l'impact économique indirect généré par les dépenses des passagers aériens non résidents de la région auprès des prestataires de biens et de services ;
- l'impact économique induit, c'est-à-dire l'effet multiplicateur des flux monétaires directs et indirects injectés dans la région suite à l'activité de l'aéroport. Il valorise l'ensemble des revenus générés successivement.

Les résultats de l'enquête passagers de l'été 2003 ont été appliqués par la CCIO aux données 2004 relatives au trafic passagers pour évaluer l'impact économique 2004 (notamment pour le calcul de l'impact indirect). La CCIO a aussi produit les estimations de l'impact économique 2005. Les résultats sont les suivants :

Impact économique (M€)	2004	2005 (estimations)
Impact direct	15,8	23,66
Impact indirect	86,5	143,70
Impact induit	165,5	271,12
Impact économique total	267,8	438,48

L'impact économique total sur la région serait d'environ 267 M€ en 2004 et 438 M€ en 2005.

L'impact direct en terme d'emplois (qui représente les effectifs employés sur le site de l'aéroport) est de 521 en 2005 selon l'état établi par la CCIO.

13.2 - Remarques sur ces données

- *L'impact économique direct*

Estimé à 16 M€ pour 2004 et 24 M€ pour 2005, il est conforme aux données comptables en ce qui concerne les revenus distribués par l'aéroport. Ce montant est ici un minimum puisqu'il ne prend pas en compte l'activité des entreprises commerciales installées sur le site : locations de voitures, commerces.

L'impact direct en terme d'emplois (521 en 2005) est sans doute légèrement inférieur si l'on se place au niveau de l'agglomération et même du département, car il comprend les effectifs des chauffeurs des cars basés à Paris (39). Cet impact direct peut donc être évalué à environ 500 emplois en 2005, dont 200 salariés de l'aéroport lui-même, ce qui est réellement important pour l'agglomération de Beauvais et le département de l'Oise.

- *L'impact économique indirect*

Il prend en compte les dépenses qui seraient effectuées par les passagers non-résidents de la région (exclusion des passagers résidant en Picardie et Ile de France) auprès des prestataires de biens et de services. Pour 2004 et 2005, le nombre de passagers non résidents de l'Ile de France et de la Picardie et les dépenses retenues par séjour sont les suivants (source CCIO) :

	2004	2005
Passagers totaux (départ + arrivée)	1 427 595	1 848 484
Passagers « non résidents »	178 435	296 646
Dépenses par séjour (€)	484,74	484,74

Les bases retenues pour le nombre de « non résidents » en 2004 et 2005 et les dépenses par séjour appellent quelques commentaires :

- l'estimation du nombre de passagers a été obtenue en partant du nombre de passagers « départ » de l'année, soit la moitié environ du total des passagers, duquel la CCI a déduit 25% au titre des passagers supposés résider en Ile de France et en Picardie. La référence à ce taux n'a pas été donnée avec précision car elle ne ressort pas clairement des études de fréquentation communiquées ;

- Il a été ensuite considéré que sur le reliquat de 75 % de passagers « non résidents », la part la plus importante (66 % en 2004 et 58 % en 2005) se rendait directement en dehors de la région Picardie (dont principalement la région parisienne). C'est donc 34 % des passagers « non résidents » en 2004 et 42 % en 2005 qui seraient retenus comme nombre de passagers dans le calcul de l'impact économique indirect. C'est ainsi qu'on aboutit aux chiffres du tableau, ligne passagers « non résidents ».

- en ce qui concerne le budget moyen par séjour de 484,74 € la référence n'a pas, non plus, été donnée précisément. Le document mentionne une enquête passagers de janvier 2003 (mais il s'agirait de l'enquête juillet 2003). A cet égard il est relevé que dans l'étude fréquentation printemps 2004, le budget moyen, toutes nationalités confondues, était estimé à entre 200 et 500 €

En définitive c'est environ 32 % du total des passagers départ qui pourraient être considérés comme s'arrêtant en Picardie en 2005 en dépensant 484 € en moyenne dans la région (pour 3 nuitées et une durée moyenne de séjour d'un peu plus de 4 jours), ce qui paraît élevé.

La chambre observe que l'impact économique indirect indiqué par la CCIO (86 M€ en 2004 et surtout 143 M€ en 2005) est à prendre avec réserves et mériterait d'être validé par une étude plus précise.

- *L'impact induit*

Estimé à 165 M€ en 2004 et 271 M€ en 2005, il est calculé sur la base des données de l'impact direct et de l'impact indirect avec application d'un coefficient multiplicateur représentant le poids des dépenses « injectées dans le département » par les divers prestataires de biens et services. Le coefficient de 1,67 a été retenu à partir de la structure de répartition des charges de fonctionnement des entreprises du département de l'Oise. Ces données sont, encore plus que dans le cas précédent, à retenir avec circonspection.

En définitive, au vu des éléments disponibles, seul l'impact économique direct représentant les revenus distribués par l'aéroport et l'impact direct en termes d'emplois sur le site peuvent être valablement mesurés. Les autres estimations sur l'impact économique pour la région ne paraissent pas suffisamment fondées en raison de la situation atypique de l'aéroport de Beauvais.

- Appréciation de l'impact économique au regard des aides publiques

L'aéroport a bénéficié essentiellement de subventions d'investissement en provenance des collectivités locales, soit environ 4,433 M€ globalement de 2001 à 2005. L'impact économique et l'impact en termes d'emplois, même en s'en tenant à l'impact direct minimum, s'avèrent importants au regard des subventions allouées.

De plus, le fait que l'aéroport relie en 2006 Beauvais à une quinzaine de grandes villes européennes constitue aussi un élément favorable au développement du département de l'Oise et de la Région.

Ces éléments permettent de considérer que l'objectif déclaré par la CCIO lors du renouvellement de la concession en 2002, à savoir le renforcement du rôle de l'aéroport au service du développement, et notamment du tourisme par l'ouverture de nouvelles lignes en direction de l'Europe, a été atteint.

SYNTHESE

La Chambre régionale des comptes de Picardie a contrôlé les comptes et la gestion de la CCI de l'Oise par délégation de la Cour des comptes : ce contrôle s'inscrit dans une enquête qui associe la Cour et les chambres régionales des comptes et concerne plus particulièrement les aéroports.

L'aéroport de Beauvais-Tillé est géré par la CCI de l'Oise depuis 1960.

La convention de concession en cours de validité et dont le terme arrive le 1^{er} mars 2008 a été conclue en 2002 avec l'Etat propriétaire après une période de grande précarité juridique.

Depuis la libéralisation du transport aérien européen en 1997, l'implantation des compagnies à bas coûts, avec en premier lieu Ryanair, a considérablement modifié les activités de l'aéroport. Le trafic, composé essentiellement de liaisons aériennes internationales, est passé de 65 000 passagers en 1996 à 1 849 000 en 2005. Il est assuré par des compagnies à bas coûts dans la proportion de 98 %.

L'aéroport Paris-Beauvais-Tillé occupe en 2005 la 9^{ème} place des aéroports métropolitains français en nombre de passagers et la 4^{ème} place pour le trafic des compagnies à bas coûts. Le taux d'emport par avion est le plus élevé de France avec près de 140 passagers par mouvement.

Le développement du trafic, surtout dans la période récente, a eu un impact financier important à la fois sur les comptes de la CCI et sur ceux de l'activité aéroportuaire. Cependant cette croissance repose sur des bases fragiles à la fois sur les plans juridique et économique.

La situation financière de la CCI et de l'aéroport :

La situation financière de la CCI

En 2005, le budget exécuté de la CCIO, qui comprend l'ensemble des services budgétaires y compris les concessions, était globalement d'environ 40 M€ contre 16,42 M€ en 2001, le service de l'aéroport représentant 67 % de l'ensemble. L'évolution de la situation financière de la CCI est de fait caractérisée par le poids croissant de l'aéroport et ses effets sur le volume des budgets, les résultats et le financement des investissements. Par rapport aux années antérieures à 2001, la situation a évolué favorablement, le résultat net 2005 s'établissant à 1,56 M€

Cette amélioration de la situation financière de la CCI de l'Oise résulte de la progression de l'activité aéroportuaire et surtout de la progression des recettes extra-aéroportuaires.

La situation financière de l'aéroport

Les comptes de l'aéroport font l'objet d'un budget séparé et permettent de suivre les recettes et dépenses propres de cette activité. Les recettes sont passées de 4,76 M€ en 2001 à 26,14 M€ en 2005, soit 5,5 fois plus.

Les recettes

Les recettes d'exploitation de l'aéroport se caractérisent par l'importance des redevances et recettes extra-aéronautiques (64,5 %), le poids relativement faible des redevances aéronautiques réglementées compte tenu des remises accordées (moins de 8 % des recettes en 2005) et des subventions d'exploitation négligeables.

Les aides publiques de 2001 à 2005 ne concernent pratiquement que l'investissement. En effet, les subventions d'équipement s'élèvent globalement à 4,433 M€ soit 35 % des dépenses d'investissement : elles proviennent des collectivités locales (région Picardie, département de l'Oise et communauté d'agglomération du Beauvaisis).

Les dépenses

L'importance des charges calculées doit être soulignée. Les amortissements de caducité à caractère financier et, à partir de 2004, les provisions pour renouvellement des immobilisations concédées pèsent lourdement sur les comptes. En outre, les provisions portent sur des investissements qui ne seront réalisés qu'en partie sur la période de concession qui expire le 1^{er} mars 2008.

Au total, la situation financière de l'aéroport est en amélioration sensible sur la période. La capacité d'autofinancement nette est positive sans subvention de la CCI gestionnaire et l'endettement est encore modéré. Cette situation repose en grande partie sur l'importance des recettes extra aéronautiques générées par l'augmentation du nombre de passagers, et surtout des recettes de la liaison par cars Paris Beauvais.

Cependant cette situation favorable ne doit pas occulter les fragilités économiques et juridiques de la CCI de l'Oise dans la mesure où son développement est très directement lié à l'activité aéroportuaire.

Les fragilités économiques et juridiques :

Les relations avec les compagnies aériennes se caractérisent par l'étroite dépendance de l'aéroport à l'égard des compagnies aériennes et notamment de la principale d'entre-elles, Ryanair, qui assure 80 % du trafic et bénéficie de conditions tarifaires particulièrement avantageuses (gratuité des principales prestations d'assistance en escale et remises sur les redevances aéronautiques). Les redevances aéroportuaires ne représentent que 8 % des recettes de fonctionnement de l'aéroport. Cette dépendance est accrue par le fait qu'aucune compagnie ne dispose actuellement de base à Beauvais.

Ces relations sont également empreintes de fragilité juridique dans la mesure où les contrats accordant les avantages tarifaires ont été signés par le président de la CCI sans être soumis à l'assemblée générale.

De plus, les remises sur redevances aéronautiques sont contraires au dispositif des taux de redevances fixés par référence à la convention de concession de l'aéroport à la CCI de l'Oise. Elles peuvent aussi être jugées illégales si elles ne sont pas justifiées par un intérêt général suffisant et sont aussi susceptibles d'être regardées comme une aide de l'Etat devant respecter l'obligation de notification préalable à la Commission européenne. Enfin une interrogation subsiste sur la conformité de ces aides par rapport à la réglementation européenne.

L'activité aéroportuaire est dépendante de la liaison Beauvais Paris

En effet, la particularité de l'aéroport est de disposer d'une navette de cars le reliant directement à Paris Porte Maillot et qui est utilisée par plus de la moitié des passagers. Cette liaison Paris- Beauvais est essentielle pour l'activité de l'aéroport, à la fois pour l'accessibilité à la plate forme et pour les recettes qu'elle assure : en 2005, un peu plus d'un million de passagers ont ainsi utilisé la navette, ce qui a généré 13 M€ de recettes environ, soit près de la moitié du chiffre d'affaires de l'aéroport.

Ce service a été assuré jusqu'en décembre 2004 par un transporteur privé. Celui-ci ayant fait l'objet d'un plan de cession suite à une procédure de redressement judiciaire, la CCIO a décidé de reprendre la liaison à son compte en créant une filiale, la société Transport Paris Beauvais (TPB).

L'exploitation de cette ligne régulière payante ne respecte pas la réglementation sur les transports intérieurs dans la mesure où elle devrait relever du service public des transports dont l'organisation dépend, selon les caractéristiques de la liaison, des collectivités territoriales ou de l'Etat. Une convention aurait donc dû être passée avec l'autorité organisatrice compétente.

En outre, si la filiale a été créée pour reprendre dans l'urgence l'activité de la navette en invoquant la carence des autocaristes privés dans le contexte de l'époque, le maintien de cette situation n'est plus avéré compte tenu des nouveaux tarifs pratiqués. Elle est contraire aux dispositions régissant les CCI en matière de développement économique selon lesquelles la gestion de services concourant à l'exercice de leurs missions, ne sont possibles que pour des considérations d'intérêt général ou en cas de carence de l'initiative privée.

Le développement de l'activité aéroportuaire a eu des effets économiques et environnementaux importants

L'impact économique ne peut être mesuré qu'au travers des revenus distribués par l'aéroport et des emplois du site faute d'autres éléments fiables et disponibles.

Néanmoins l'impact direct minimum est de 500 emplois en 2005 représentant des flux de 24 M€

Les conséquences sur l'environnement ont fait l'objet d'actions de la CCI surtout pour ce qui concerne les nuisances sonores sur lesquelles les collectivités locales ont manifesté leurs préoccupations. De nombreuses actions sont engagées ou prévues notamment en matière de pollution des eaux.

Le montant et le financement des investissements nécessaires mériteraient d'être précisés d'autant plus si le développement de l'aéroport devait se poursuivre. Les prévisions actuelles visent à un doublement du nombre de passagers en 2010, ce qui nécessite un important plan d'investissements, de l'ordre de 42 M€ selon les premières estimations, reposant en grande partie sur l'octroi de subventions publiques émanant des collectivités locales.

L'Etat a décidé de transférer la propriété juridique de l'aéroport de Beauvais-Tillé aux collectivités locales en 2007. A cette fin le Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé a été constitué en octobre 2006 entre la région, le département de l'Oise et la communauté d'agglomération de Beauvais. La convention de transfert a pris effet le 1^{er} mars 2007 et il appartient au nouveau propriétaire d'examiner les conditions de gestion de l'aéroport dans la perspective de l'échéance de la concession actuelle le 1^{er} mars 2008.

L'aéroport de Beauvais-Tillé a connu durant la période examinée un développement exceptionnel. Toutefois les résultats actuels tant de la CCI que de l'aéroport reposent sur des bases économiques et juridiques fragiles et qui donc mériteraient d'être confortées pour crédibiliser le développement prévu pour les prochaines années.

La CCIO a fait connaître que des négociations étaient en cours avec la principale compagnie aérienne pour faire de Beauvais une base de cette compagnie. Des actions seraient par ailleurs engagées pour une mise en conformité des activités sur le plan juridique, concernant les relations contractuelles avec la compagnie aérienne et le fonctionnement de la liaison de cars Beauvais – Paris.

ANNEXE 1

Tableau : comptes de résultat et capacité d'autofinancement de la CCI Oise

	2001	2002	2003	2004	2005
IATP	6 850 148	6 966 407	7 218 642	7 429 026	7 671 996
Chiffre d'affaires net	6 358 330	10 644 081	14 309 259	18 205 356	28 394 906
Subventions d'exploitation	3 095 461	3 463 839	3 443 173	3 158 273	3 281 847
Reprises provisions	124 607	47 119	448 407	2 688 661	676 541
Produits d'exploitation	16 428 546	21 121 446	25 419 481	31 481 316	40 025 290
Achats et charges externes	5 367 338	7 732 909	9 719 290	12 189 485	18 231 690
Impôts et taxes	739 517	1 084 833	898 985	1 057 140	1 169 816
Personnel	7 149 671	8 438 108	10 159 793	11 724 615	13 911 711
IATP reversée	1 311 545	1 329 666	1 472 001	1 521 499	1 553 954
Amortissements-provisions	1 606 409	2 288 624	2 820 495	8 157 388	3 554 798
Autres charges	135 274	110 117	516 419	241 384	106 853
Charges d'exploitation	16 309 754	20 984 257	25 586 983	34 891 511	38 528 822
Résultat d'exploitation	118 792	137 189	-167 502	-3 410 195	1 496 468
Produits financiers	99 888	65 763	57 323	14 066	76 053
Charges financières	190 652	132 207	149 543	151 303	120 339
Résultat financier	-90 764	-66 444	-92 220	-137 237	-44 286
Résultat courant	28 028	70 745	-259 722	-3 547 432	1 452 182
Produits exceptionnels	1 027 754	4 338 418	5 867 507	1 185 374	656 101
Charges exceptionnelles	697 775	3 080 018	2 522 231	427 695	506 243
Résultat exceptionnel	329 979	1 258 400	3 345 276	757 679	149 858
Impôts sur bénéfices	3 811	7 622	498 961	15 486	43 098
Résultat net	354 196	1 321 521	2 586 594	-2 805 238	1 558 964
CAPACITE D'AUTOFINANCEMENT	1 545 111	2 199 754	1 602 412	1 840 505	4 020 419

ANNEXE 2
Soldes intermédiaires de gestion

	SOLDES INTERMEDIAIRES DE GESTION (K €)	2001	2002	2003	2004	2005
1	Marge commerciale	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2	Redevances aéronautiques	922,7	1 449,0	2 003,5	345,9	2 054,0
2.1	- passagers	467,6	769,3	1 056,8	1 567,3	2 032,3
2.2	- atterrissage	386,9	629,3	870,9	1 145,1	1 428,1
2.3	- balisage et stationnement	58,0	43,3	67,7	88,6	94,1
2.4	- fret	10,2	7,1	8,1	5,1	4,5
2.5	- remises				-2 460,2	-1 505,0
3	Redevances extra aéronautiques	2 444,9	4 665,2	6 914,5	10 850,1	16 867,9
3.1	- sur chiffre d'affaires	270,9	474,0	656,5	1 157,9	1 522,7
3.2	- domaniales	401,0	453,9	481,2	548,6	642,8
3.3	- recettes parking		124,1	434,6	948,5	1 734,3
3.4	- refacturation pour usage	15,4	15,2	22,1	32,8	88,9
3.5	- recettes navettes bus	1 757,6	3 598,0	5 320,1	8 162,3	12 879,2
4	Recettes assistance en escale	243,8	460,1	401,2	470,8	823,2
5	Taxe d'aéroport	1 149,6	2 349,8	3 106,9	4 452,5	6 395,3
1+2+3+4+5	Production de l'exercice (A)	4 761,0	8 924,1	12 426,1	16 119,3	26 140,4
6	Contribution aux dépenses du gestionnaire	180,2	348,2	436,0	737,4	828,8
7 et 8	Achats et charges externes	2 131,9	4 318,1	6 222,5	8 714,8	14 467,2
6+7+8	Consommations externes (B)	2 312,1	4 666,3	6 658,5	9 452,2	15 296,0
A-B	Valeur Ajoutée (VA)	2 448,9	4 257,8	5 767,6	6 667,1	10 844,4
9	Participation gestionnaire					
10	Subvention d'exploitation Etat					
11	Subvention exploitation département		84,8	15,2		
12	Subvention exploitation autres					7,8
9+10+11+12	Total Subventions d'exploitation (C)	0,0	84,8	15,2	0,0	7,8
13	Personnel	1 765,0	2 743,8	4 072,3	5 578,3	7 503,4
14	Impôts	268,1	557,7	399,1	477,0	572,9
13+14	Charges décaissées (D)	2 033,1	3 301,5	4 471,4	6 055,3	8 076,3
VA+C-D	Excédent Brut d'Exploitation (EBE)	415,8	1 041,1	1 311,4	611,8	2 775,9
16	Amortissements (hors caducité)	460,3	262,9	15,2	15,2	22,1
17	Provisions	281,7	1 118,7	1 546,1	6 044,6	746,1
18	Reprises sur amortissements et provisions	67,8	42,4	373,9	2 634,1	475,6
16+17-18	Charges calculées (E)	674,2	1 339,2	1 187,4	3 425,7	292,6
19	Autres charges de gestion courante	0,3	21,9	329,7	97,0	24,5
20	Autres produits de gestion courante	22,3	49,4	200,7	144,0	316,4
EBE-E-19+20	Résultat d'Exploitation (RE)	-236,4	-270,6	-5,0	-2 766,9	2 775,2
21	Produits financiers	5,6	0,4	0,1		
22	Charges financières (avec amortiss. caducité)	1,3	1,7	346,9	744,2	1 979,8
21-22	Résultat Financier (RF)	4,3	-1,3	-346,8	-744,2	-1 979,8
RE+RF	Résultat courant (RC)	-232,1	-271,9	-351,8	-3 511,1	795,4
23	Produits exceptionnels	407,4	4 008,1	3 899,0	36,8	41,7
24	Charges exceptionnelles	615,2	3 696,1	505,9	5,2	34,0
23-24	Résultat exceptionnel (REX)	-207,8	312,0	3 393,1	31,6	7,7
RC+REX	RESULTAT DE L'EXERCICE	-439,9	40,1	3 041,3	-3 479,5	803,1

ANNEXE 3

Tarifs des redevances réglementées

- redevance passagers : 2,13 € pour Europe et Suisse (et 2,89 € international)
- redevance balisage : 17,07 € par prestation
- redevance stationnement : 0,13 € par tonne et par heure (au delà de 2 heures)
- redevance atterrissage: selon la masse maximum de l'avion au décollage :

REDEVANCE ATTERRISSAGE	2003 à 2005 (€)
AERONEF	
de 7 à 12 tonnes	12,95 plus 1,52 / tonne
de 12 à 25 tonnes	20,58 plus 1,67 / tonne
de 25 à 75 tonnes	42,38 plus 3,50 / tonne
75 tonnes et plus	217,69 plus 4,87 / tonne

ANNEXE 4

Tableau de financement des investissements de l'aéroport (en €)

EMPLOIS (€)	2001	2002	2003	2004	2005
Acquisition d'éléments de l'actif immobilisé :					
Immobilisations incorporelles	12 501				50 595
Immobilisations corporelles	396 364				
Immobilisation mises en concession		2 384 438	2 794 033	3 350 651	3 635 368
Immobilisations financières	6 644	4 686	7 187	11 039	14 017
<i>Total acquisition immobilisations</i>	415 509	2 389 124	2 801 220	3 361 690	3 699 980
Remboursement de dettes financières	19 757		227 428	234 227	250 006
Augmentation du fonds de roulement	209 201	3 070 002	2 480 141		
Total	644 467	5 459 126	5 508 789	3 595 917	3 949 986

RESSOURCES (€)	2001	2002	2003	2004	2005
Capacité d'autofinancement de l'exercice	438 603	214 543	3 111 177	616 835	3 001 444
Cessions d'éléments de l'actif immobilisé					
Immobilisations incorporelles					
Immobilisations corporelles	13 111	2 670	5 383	21 500	24 900
Immobilisations mises en concession					
Immobilisations financières					
Augmentation des capitaux propres :					
Subventions d'investissements	192 753	4 240 963			
Augmentation des autres capitaux propres			1 242 627		
Opération capital inter-services			89 183		
Augmentation des dettes financières		1 000 950	1 060 419	255 606	31 743
Diminution du fonds de roulement				2 701 976	891 899
Total	644 467	5 459 126	5 508 789	3 595 917	3 949 986

ANNEXE 5

Capacité d'autofinancement (aéroport)

CAPACITE D'AUTOFINANCEMENT	2001	2002	2003	2004	2005
AUGMENTATION CAF					
Valeur comptable des actifs cédés		2 824 577			1 769
Dotations aux amortissements & provisions	1 351 158	1 381 590	1 876 284	6 752 252	2 697 141
Bénéfice d'exercice		40 130	3 041 601	0	803 061
<i>Sous total</i>	1 351 158	4 246 297	4 917 885	6 752 252	3 501 971
DIMINUTION DE LA CAF					
Produits cessions d'éléments d'actifs	13 111	2 670	5 383	21 500	24 900
Quote part subventions virées aux résultats	327 568	1 762 853			
Reprises sur amortissements & provisions	131 752	2 266 231	1 801 325	2 634 111	475 627
Pertes sur exercices	440 123			3 479 806	0
<i>Sous total</i>	912 554	4 031 754	1 806 708	6 135 417	500 527
<i>Capacité d'autofinancement</i>	438 604	214 543	3 111 177	616 835	3 001 444