



**RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES
ET SES RÉPONSES**

**COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION
DU BASSIN D'AURILLAC
(Département du Cantal)**

Exercices 2017 et suivants

Le présent document, qui a fait l'objet d'une contradiction avec les destinataires concernés,
a été délibéré par la chambre le 10 février 2023.

AVANT-PROPOS

La chambre régionale des comptes Auvergne-Rhône-Alpes a procédé, dans le cadre de son programme de travail, au contrôle des comptes et de la gestion de la Communauté d'agglomération du bassin d'Aurillac pour les exercices 2017 et suivants, en veillant à intégrer, autant que possible, les données les plus récentes.

Le contrôle a été engagé par lettre du 24 février 2022, adressée à M. Pierre Mathonier, président de la Communauté d'agglomération du bassin d'Aurillac depuis le 16 juillet 2020. Ses prédécesseurs sur la période contrôlée ont également été informés, M. Michel Roussy, pour la période du 26 juin 2017 au 15 juillet 2020, par lettre du 1^{er} septembre 2022 et M. Jacques Mézard, pour la période du 1^{er} janvier 2017 au 25 juin 2017, par lettre du 1^{er} septembre 2022 également.

Les investigations ont porté plus particulièrement sur les thèmes définis par l'enquête nationale « maillage aéroportuaire », menée par la formation inter-juridictions commune à la Cour des comptes et aux chambres régionales des comptes.

Après avoir examiné les réponses écrites apportées à ses observations provisoires, notifiées le 12 décembre 2022, la chambre, lors de sa séance du 10 février 2023, a arrêté les observations définitives reproduites ci-après.

TABLE DES MATIÈRES

SYNTHÈSE	3
RECOMMANDATIONS.....	5
1 PRÉSENTATION DE L'AÉROPORT	6
1.1 Un petit aéroport, un trafic en hausse avant la crise sanitaire.....	6
1.2 Une gouvernance associant deux gestionnaires, la communauté d'agglomération d'Aurillac pour la plate-forme aéroportuaire et le département du Cantal pour la ligne aérienne	9
1.3 Un enjeu majeur de désenclavement.....	9
1.3.1 La situation géographique et concurrentielle	9
1.3.2 Les incidences de la stratégie régionale en matière de mobilité	12
1.3.3 La stratégie du département et de la CABA.....	13
2 L'EXPLOITATION DE L'AÉROPORT	13
2.1 Organisation et missions exercées	13
2.2 Le personnel.....	15
3 LA SITUATION FINANCIÈRE DE L'AÉROPORT	16
3.1 L'absence de cohérence et de fiabilité du budget annexe aéroport	17
3.2 Les produits d'exploitation	18
3.2.1 Le chiffre d'affaires	19
3.2.2 Les recettes aéronautiques.....	19
3.2.3 Les recettes extra-aéronautiques	20
3.2.4 Les recettes publiques	20
3.2.5 Les subventions d'exploitation	21
3.3 Les charges d'exploitation	22
3.3.1 La structure des charges de gestion courante.....	22
3.3.2 Les charges de personnel	22
3.3.3 Une hausse significative des charges à caractère général	23
3.4 L'excédent brut d'exploitation et la capacité d'autofinancement brute.....	25
3.5 Les investissements.....	25
3.5.1 Les investissements mobiliers suivis au budget annexe de l'aéroport	25
3.5.2 Les investissements immobiliers suivis au budget principal.....	26
3.5.3 L'encours de la dette	27
4 UNE LIAISON AÉRIENNE DÉFICITAIRE CONCÉDÉE PAR LE DÉPARTEMENT ET L'ÉTAT AVEC DES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC ...	28
4.1 Les obligations de service public.....	28
4.1.1 La période 2015-2019	28
4.1.2 La période 2019-2023	29
4.2 La compensation financière des obligations de service public.....	29
4.3 La délégation de transport avec la compagnie HOP (2015-2019).....	30
4.4 La délégation de transport avec la compagnie Air France (2019- 2023).....	32
4.4.1 Le respect formel des obligations de service public, hors politique tarifaire.....	32

4.4.2	L'absence de contrôle du respect des obligations de service public relatives à la politique tarifaire.....	32
4.4.3	L'absence d'avenant au contrat de délégation prenant en considération l'abandon de la troisième rotation quotidienne.....	33
4.4.4	L'absence de pénalités appliquées malgré un niveau de service fait réduit lors de la période post-crise sanitaire 2021-2022.....	34
4.4.5	Des coûts d'exploitation de la liaison aérienne insuffisamment transparents.....	35
4.5	Conclusion sur le contrat de DSP avec les compagnies aériennes.....	36
5	BILAN DES SOUTIENS PUBLICS ET PERSPECTIVES.....	37
5.1	Une fréquentation contenue de la ligne qui entraîne une aide publique par passager importante.....	37
5.2	Une liaison aérienne qui bénéficie d'un soutien public un peu supérieur à la moyenne.....	38
5.3	Une dépendance des collectivités locales face aux compagnies aériennes qui risque de s'accroître à l'avenir.....	39
5.3.1	La reprise de la 3 ^e rotation.....	39
5.3.2	Les prévisions de reprise du trafic.....	39
5.3.3	L'impact potentiel du futur renouvellement de la délégation de service public.....	41

SYNTHÈSE

Un petit aéroport de désenclavement, une activité en développement avant la crise sanitaire

L'aéroport d'Aurillac-Tronquières, dont l'activité commerciale s'est développée à partir du milieu des années 1970, est l'un des douze aéroports de la région Auvergne-Rhône-Alpes et se classe en cinquième position en termes de fréquentation au niveau régional. Il est, avec celui du Puy-en-Velay, l'un des deux aéroports de désenclavement du ressort régional. La ville d'Aurillac est en effet située à 7 heures de Paris intra-muros par train et de 6 heures de trajet par route, contre 3 heures en avion.

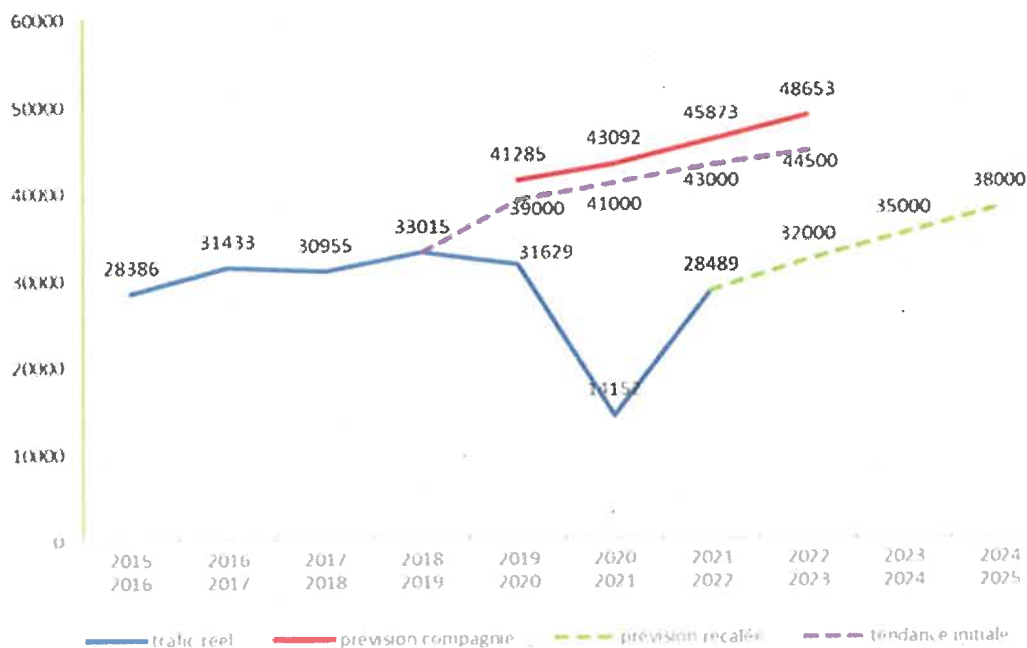
Sa zone de chalandise s'étend sur l'agglomération du bassin d'Aurillac, l'Ouest du département du Cantal, le Nord du département de l'Aveyron, le Nord-Est du Lot et le Sud-Est de la Corrèze. L'aéroport d'Aurillac est exposé à une faible concurrence de la part des aéroports les plus proches.

Le nombre de passagers a fortement progressé sur la période de 2004 à 2019, passant de 14 441 à 38 188. Il s'est tassé de 61 %, reculant à 14 916 passagers, lors de la crise sanitaire, avant de repartir à la hausse dès 2021 avec quelque 23 204 passagers transportés, puis 32 599 en 2022.

L'activité commerciale est relativement réduite avec une seule ligne reliant Paris, deux à trois fois par jour en semaine et un aller-retour le dimanche. L'aéroport assure également une activité non commerciale, de loisir.

Graphique n° 1 : Trafic réalisé et prévisions de trafic 2022-2025

Ligne aérienne Aurillac Paris - trafics réel et prévisionnel



Source : Département du Cantal

Depuis 2009, l'exploitation de la plate-forme aéroportuaire est gérée en régie directe par la communauté d'agglomération du bassin d'Aurillac. L'exploitation de la liaison aérienne Aurillac-Paris relève, elle, de la compétence du département du Cantal et de l'État.

Une ligne aérienne d'aménagement du territoire structurellement déficitaire

La ligne d'aménagement du territoire Aurillac – Paris est exploitée sous le régime européen des obligations de service public. Elle peut donc bénéficier, réglementairement, de soutiens publics, qui s'élèvent en moyenne à environ 4,2 M€ l'an, accordés au cas d'espèce par l'État et les collectivités locales pour couvrir le déficit d'exploitation. La ligne est aujourd'hui exploitée par la société Air France.

Tableau n° 1 : Compensation financière réalisée pour la compagnie Air France, par exercice d'exploitation (1^{er} juin au 31 mai)

<i>En €</i>	2019-2020	2020-2021	2021-2022 (montant prévu)
<i>Total compensation financière</i>	4 436 000	4 342 000	4 183 000

Source : CABA, DGAC, retraitement chambre régionale des comptes

Les obligations de service public ont été formellement respectées, et contrôlées, à l'exception de celles intéressant la politique tarifaire envers les entreprises. La troisième rotation quotidienne, bien que prévue au contrat de délégation de service public, n'a pas fonctionné plus de deux ans, de mars 2020 à août 2022, en raison de la crise sanitaire. La réduction de la consistance du service public assuré n'a pas pour autant donné lieu à révision, par avenant, du contrat de délégation.

De juin 2021 à mai 2022, la compagnie Air France n'a atteint que 63 % des objectifs de trafic de passagers et de taux de remplissage ; elle a cependant bénéficié de l'intégralité de la subvention publique prévue au contrat de délégation.

Tant pour les collectivités que pour l'État, les coûts réels d'exploitation de la liaison aérienne Aurillac-Orly, par la compagnie Air France, souffrent d'un manque de transparence qui tient, pour l'essentiel, à la situation d'asymétrie de pouvoir de négociation entre la compagnie aérienne et les collectivités publiques.

Un soutien financier public appelé à s'accroître suite à la crise sanitaire

Toutes sources d'aides confondues, le soutien public a représenté un montant équivalent au prix moyen d'un billet d'avion aller-simple d'Aurillac à Paris, soit une centaine d'euros avant la crise ; il a atteint deux à trois fois le tarif du billet simple durant la crise sanitaire, niveau particulièrement élevé. En comparaison des principales autres lignes françaises d'aménagement du territoire, la ligne aérienne desservant Aurillac bénéficie d'un soutien public supérieur aux niveaux moyens observés. Les perspectives de reprise du trafic post-Covid-19 s'avèrent plutôt favorables. Mais l'inégalité de situation et de pouvoir de négociation des collectivités publiques face aux compagnies aériennes œuvrant dans un contexte de forte concentration, risque bien plus de s'accroître que de se réduire, au sortir d'une telle période de crise, alors qu'il s'agit de redéfinir les conditions de financement de la ligne d'aménagement du territoire pour la période 2023-2027.

RECOMMANDATIONS

Recommandation n°1 : Produire une analyse détaillée des différentes catégories d'usagers, distinguant notamment les motifs de voyage et l'origine géographique.

Recommandations n°2 : Inscrire l'ensemble des opérations comptables (notamment subventions, investissements, encours de dette) relatives à l'aéroport dans le budget annexe dédié.

1 PRÉSENTATION DE L'AÉROPORT

1.1 Un petit aéroport, un trafic en hausse avant la crise sanitaire

L'aéroport d'Aurillac-Tronquières est qualifié, comme celui du Puy-en-Velay, comme un aéroport de désenclavement¹. Il est l'unique aéroport du département du Cantal. L'aviation commerciale s'y est développée à partir du milieu des années 1970, avec la réalisation d'une piste en dur de 1 200 mètres, de locaux destinés à l'aéroclub et des hangars, puis au début des années 1990, une aérogare et une tour de contrôle. Aujourd'hui, l'aéroport comporte une aérogare, une tour de contrôle, une piste de 1 700 mètres, un bureau d'agent de piste, un local énergie, quatre hangars, un bâtiment utilisé par l'aéro-club du Cantal et plusieurs équipements de signalisation (balises, phares).

L'aéroport n'exploite qu'une seule liaison arienne à destination de Paris (Orly), mise en place au début des années 1990. Depuis 1997, la ligne a le statut de liaison d'aménagement du territoire (LAT), assortie d'obligations de service public (OSP) imposées aux compagnies aériennes délégataires².

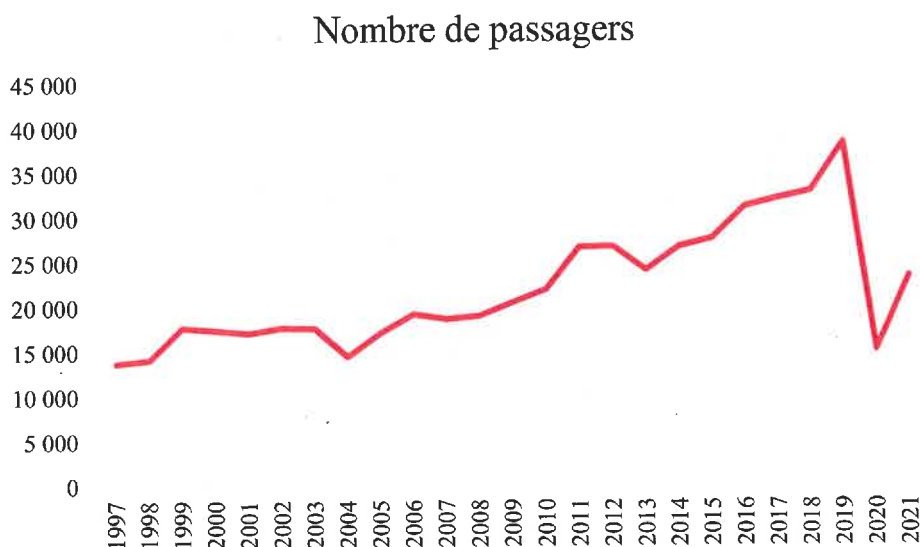
L'aéroport a connu une hausse quasi-continue de trafic depuis sa création. De 2014 à 2019, le nombre de passagers a ainsi progressé de 44 %, de 14 441 à 38 188 passagers³. Sa fréquentation le place en 5^{ème} position des douze aéroports que compte la région Auvergne-Rhône-Alpes⁴. En 2020, en raison de la crise sanitaire, le trafic s'est réduit à 14 916 passagers (- 61 %), avant de rebondir dès 2021 pour atteindre 23 204 passagers (+ 56 %), puis 32 599 (+ 40 %) en 2022, retrouvant ainsi le niveau de trafic de l'année 2018.

¹ Typologie définie par la direction générale de l'aviation civile (DGAC). Aéroport « pour lesquels la liaison avec Paris et les hubs régionaux est essentielle et s'inscrit dans la multi modalité ».

² Il existe 12 liaisons métropolitaines sous obligation de service public dont 11 sont subventionnées par l'Etat et les collectivités territoriales : Agen, Aurillac, Brive, Castres, Le Puy, Limoges, Rodez, Tarbes et Quimper pour des liaisons vers Paris et La Rochelle-Poitiers-Lyon et Limoges-Lyon pour les liaisons transversales, et une ligne est subventionnée uniquement par les collectivités territoriales (Brest-Ouessant). Source : Rapport d'information du Sénat n°734 du 24 septembre 2019 : « Contribution du transport aérien au désenclavement et à la cohésion des territoires ».

³ Union des aéroports français et francophones associés (www.aeroport.fr).

⁴ Lyon Saint-Exupéry (11,74 millions de passagers), Clermont-Ferrand Auvergne (431 180), Grenoble-Alpes-Isère (307 979), Chambéry-Savoie Mont Blanc (204 573), Lyon-Bron (12 192), Le Puy-En-Velay (5 768), Saint-Etienne (5 400), Megève (4 240), Valence (1 966), Roanne (202), Moulins (57) (nombre de passagers commerciaux en 2019).

Graphique n° 2 : Nombre de passagers à l'aéroport d'Aurillac

Source : Union des aéroports français et francophones associés

Tableau 2 : Évolution du nombre de passagers et de mouvements entre 2017 et 2021

	2017	2018	2019	2020	2021
Nombre de passagers	31 952	32 761	38 188	14 916	23 204
Nombre de mouvements	1 016	998	1 328	677	1 016

Source : Union des aéroports français et francophones associés

➤ La troisième rotation et le taux de remplissage

Du 1^{er} juin 2019 au 17 mars 2020, en plus de deux allers-retours en semaine, matin et soir et d'un aller-retour le dimanche, un troisième aller-retour ou rotation a fonctionné chaque jour de la semaine, à la mi-journée. Suspendue le 18 mars 2020, la rotation fonctionne à nouveau depuis octobre 2022, mais seulement les lundi et vendredi. En 2019, elle a contribué à l'augmentation du nombre de vols de 998 à 1 328, et du nombre de passagers (+17 %) de 32 761 à 38 188 (cf. annexes n°1 à 3).

Mais les vols de mi-journée étant peu fréquentés, l'extension de service à une troisième rotation a eu pour effet de réduire le taux de remplissage des avions, qui a reculé de près 70 % jusqu'à la mi-2019 à 48 % de juin 2019 à février 2020. La rotation de mi-journée a connu des taux minimaux de fréquentation de seulement 31 % certains mercredis, dans le sens Aurillac-Paris, et de 26 % le mardi dans le sens Paris-Aurillac.

Dans le cadre de la contradiction, la collectivité a précisé que la troisième rotation constitue une garantie supplémentaire pour l'utilisateur de voyager effectivement le jour déterminé. En effet, selon ses dires, avec seulement deux allers-retours quotidien, toute annulation rendrait quasiment impossible une solution de mobilité équivalente dans un délai raisonnable et

conduirait dès lors soit à des renoncements au déplacement, soit à des transferts très contraignants.

➤ Les catégories d'usagers

La communauté d'agglomération du bassin d'Aurillac ne dispose pas de statistiques précises et récentes, basées sur la billetterie- que gère la compagnie aérienne - pour apprécier les différentes catégories d'usagers de la ligne Aurillac-Paris. Pourtant, une telle connaissance est nécessaire pour construire une stratégie sur la ligne commerciale. La CABA a cependant le sentiment que le trafic passagers était historiquement plutôt dominé par les seuls voyages d'affaires, avant de s'équilibrer désormais à parts égales entre déplacements d'affaires et autres motifs (loisirs, famille, ...).

Parmi les principales sociétés utilisatrices de l'aéroport identifiées, ressortent les entreprises Pochet, Matière, Orpéa, Leclerc, Qualipac, MSA, EDF, RTE, SODIAAL. Les principaux utilisateurs du secteur public sont les parlementaires, les agents et cadres des chambres consulaires, ou encore de la direction des achats de l'Etat (cf. annexe n°4).

En réponse aux observations provisoires, la CABA a indiqué avoir mobilisé ses services pour l'élaboration d'un questionnaire afin d'améliorer sa connaissance des usagers et du service rendu.

➤ Les autres activités

L'activité de fret aérien n'existe pas sur l'aéroport d'Aurillac. L'aéroclub du Cantal, implanté sur l'aéroport, assure des formations de pilotage, des vols de découverte et d'initiation. Le site compte également un restaurant, plusieurs hangars où stationne une quinzaine d'aéronefs qui appartiennent à des particuliers ou à des entreprises. Le nombre de mouvements non commerciaux a atteint 10 603 en 2021, pour près de 9 500 l'an de 2017 à 2019.

L'aéroport est pourvu d'une station de carburants aéronautiques avec un distributeur par carte. La station est exploitée par la CABA dans le cadre d'un contrat d'approvisionnement et de maintenance conclu avec Total Air. Elle est en particulier utilisée pour les opérations d'avitaillement de l'hélicoptère du SAMU du centre hospitalier d'Aurillac. Un parc photovoltaïque est installé sur la plateforme aéroportuaire ; il est exploité dans le cadre d'une convention d'occupation du domaine public conclue pour 25 ans au bénéfice de la société qui a assuré la construction du parc. Des panneaux solaires sont également implantés sur les hangars dédiés à l'aviation légère, pour lesquels la CABA a conclu avec EDF un contrat de revente d'électricité.

1.2 Une gouvernance associant deux gestionnaires, la communauté d'agglomération d'Aurillac pour la plate-forme aéroportuaire et le département du Cantal pour la ligne aérienne

Créée le 1^{er} janvier 2000, et regroupant 25 communes⁵ d'une population totale de quelque 55 000 habitants, la communauté d'agglomération du bassin d'Aurillac (CABA) est propriétaire de l'aéroport ; elle en assure la gestion en régie directe depuis 2009. Auparavant, elle en déléguait l'exploitation à la chambre de commerce et d'industrie (CCI) du Cantal, également en charge du financement de certains investissements, dans le cadre d'un contrat de concession. L'Etat, le département et la région participent aux côtés de la CABA au financement des infrastructures de l'aéroport.

Le département du Cantal et l'Etat ont délégué l'exploitation de la liaison aérienne d'Aurillac-Paris, soumise à obligations de service public, à la compagnie aérienne Air France dans le cadre d'une ligne d'aménagement du territoire. La CABA, le département, la région et l'Etat participent au financement public du déficit d'exploitation de la ligne aérienne. La CCI du Cantal et l'union inter-consulaire départementale y ont également participé, jusqu'en 2019.

Contrairement à d'autres aéroports, tels celui de Clermont-Ferrand ou celui du Puy-en-Velay, aucun syndicat mixte n'a été créé à fin d'en assurer spécifiquement la gestion. Selon les responsables de la CABA, ce mode de gouvernance, adopté dès l'origine, n'a nullement nui au fonctionnement de la plate-forme aéroportuaire. Pour sa part, la chambre n'a pas identifié de dysfonctionnement tenant à la coexistence de deux collectivités distinctes, compétentes l'une pour l'exploitation de la plateforme aéroportuaire et l'autre pour l'exploitation de la ligne aérienne.

1.3 Un enjeu majeur de désenclavement

1.3.1 La situation géographique et concurrentielle

L'aéroport d'Aurillac est situé dans un département rural, dont la majeure partie est classée en zone de montagne, enclavé et éloigné de la capitale. En l'absence d'alternative de connexion à un train à grande vitesse, de desserte par train de nuit ou par le réseau autoroutier, les temps de parcours jusqu'à Paris intra-muros sont de l'ordre de 7 heures en train et de 6 heures par route, pour 3 heures en avion (à raison d'1 heure et demie pour le vol, 1 heure et demie pour l'embarquement, le débarquement et le trajet depuis ou vers Paris en empruntant la desserte Orlybus ou le métro Orlyval).

Implanté au Sud-Ouest du département du Cantal, la zone d'attractivité de l'aéroport d'Aurillac ne couvre qu'une partie du département, les habitants du Nord et de l'Est étant plus

⁵ Aurillac (26 876 habitants), Arpajon-sur-Cère, Ayrens, Carlat, Crandelles, Giou-de-Mamou, Jussac, Labrousse, Lacapelle-Viecamp, Laroquevieille, Lascelle, Mandailles-Saint-Julien, Marmanhac, Naucelles, Reilhac, Saint-Cirgues-de-Jordanne, Saint-Paul-des-Landes, Saint-Simon, Sansac-de-Marmiesse, Teissières-de-Cornet, Velzic, Vézac, Vézels-Roussy, Yolet, Ytrac.

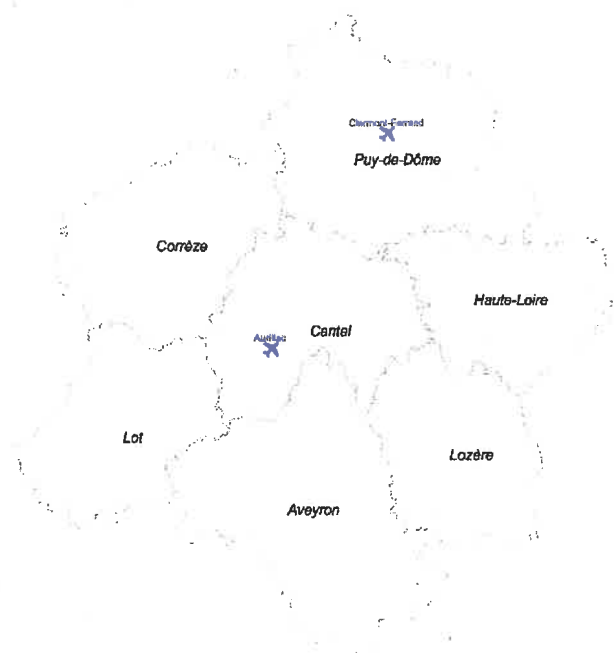
proches ou à égale distance de l'aéroport de Clermont-Ferrand. Mais sa zone de chalandise s'étend également au Nord du département de l'Aveyron, au Nord-Est de celui du Lot et au Sud-Est de celui de la Corrèze (cf. carte n° 1).

L'aéroport d'Aurillac est exposé à une faible concurrence des aéroports les plus proches : les aéroports de Brive-Vallée de la Dordogne et de Rodez-Aveyron sont en effet situés à plus de 90 km, soit à environ 1 heure et demie en voiture ; ils sont difficilement accessibles pour les habitants du Cantal, et proposent une offre similaire de vol en direction de Paris⁶. L'aéroport le plus important est celui de Clermont-Ferrand-Auvergne, situé à plus de 150 km et à quelque 2 heures et demie de route.

Les grandes infrastructures autoroutières nationales, jouxtant le territoire départemental (A75, A20 et A89), sont difficiles d'accès depuis Aurillac, située à plus d'une heure de toute bretelle d'autoroute.

S'agissant de la desserte en train, la gare de Brive n'est ralliée, en partant de celle d'Aurillac, qu'en deux heures, et elle ne permet d'accéder qu'à une ligne Intercités dont le temps de trajet pour atteindre Paris est assez long.

Carte n° 1 : Carte du département du Cantal et départements limitrophes



Carte réalisée avec Carrea & Données - © Artique

Source : Logiciel Artique, retraitement chambre régionale des comptes

Au regard des temps de trajet nécessaires pour rejoindre les autres aéroports, par tous modes de transport (train, voiture), seule la liaison par avion assurée avec Paris procure un réel

⁶ L'aéroport de Rodez propose également des vols vers Bruxelles, Londres et Dublin avec la compagnie Ryanair. L'aéroport de Brive réalise des vols vers Bruxelles, Porto et Londres (avec la compagnie Ryanair), des vols saisonniers vers Nice et Ajaccio et des vols vacances (dit *charters*).

avantage concurrentiel à l'aéroport d'Aurillac par rapport aux autres modes de transport, en termes de temps mais également de coût. Les liaisons pour d'autres directions que Paris, demeurent théoriques, avec des temps de trajets très importants ; elles n'ont, de fait, pas d'utilité (cf. annexe n° 5).

Le prix moyen d'un billet aller-simple Aurillac-Paris est de l'ordre de 100 € pour le grand public. La compagnie aérienne négociant directement la vente des billets avec ses principaux clients « affaires », le prix du billet pour les clients « affaires » n'a pas été communiqué à la chambre dans le cadre du contrôle. Selon les informations recueillies, la fourchette des prix pourrait aller de 50 € à 350 € pour un aller-simple.

Tableau 3 : Comparaison des modes de transport depuis Aurillac vers Paris

Distance	Mode	Durée	Prix	Observations
556 km	Avion	3 h ⁷	100 € en moyenne pour un aller simple	50 € à 350 € pour un aller-simple
	Train	7 h	47 €	avec une correspondance à Brive-la-Gaillarde
	Route	6 h 10	74 €	

Source : Opodo, SNCF Connect, ViaMichelin

L'aéroport est situé à moins de 5 km du centre-ville d'Aurillac et à 3,5 km de la gare SNCF. Il est facilement et rapidement accessible en voiture individuelle, surtout depuis la réalisation en 2020 du contournement Sud d'Aurillac par la RN22. L'aéroport offre de surcroît un parc de stationnement gratuit d'une centaine de places, ainsi que des services de location de véhicules. Il est en revanche mal desservi par les transports en commun, l'arrêt de bus le plus proche se situant à 400 m et la fréquence de passage n'étant pas adaptée aux horaires des vols.

Malgré plusieurs handicaps, au premier rang desquels une dynamique économique et démographique territoriale peu porteuse, l'aéroport d'Aurillac a connu une hausse de trafic jusqu'à la crise sanitaire. De 2008 à 2020, la population de la CABA s'est en effet tassée de 1,4 %, de 54 315 à 53 538 habitants, et celle du département de 2,9 %, passant de 148 737 à 144 379 habitants. De plus, la population active de l'intercommunalité a également diminué de 2,6 %, de 26 469 à 25 794 emplois. Aux dires de l'agglomération, cette apparente contradiction pourrait s'expliquer par le dynamisme et le développement de certaines entreprises et secteurs d'activités tels que le probiotique, utilisateurs réguliers de l'avion. Elle tiendrait aussi à la relative attractivité de l'aéroport pour des passagers résidant dans des départements limitrophes (Aveyron, Lot, Lozère), en considération des conditions tarifaires, de régularité, de qualité de service ou encore de gratuité du parking de l'aéroport.

En définitive, le maintien de la ligne aérienne Aurillac-Paris est considéré comme vital au développement économique et territorial local, par l'ensemble des collectivités publiques, faute de toutes autres véritables alternatives de transport, carence particulièrement prégnante sur le bassin d'Aurillac.

⁷ Temps de trajet global incluant, l'embarquement, le débarquement, la desserte vers Paris, le cas échéant, soit un total d'environ 1 heure et demie. Billet non remboursable avec bagage en soute.

1.3.2 Les incidences de la stratégie régionale en matière de mobilité

1.3.2.1 Le SRADETT de la région Auvergne-Rhône-Alpes

L'actuel schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires d'Auvergne-Rhône-Alpes (SRADDET) a été approuvé le 10 avril 2020. Principal outil en matière d'aménagement du territoire et de développement durable, ainsi que son titre « Ambition Territoires 2030 » le signifie, il fixe des objectifs de moyen et de long terme, selon onze thématiques ventilées dans trois domaines : l'aménagement (équilibre et égalité des territoires, désenclavement des territoires ruraux, habitat, gestion économe de l'espace) ; le transport (intermodalité et développement des transports, implantation des infrastructures d'intérêt régional) ; l'environnement et l'énergie (maîtrise et valorisation de l'énergie, lutte contre le changement climatique, pollution de l'air et protection et restauration de la biodiversité, prévention et gestion des déchets).

L'aéroport d'Aurillac est impliqué par deux objectifs⁸, précisant sa place dans la stratégie régionale et la nature du soutien, notamment financier, apporté au maintien de l'infrastructure de transport :

- « en l'absence de ligne à grande vitesse ferroviaire à l'ouest de la région, le transport aérien reste le seul moyen de disposer d'un accès rapide à Paris. C'est le cas d'Aurillac et du Puy-en-Velay. Pour ces territoires, les accès aux réseaux structurants et les solutions complémentaires aux transports de masse sont essentielles et doivent être soutenues. Ainsi, au regard de ces défis, l'objectif que le SRADDET fixe aux acteurs du territoire est de désenclaver les territoires ruraux et de montagne par des infrastructures de transport et des services de mobilité adaptés. Pour ce faire, à l'horizon 2030, il conviendra de (...) garantir le maintien des infrastructures et services assurant les connexions aux réseaux structurants et aux liaisons régionales et supra régionales : (...) maintenir et développer les Lignes d'Aménagement du Territoire (LAT) de l'offre aérienne : préserver et compléter si nécessaire les lignes aériennes identifiées dans les deux aéroports de désenclavement Aurillac-Tronquières et Le Puy-en-Velay-Loudes, au titre de l'obligation de service public, constituant l'alternative modale au transport ferré et routier, pour le maintien de l'activité économique. Dans cette perspective, maintenir les infrastructures au niveau requis par la certification européenne » ;

- l'objectif fixé aux acteurs du territoire est d'inciter à la complémentarité des grands équipements aéroportuaires. Pour ce faire, à l'horizon 2030, il conviendra d'(...) accompagner la coopération entre gestionnaires d'infrastructures pour développer la complémentarité des modes pour les voyageurs (multimodalité), améliorer l'accès aux aéroports (intermodalité), et capitaliser les bonnes pratiques : soutenir l'offre aérienne lorsque c'est le seul outil de désenclavement des territoires (...), en lien avec les autres modes de transport qui desservent ces territoires. »

Aux termes du schéma, la région s'engage « en faveur du développement aérien et aéroportuaire, en participant à la gouvernance de trois aéroports (aéroports de Lyon, du syndicat mixte de l'aéroport de Clermont-Ferrand-Auvergne avec présidence régionale, syndicat mixte de l'aéroport de Puy-Loudes), (en participant) au financement de la plateforme d'Aurillac-Tronquières et de sa ligne aérienne de/vers Paris. L'ensemble de ces actions représente un investissement pour la région de 3,25 M€ en 2018 ».

⁸ Rapport d'objectifs. Objectifs 4.1 et 5.6, pages 132 et 153.

1.3.2.2 La feuille de route « mobilités positives 2035 »

La mobilité absorbe le budget le plus important consacré par la région (40 %), avec plus de 1,5 Mds € sur un budget régional total de 3,9 Mds € en 2022. Complémentaire du schéma régional, la feuille de route « mobilités positives 2035 », en cours d'élaboration, définit les principales orientations dans ce domaine. Elle compte trois objectifs : désenclaver, irriguer, mailler, ouvrir les territoires ; déployer les mobilités décarbonées ; améliorer l'offre en quantité, qualité et fiabilité. Elaborée après consultation des acteurs départementaux, la feuille de route a donné lieu à une rencontre, le 21 février 2022, entre la région et les acteurs du Cantal, ayant traité notamment de la consolidation de la liaison aérienne Aurillac-Paris.

1.3.3 La stratégie du département et de la CABA

La stratégie du département du Cantal relative à la liaison aérienne Aurillac-Paris⁹, telle que formalisée en mars 2021, a pour objectif de répondre aux handicaps du territoire, en l'occurrence un territoire classé en zone de montagne, une démographie en baisse, une offre de mobilité insuffisante, un déficit de voies d'accès rapide, un réseau ferré inefficace et insuffisant. Pour les départements, la présence de la liaison aérienne conditionne l'implantation, la compétitivité et le développement des échanges commerciaux de plusieurs entreprises. La connexion aérienne est en conséquence considérée comme indispensable au développement économique et touristique du territoire ; le trafic qu'elle génère s'est constamment accru jusqu'en 2019, avant la crise sanitaire. L'option de la mise en œuvre d'une troisième rotation a notamment procédé d'un retour de l'expérience des aéroports de Brive et d'Agen, où elle avait été instaurée en 2010 et 2009 et avait permis une hausse du trafic de 10 000 passagers, sur une période de 1 à 7 ans.

La stratégie de la CABA, relative à la liaison aérienne Aurillac-Paris, telle que récemment formalisée en mai 2021, dans le projet de territoire 2021-2026, a pour objectif de soutenir cette ligne, considérée comme prioritaire pour le développement et le maintien du tissu économique local.

2 L'EXPLOITATION DE L'AÉROPORT

2.1 Organisation et missions exercées

Depuis 2009, la communauté d'agglomération du bassin d'Aurillac assure la gestion, en régie directe, de la plateforme aéroportuaire sur le fondement de ses titres de compétences obligatoires en matière de développement économique, qui incluent la gestion des zones

⁹ « Note de synthèse sur les enjeux de la ligne aérienne et nécessité de la 3ième rotation », mars 2021.

d'activité économique et aéroportuaire. L'activité est supervisée directement par le directeur général des services ; elle mobilise au quotidien 13 agents, dont un responsable d'exploitation.

Elle comporte les missions suivantes :

- les activités aéronautiques : liées aux flux de passagers, à savoir la prise en charge à l'embarquement et au débarquement, l'information sur les horaires et les correspondances, la vérification des billets, des pièces d'identité, du nombre et du poids des bagages, ou celles liées au flux des avions, soit l'atterrissage et le balisage, le stationnement, le fret, les services d'escale/assistance commerciale et pistes, le ravitaillement ;

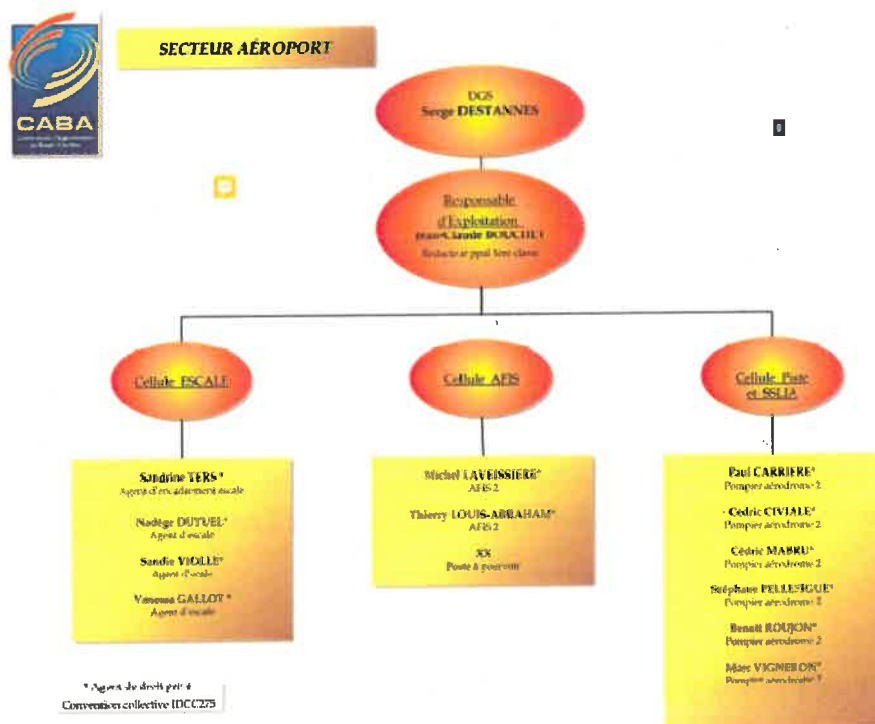
- les activités extra-aéronautiques, relatives à la gestion domaniale ;

- les missions de service public relatives à la sûreté et à la sécurité, à savoir la surveillance, le contrôle d'accès, l'inspection des passagers et des bagages, de l'état des pistes et du balisage, le contrôle du matériel, la lutte contre le péril animalier, et plus particulièrement le service de sauvetage et de lutte contre les incendies des aéronefs (SSLIA) ;

- les activités d'information sur les vols dites AFIS (pour *Aérodrome Flight Information Service*) qui consistent, en l'absence de contrôleurs aériens, à fournir aux pilotes les informations de vol (conditions météorologiques, état de la plateforme, travaux en cours, éléments de régularisation du trafic) et à déclencher l'alerte en cas de risque ou d'accident.

La gestion de l'aéroport d'Aurillac a connu plusieurs évolutions sur la période, en conséquence des modifications normatives et réglementaires européennes ayant affecté, surtout, les questions de sécurité. Les obligations de certification ont été renforcées, avec un délai d'intervention des secours réduit de 3 minutes à 2 minutes, qui a induit des dépenses d'investissement supplémentaires pour l'achat d'un nouveau véhicule d'intervention pompiers. La CABA n'a pas transmis de rapports annuels d'exploitation de l'aéroport.

**Organigramme n° 1 : Organigramme des services intéressant le « secteur aéroport »,
CABA (juillet 2021)**



Source : CABA

2.2 Le personnel

L'intercommunalité emploie près de 300 agents, dont 13 agents sont affectés à la gestion de l'aéroport : les 13 emplois équivalents temps plein (ETP) se ventilent entre quatre agents d'escale (dont un agent d'encadrement), trois postes d'agents AFIS (dont le responsable d'exploitation) et six postes d'agents du service de sauvetage SSLIA.

En 2009, les agents en charge des missions SSLIA et AFIS, qui étaient jusqu'alors employés par la CCI du Cantal, ont été transférés à la communauté d'agglomération. Ils ont conservé leur statut de droit privé et leurs contrats de travail ont été poursuivis. Les emplois de ces agents ne relevaient pas d'une convention collective du transport aérien.

Les agents recrutés depuis 2009 par la CABA, pour intervenir sur des missions liées à l'exploitation de l'aéroport, ont tous bénéficié de contrats de travail de droit privé, contrats assujettis à l'application de la convention collective nationale du personnel au sol des entreprises de transport aérien datant du 22 mai 1959.

Dernièrement, en avril 2016, les personnels en charge des activités d'escale employés par la société AERO15, sous-traitant de la compagnie aérienne HOP¹⁰ ! ont été transférés à la CABA.

Par délibération du 1^{er} février 2018, le conseil communautaire a étendu le bénéfice de la convention collective nationale, précédemment citée, à l'ensemble des agents associés à l'exploitation de la plateforme aéroportuaire, avec effet (rétroactif) au 1^{er} janvier 2018, dans le but d'uniformiser les statuts et régimes de travail des personnels.

Le service chargé de la gestion de l'aéroport a connu plusieurs vacances de poste durant la période sous revue. Ces vacances ont affecté le poste de responsable d'exploitation de l'aéroport de 2016 à 2018, puis à nouveau depuis la mi-octobre 2022, un poste d'agent d'escale durant 9 mois de 2021 à 2022, deux postes d'agents AFIS en 2022 sur une période totale de 12 mois, et un poste d'agent SSLIA sur un an de 2021 à 2022.

Les fonctions supports, dont bénéficie le service, donnent lieu à compensation financière du budget annexe de l'aéroport au bénéfice du budget principal de l'EPCI sur la base d'un emploi ETP administratif pour les ressources humaines, d'un demi-emploi ETP d'ingénieur pour la prévention et d'un demi-emploi ETP technique pour l'entretien des locaux.

3 LA SITUATION FINANCIÈRE DE L'AÉROPORT

La communauté d'agglomération du bassin d'Aurillac exerce près de 38 compétences suivies dans le cadre de son budget principal et de neuf budgets annexes¹¹. La gestion de l'aéroport fait ainsi l'objet d'un budget annexe dédié, appliquant l'instruction budgétaire et comptable M4 intéressant les services publics industriels et commerciaux dont les masses budgétaires ont atteint en 2021 quelque 1,62 M€ de dépenses (1,5 M€ en fonctionnement, 80 k€ en investissement¹²), soit de l'ordre de 1,7 % du budget total de la CABA (près de 94 M€ l'an de dépenses agrégées).

¹⁰ Air France Hop est une compagnie aérienne filiale d'Air France, créée le 31 mars 2013, résultant de la fusion de trois anciennes filiales régionales d'Air France (Brit Air, Régional et Airlinair).

¹¹ Budgets annexes : traitement des déchets ménagers et assimilés, centre aquatique, plan local d'insertion par l'emploi, zones d'activité économique (avec la nomenclature financière et comptable M14), eau, assainissement (en M49), transports urbains en M43, campings communautaires et aéroport d'Aurillac (en M4).

¹² Hors investissements comptabilisés au budget principal.

Tableau 4 : Budget principal et budgets annexes de la CABA. Données 2021 de l'exécution (en k€)

2021	Recettes de fonctionnement	Part	Dépenses de fonctionnement	Part	Recettes d'investissement	Part	Dépenses d'investissement	Part
<i>Budget principal</i>	29 134	47 %	26 721	49 %	14 677	38 %	18 451	47 %
<i>BA Traitement des déchets ménagers et assimilés</i>	9 317	15 %	8 568	16 %	2 287	6 %	2 338	6 %
<i>BA Eau</i>	7 705	12 %	6 351	12 %	4 651	12 %	2 840	7 %
<i>BA Assainissement</i>	5 966	10 %	4 433	8 %	13 417	35 %	12 891	33 %
<i>BA Transports</i>	5 555	9 %	5 198	9 %	1 377	4 %	1 094	3 %
<i>BA Aéroport</i>	1 973	3 %	1 536	3 %	1 018	3 %	80	0 %
<i>BA Centre aquatique</i>	1 397	2 %	1 289	2 %	235	1 %	188	0 %
<i>BA Plan local d'insertion par l'emploi</i>	591	1 %	581	1 %	12	0 %	3	0 %
<i>BA Campings</i>	287	0 %	243	0 %	855	2 %	520	1 %
<i>BA Zones d'activités économiques</i>	157	0 %	157	0 %	103	0 %	480	1 %
BUDGET CONSOLIDÉ CABA	62 084	100 %	55 077	100 %	38 634	100 %	38 884	100 %

Source : comptes administratifs

3.1 L'absence de cohérence et de fiabilité du budget annexe aéroport

Le budget annexe « aéroport » ne retrace pas la compensation financière annuelle versée par la CABA pour l'exploitation de la ligne aérienne, cette dernière étant enregistrée au budget principal. Il ne retrace pas non plus l'ensemble des dépenses d'investissement. Depuis 2009 et l'arrêt de l'exploitation par la CCI du Cantal, puis sa reprise en régie directe par la CABA, les investissements immobiliers, soit l'essentiel, sont en effet suivis au budget principal, seuls les investissements mobiliers étant retracés et imputés au budget annexe de l'aéroport. Le budget annexe ne comptabilise en conséquence qu'une faible part de l'encours de dette, inscrit en financement des seuls équipements mobiliers.

Dans ces conditions, le budget annexe ne donne pas une image fiable de l'ensemble des dépenses et recettes participant à l'exercice de l'activité aéroportuaire, s'agissant en particulier de l'effort d'investissement, du financement et de l'encours de dettes s'y rapportant.

La chambre rappelle que l'option retenue d'une comptabilité selon l'instruction M4 induit pour la collectivité l'obligation d'enregistrer au budget annexe l'intégralité des opérations de recettes et de dépenses, et des flux intéressant l'activité aéroportuaire. Elle recommande en conséquence de veiller à inscrire l'ensemble des opérations comptables (y compris celles afférentes aux investissements et encours de dette) se rapportant à l'activité aéroportuaire au sein du budget annexe dédié.

En réponse aux observations provisoires de la chambre, la communauté d'agglomération a précisé que cette évolution était susceptible d'être mise en œuvre à l'horizon 2024. Elle a déclaré qu'il était nécessaire, au préalable, d'apprécier et de neutraliser l'impact de la dette transférée, après concertation avec le département du Cantal.

3.2 Les produits d'exploitation

Le montant des produits d'exploitation a fluctué sur la période, de 875 000 € à 1,79 M€. En 2021, ils se décomposent comme suit :

- du chiffre d'affaires (30 % du total), soit les recettes aéronautiques (27 %) et les recettes extra-aéronautiques (3 %). Le niveau élevé observé pour 2019 correspond à la mise en place de la troisième rotation ;
- de recettes publiques (37 %), retirées des taxes d'aéroport (12 %) levées au titre de l'exercice des missions de sûreté et sécurité, assurées pour le compte de l'Etat, et des subventions d'exploitation reçues du budget principal de la CABA et du département du Cantal (25 %) ;
- d'autres produits de gestion (33 %), d'un niveau élevé en 2021 par l'effet de la perception de l'aide de l'État spéciale Covid-19.

Tableau 5 : Les produits d'exploitation

En €	2017	2018	2019	2020	2021
Recettes aéronautiques (A)	451 187	466 020	806 992	425 297	506 426
Recettes extra-aéronautiques (B)	35 430	57 077	44 403	36 915	32 795
dont concessions de carburants et de lubrifiants d'avion	16 521	10 425	10 182	11 368	5 917
dont recettes domaniales et autres recettes aéronautiques	18 909	46 653 ¹³	34 222	25 547	26 878
Chiffre d'affaires (A+B)	486 617	523 098	851 395	462 212	539 220
Recettes publiques (C)	696 556	627 061	775 398	410 262	664 963
dont taxe d'aéroport	227 257	224 928	265 171	99 534	173 517
dont fonds de péréquation	309 299	242 133	350 227	310 728	51 446
dont subventions d'exploitation reçues	160 000	160 000	160 000	-	440 000
Autres produits de gestion (D)	5 873	2 440	2 540	2 460	587 008
Produits d'exploitation (A+B+C+D)	1 189 045	1 152 599	1 629 333	874 934	1 791 191

Source : CABA, comptes de gestion, retraitement Chambre régionale des comptes

¹³ Suite à un incident sur un appareil en 2018, celui-ci a été stocké dans un hangar pendant 87 jours, ce qui a engendré une recette exceptionnelle de 12 k€.

3.2.1 Le chiffre d'affaires

De 2017 à 2019, le chiffre d'affaires a augmenté de 487 000 € à 851 000 €. La forte variation enregistrée en 2019 (+ 63 %) est liée à la mise en service en juin 2019 d'un troisième aller-retour quotidien, en semaine, sur la ligne Aurillac-Paris, qui a permis de porter le nombre de mouvements d'avions au total de 1 328 en 2019 contre à peine 1 000 en 2017 et 2018. En 2020, le chiffre d'affaires a chuté de moitié, se réduisant à 462 000 €, en conséquence de la crise sanitaire accentuée par les effets de l'interruption de la troisième rotation en mars 2020. Il est reparti à la hausse dès 2021, pour atteindre 539 000 €. Les variations enregistrées par le chiffre d'affaires ont suivi celles observées pour les recettes aéronautiques.

3.2.2 Les recettes aéronautiques¹⁴

Jusqu'en 2021, la communauté d'agglomération ne disposait pas de comptabilité analytique détaillant les recettes. En janvier 2022, l'intercommunalité a mis en place une comptabilité analytique, qui identifie les différentes catégories de recettes (assistance, atterrissage et balisage, passagers, stationnement, divers) et permet d'établir des situations trimestrielles. Les tarifs des redevances réglementées et services ont été dûment adoptés et votés, chaque année, par le conseil communautaire. En 2019, le tarif public du service d'assistance en escale a augmenté de près de moitié, passant de près de 600 € à 900 € par touchée¹⁵.

L'agglomération a conclu un contrat d'assistance en escale couvrant la période 2019-2023, avec la compagnie aérienne Air France, fixant le montant effectif - après remise ou ristourne - des redevances d'assistance à payer, dans le cadre d'une relation commerciale non réglementée. Après remise, le tarif de la touchée-transit (arrivée et départ de l'avion) en ressort à 650 € pour un avion ATR 42.

La chambre note que l'écart entre tarif officiel public et tarif contractuel s'est significativement accentué en 2020, lors de la reconduction du contrat de délégation de service public conclu avec Air France, écart au bénéfice de la compagnie aérienne. En 2019, il y a eu application du tarif public du fait de l'absence de contrat de référence, les négociations menées entre la CABA et Air France n'ayant pas encore abouti à la conclusion d'un contrat.

¹⁴ Les recettes aéronautiques sont de deux natures, celles tirées des redevances réglementées, perçues sur les passagers (facturées indirectement aux passagers) et sur les mouvements des avions (atterrissage et balisage, bruit et/ou qualité de l'air, stationnement et de hangar, fret), d'autre part, celles tirées de prestations de services fournies lors des escales des avions (toutes deux facturées directement aux compagnies aériennes).

¹⁵ Touchée : période passée au sol par un aéronef entre l'atterrissage et le décollage permettant d'effectuer les opérations d'assistance en escale. Touchée commerciale : passagers à bord, à l'arrivée et au départ. Touchée demi-commerciale : passagers à bord, à l'arrivée ou au départ.

Tableau 6 : Montants des remises sur les services d'assistance en escale accordées par la CABA, aux compagnies aériennes

<i>En €, HT</i>	2017	2018	2019 (janvier- mai)	2019 (juin- décembre)	2020	2021
<i>Nombre de touchées</i>	942	960	442	836	653	972
<i>Tarif public</i>	606,67	614,17	628,33	941,67	900	900
<i>Tarif contractuel</i>	541,5	546,08	551,05	941,67	650	650
<i>Remises accordées à Hop</i>	61 390	65 366	34 158			
<i>Remises accordées à Air France</i>				0	163 250	243 000

Source : CABA, retraitement Chambre régionale des comptes

3.2.3 Les recettes extra-aéronautiques

Constituées de recettes domaniales, tirées de la location de hangars, de places de stationnement aux loueurs de voiture, ou encore de la vente de carburants, elles ont représenté en moyenne de l'ordre de 41 000 € l'an, soit près de 3 % du total des produits sur la période.

3.2.4 Les recettes publiques

3.2.4.1 Les recettes retirées de la taxe d'aéroport et du fonds de péréquation

Instituée le 1^{er} juillet 1999, la taxe d'aéroport est due par toute entreprise de transport aérien public, à raison des passagers et de la masse de fret et de courrier embarqués sur les aérodromes. Le tarif fixé par l'arrêté interministériel du 25 mars 2019 établit un montant de 14 € par passager commercial embarqué à l'aéroport d'Aurillac (4,90 € par passager en correspondance), tarif identique à celui fixé pour l'aéroport de Clermont-Ferrand et celui du Puy-en-Velay, pour 7,35 € levé à l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry et 10,8 € par les aéroports de Paris.

Ces recettes publiques doivent assurer la couverture des dépenses régaliennes de sécurité et de sûreté engagées par l'aéroport, dans la limite des dépenses exposées. Les dotations sont calculées sur la base des recettes et des dépenses prévisionnelles de la mission régaliennne, selon les données prévisionnelles établies à partir des déclarations de chaque exploitant d'aéroport (activité, passagers, coûts). Lesdites déclarations sont soumises à contrôle des services de la Direction générale de l'aviation civile.

Le montant de ces recettes publiques a atteint un niveau maximal de 615 000 € en 2019, en lien avec l'augmentation du nombre de passagers, avant de se tasser en fin de période pour revenir à 225 000 €.

L'article 29 de loi du 30 juillet 2020 de finances rectificative pour 2020 ouvre la faculté d'octroi par l'État d'une avance remboursable aux exploitants d'aéroports touchés par la crise sanitaire de covid-19, au titre des dépenses de sûreté-sécurité exposées, avance dite, « avance de taxe d'aéroport (TAP) ». La communauté d'agglomération a perçu à ce titre une avance de 213 661 € en 2020 et de 469 753 € en 2021. Les sommes encaissées à ce titre n'ont pas été comptabilisées en tant que produits d'exploitation, ainsi que le prévoient les dispositions expresses de l'arrêté du 25 septembre 2020 ayant adapté le dispositif de l'arrêté du 30 décembre

2009 modifié, relatif aux modalités de déclaration des exploitants d'aérodromes pour l'établissement du tarif passager de la taxe d'aéroport.¹⁶ (cf. infra la gestion de la dette)

Dans son rapport public annuel de 2022, en ses développements consacrés au secteur aérien¹⁷, la Cour des comptes a pour sa part critiqué l'option retenue par l'État de contribuer au déficit de couverture des dépenses de sécurité et sûreté par la taxe d'aéroport, par une avance de l'État qui « *reporte sur les futurs passagers la charge d'un service régalién qui a été assuré pendant la crise et qui aurait habituellement été financé par les passagers empruntant les aéroports durant cette période* »..[...]...« *Le financement par des avances va peser sur la compétitivité des aéroports dans les prochaines années et paraît difficilement prorogable sans nuire à leur capacité à aborder la reprise dans de bonnes conditions. La Cour estime donc que l'État devra rester attentif aux effets de ce mécanisme et anticiper d'autres modalités à mettre en œuvre* ».

3.2.5 Les subventions d'exploitation

De 2017 à 2019, l'aéroport d'Aurillac a bénéficié de deux subventions annuelles d'exploitation de même montant, soit 80 000 €, attribuées par la communauté d'agglomération du bassin d'Aurillac et le département du Cantal, enregistrées en produits du budget annexe.

En 2020, ces subventions en principe annuelles n'ont pas été allouées, les reports excédentaires de l'exercice 2019 ayant permis d'assurer l'équilibre du compte administratif 2020, sans besoin de subventions supplémentaires.

En 2021, les subventions d'équilibre ont été à nouveau versées, et abondées de deux dotations supplémentaires à hauteur chacune de 140 000 €, allouées par la CABA et le département, en vue de compenser les baisses de recettes liées à la crise sanitaire s'étant traduites par un chiffre d'affaires amputé de 389 000 € en 2020 et de 312 000 € en 2021, au regard de la situation de 2019 d'avant crise.

Toujours dans le cadre des dispositifs de soutien déployés spécifiquement en conséquence de la crise sanitaire, l'agglomération a perçu en 2021 une dotation de l'État de 582 561 €, en application des dispositions de l'article 26 de la loi de finances rectificative du 19 juillet 2021 ayant institué, au titre de l'année 2021, une dotation au profit des régies constituées (notamment) auprès d'EPCI exploitant un service public industriel et commercial et confrontées en 2020, du fait de l'épidémie de Covid-19, à une diminution des recettes réelles de fonctionnement et de leur épargne brute. Cette dotation a été comptabilisée au titre des « autres produits de gestion ».

En définitive, il s'ensuit que le soutien public supplémentaire consenti par l'État, le département du Cantal et la CABA a permis de porter en 2021 le montant total des produits à

¹⁶ Article 4. Le point 2 du chapitre D de l'annexe 1 à l'arrêté du 30 décembre 2009 est ainsi modifié :
: « 2.1.1. Bilan de clôture : » ; 2° Après le dernier alinéa, est ajouté un point 2.1.2 ainsi rédigé :
« 2.1.2. Continuité du remboursement des avances consenties par l'Etat aux exploitants d'aérodrome ou de groupement d'aérodromes touchés par la crise de la covid-19 : « Le versement de l'avance étant enregistré en produits et le remboursement du principal comme le paiement des intérêts étant enregistrés en coûts ».

¹⁷ Rapport public annuel 2022. Les grands aéroports français.

1,79 M€, soit un niveau supérieur à celui de 2019 (1,63 M€) d'avant la crise sanitaire, atténuant de manière significative pour ne pas dire annihilant complètement l'impact financier de la crise.

3.3 Les charges d'exploitation

3.3.1 La structure des charges de gestion courante

De 2017 à 2019, les charges de gestion courante ont augmenté de 28 %, passant de 950 000 € à 1,2 M€, en lien avec la hausse de l'activité. Elles se sont tassées en 2020 (- 170 k€) en raison de la baisse d'activité induite par la crise sanitaire, avant de croître à nouveau en fin de période pour atteindre 1,3 M€. En 2021, elles sont constituées pour l'essentiel de charges de personnel (à 52 %) et de charges à caractère général (47 %).

Tableau 7 : Les charges de gestion courante retraitées¹⁸, 2017-2021

en €	2017	2018	2019	2020	2021	Évolution 2017-2021
<i>Charges à caractère général</i>	441 932	624 939	688 041	597 786	749 175	70 %
<i>Charges à caractère général retraitées</i>	414 928	524 306	567 019	465 621	612 862	48 %
<i>Charges de personnel</i>	506 138	464 476	520 242	438 488	544 883	8 %
<i>Charges de personnel retraitées</i>	533 142	565 109	641 264	570 653	681 196	28 %
<i>Autres charges de gestion</i>	278	6 531	804	45	21	- 92 %
<i>Charges d'intérêt et pertes nettes de change</i>	1 481	1 373	4 575	6 885	7 327	395 %
Charges courantes	949 829	1 097 319	1 213 661	1 043 204	1 301 407	37 %
<i>Charges de personnel / charges courantes</i>	56,1 %	51,5 %	52,8 %	54,7 %	52,3 %	
<i>Intérêts / charges courantes</i>	0,2 %	0,1 %	0,4 %	0,7 %	0,6 %	

Source : comptes de gestion, retraitement Chambre régionale des comptes

3.3.2 Les charges de personnel

De 2017 à 2021, la masse salariale a crû de 28 %, passant de 533 000 € à 681 000 €.

En 2019, elle s'est nettement alourdie (+ 13,5 %), du fait de la mise en place de la troisième rotation entre Aurillac et Paris, qui a induit l'emploi à temps complet d'un agent d'escale précédemment à temps partiel (0,85 ETP) et nécessité le recrutement d'un pompier. En 2020, elle a reculé (- 11 %) en raison de la crise sanitaire, en conséquence de la mise en place du dispositif de chômage partiel pour les agents d'escale, de l'absence de versement

¹⁸ Les données comptables ont été retraitées afin de tenir compte de l'intégralité des frais de personnel : les remboursements des frais de personnel supportés par le budget principal et facturés au budget annexe (fonctions supports administrative et technique) sont comptabilisés, à tort, au compte 6287 « remboursement de frais », dans les charges générales, à la place du compte 6215 « personnel affecté par la collectivité de rattachement », compte figurant dans les charges de personnel.

d'indemnités horaires pour travaux supplémentaires, et de l'arrêt de travail d'un agent SSLIA. En 2021, elle a progressé de 19 %, du fait de la régularisation comptable, liée au retrait de l'autorisation de chômage partiel accordée en 2020 aux agents d'escale, du versement d'une indemnité de départ à la retraite et du règlement de congés payés à un agent SSLIA.

En effet, dans un premier temps du 23 mars au 30 juin 2020, la CABA a bénéficié d'une autorisation préalable des services de l'État de la DIRECCTE, ouvrant droit au dispositif d'activité partielle, et au versement d'une indemnisation de quelque 33 000 € pour les 13 salariés de l'aéroport. Suite au retrait de l'autorisation, intervenu le 24 juillet 2020, la CABA a remboursé en 2021 les sommes indûment versées, son statut juridique ne lui permettant finalement pas d'en bénéficier malgré le statut de droit privé des personnels de l'aéroport.

Tableau 8 : Les charges de personnel

<i>en €</i>	2017	2018	2019	2020	2021	Évolution 2017-2021
<i>Charges directement supportées par le BA aéroport</i>	506 138	464 476	520 242	438 488	544 883	8 %
<i>Charges facturées au BA par le BP</i>	27 004	100 633	121 022	132 165	136 313	405 %
<i>Total</i>	533 142	565 109	641 264	570 653	681 196	28 %

Source : comptes de gestion, retraitement Chambre régionale des comptes

3.3.3 Une hausse significative des charges à caractère général

De 2017 à 2021, les charges à caractère général ont augmenté de façon significative, de quelque 48 %, dans un double contexte de renforcement de la réglementation communautaire et de hausse régulière des coûts de sûreté et sécurité.

Les hausses observées concernent un grand nombre de postes de dépenses, et s'expliquent :

- pour les achats (+ 54 000 €), principalement par les produits dégivrants et déverglaçants commandés en quantité trois fois plus importante en 2021 qu'auparavant, en conséquence de conditions météorologiques dégradées et de la hausse des prix des carburants amorcée en 2021 (+ 18 %) ;
- pour l'entretien et les réparations (+ 31 000 €), par les dépenses supplémentaires d'entretien du nouveau camion de pompier acquis en 2019 ;
- pour la sous-traitance (+ 44 000 €), par le recours croissant à des prestataires externes du fait des exigences normatives croissantes (contrôle de conformité des équipements et des travaux), en particulier avec la société Seris titulaire du contrat de sûreté aéroportuaire, lors de la mise en place de la troisième rotation en juin 2019 pour un coût supplémentaire chiffré à 30 000 €. Il y a eu également un recours accru à la sous-traitance, induit par le désengagement de la Direction générale de l'aviation civile en matière d'assistance technique ;
- pour les « autres services extérieurs » (+ 29 000 €) par l'augmentation du coût du service d'abonnement météo ;
- pour les frais de déplacement, par une facture de déménagement de la tour de contrôle de

30 000 € imputée à tort en 2021 sur le compte 6255 « frais de déménagement » dédié aux personnels, en lieu et place du compte 6241 « transports de biens ».

En vue de contenir le poids des charges de la plateforme aéroportuaire, l'agglomération s'est efforcée d'en mutualiser les moyens. Elle a ainsi fait état, à titre d'exemple, de la réalisation d'audits croisés du système de management de la sécurité et des formations de maintien des compétences AFIS, avec l'aéroport du Puy-en-Velay. D'autres audits croisés, intéressant les questions de sûreté, devraient également être conduits avec les personnels des aéroports du Puy et de Saint- Etienne.

La chambre relève l'augmentation marquée des charges à caractère général, sur la période d'analyse, en conséquence notamment des évolutions normatives du secteur aérien, particulièrement contraignantes pour un aéroport de petite taille tel que celui d'Aurillac.

Tableau 9 : Les charges à caractère général retraitées, 2017-2021

en €	2017	2018	2019	2020	2021	Evolution 2017-2021
Charges à caractère général	414 928	524 306	567 019	465 621	612 862	48 %
<i>Dont achats</i>	61 348	91 910	107 481	91 348	114 917	87 %
<i>Dont locations et charges de copropriétés</i>	462	371	0	0	0	
<i>Dont entretien et réparations</i>	61 984	68 002	77 601	98 190	93 000	50 %
<i>Dont assurances et frais bancaires</i>	13 953	14 126	14 037	19 023	24 128	73 %
<i>Dont autres services extérieurs et divers</i>	25 275	42 020	47 404	58 893	53 929	113 %
<i>Dont sous-traitance générale</i>	187 945	212 725	260 002	138 683	232 391	24 %
<i>Dont publicité, publications, relations publiques</i>	2 161	1 013	488	0	2 070	
<i>Dont transports collectifs et de biens</i>	0	31 343	0	0	0	
<i>Dont déplacements, missions et réceptions</i>	610	1 113	936	59	32 080	
<i>Dont impôts et taxes (sauf sur personnel)</i>	58 981	58 971	55 967	54 192	57 284	- 3 %

Source : comptes de gestion, retraitement Chambre régionale des comptes

3.4 L'excédent brut d'exploitation et la capacité d'autofinancement brute

Durant la période de contrôle, l'excédent brut d'exploitation (différence entre produits et charges d'exploitation) et la capacité d'autofinancement brute (CAF brute¹⁹) ont connu des évolutions similaires, avec des fluctuations marquées.

En 2017, la CAF brute était d'un niveau satisfaisant, de quelque 237 000 €, avec des produits d'exploitation supérieurs de 25 % aux charges. En 2018, elle s'est tassée du fait d'une évolution divergente des produits, en baisse (- 3%), et des charges, en hausse (+ 16 %). En 2019, elle a retrouvé un niveau élevé grâce au dynamisme des produits (+ 41 %). En 2020, elle a chuté pour devenir négative, à - 167 000 €, dans un contexte de crise sanitaire et d'entraves à la circulation. La baisse de la CAF tient au recul des produits d'exploitation, en conséquence de l'annulation des vols de mars à juillet 2020 et du report sur 2021 du versement des subventions annuelles, allouées par le budget principal de la CABA et le département du Cantal, soit quelque 160 000 €. En 2021, elle a retrouvé un niveau élevé de 491 000 €, avec le doublement du montant des produits d'exploitation, largement lié à la perception des aides de l'État spéciales Covid-19.

Tableau 10 : Excédent brut d'exploitation et CAF brute (2017-2021)

<i>en €</i>	2017	2018	2019	2020	2021
Produits d'exploitation (A)	1 189 046	1 152 598	1 629 334	874 934	1 791 192
Charges d'exploitation (B)	948 349	1 095 946	1 209 086	1 036 319	1 294 080
Excédent brut d'exploitation (A-B)	240 697	56 652	420 248	-161 385	497 112
<i>en % des produits d'exploitation</i>	20,2 %	4,9 %	25,8 %	-18,4 %	27,8 %
= CAF brute	236 857	55 279	415 527	-167 034	490 665
<i>en % des produits d'exploitation</i>	19,9 %	4,8 %	25,5 %	-19,1 %	27,4 %

Source : comptes de gestion, retraitement Chambre régionale des comptes

3.5 Les investissements

3.5.1 Les investissements mobiliers suivis au budget annexe de l'aéroport

De 2017 à 2021, un total d'investissement mobilier de 735 419 € a été réalisé.

Ces dépenses d'équipement ont concerné, à titre principal :

- un véhicule d'intervention et d'incendie, acheté en 2019 (541 k€, HT) et financé en majeure partie par mobilisation d'un emprunt de 435 000 € ;
- un tracteur acquis en 2018 (27,9 k€, HT), un analyseur des liquides (27,7 k€, HT) et un

¹⁹ Ressources réelles dégagées par les opérations de fonctionnement, permettant de couvrir le remboursement en capital de la dette et de financer les investissements.

appareil de détection de traces d'explosifs (25,4 k€, HT) acheté en 2017 ;
 - un détecteur portable de traces d'explosifs et de stupéfiants acquis en 2019 (21,6 k€, HT).

Les ressources, dégagées par la capacité d'autofinancement nette ou CAF nette (925 000 €), ont apporté l'essentiel du financement propre disponible, ce dernier ayant été également abondé par le solde (112 000 €) d'une subvention d'investissement allouée par la région Auvergne-Rhône-Alpes, versé en 2017 au titre de l'acquisition en 2015 d'un engin de déneigement (128 300 €, HT). Le financement propre disponible s'est avéré supérieur aux dépenses d'équipement mobilier réalisées. Un emprunt de 435 000 € a cependant été contracté, lors de l'achat du camion de pompier.

Pour rappel (cf. supra), les avances remboursables de taxe d'aéroport, consenties par l'État et perçues en 2020 et 2021, ont été inscrites au compte 1678 « autres emprunts et dettes », bien que n'ayant pas la nature d'emprunts bancaires contractés pour financer des dépenses d'équipement.

Tableau 11 : Le financement des investissements mobiliers

<i>En €</i>	2017	2018	2019	2020	2021
<i>CAF nette ou disponible</i>	230 190	48 612	394 360	- 202 700	454 998
<i>Financement propre disponible</i>	241 440	52 952	394 360	- 202 700	454 998
<i>Dépenses d'équipement</i>	57 151	38 269	578 749	40 034	21 217
<i>Nouveaux emprunts de l'année et avances</i>	0	0	435 000	213 661	469 753

Source : comptes de gestion, retraitement Chambre régionale des comptes

3.5.2 Les investissements immobiliers suivis au budget principal

De 2017 à 2021, les investissements immobiliers ont atteint un montant total de 1,56 M€ HT. Ils ont été financés à hauteur de 1 M€ (68 %) sous forme de subventions d'investissement de l'État, au titre notamment des contrats de plan Etat-Région et du dispositif « Territoires à énergie positive et à croissance verte » de la région Auvergne-Rhône-Alpes et du département du Cantal.

En 2022, plusieurs programmes de travaux d'équipement sont en cours, tels que les programmes de rénovation de la rampe d'approche²⁰ et de la tour de contrôle.

²⁰ Une rampe d'approche est un système de balisage installé à l'extrémité d'approche d'une piste d'aéroport et constitué d'une série de barres lumineuses et de feux stroboscopiques.

Tableau 12 : Les investissements immobiliers, 2017-2021 (en €, HT)

Année	Principaux investissements	Montant total	Subventions			
			Région	Etat	CABA	Département
2017	Mise aux normes regards et caniveaux de la piste, éclairage du parking voitures, balisage lumineux de la piste	131 353	50 305	7 081	36 983	36 983
2018	Parking avions, terrains, indicateur de pente d'approche, étude pour la rénovation thermique de l'aérogare	433 680	-	19 200	207 240	207 240
2019	Extension de l'air de trafic commercial, parking avions, études et maîtrise d'œuvre rénovation thermique de l'aérogare	798 876	274 581	125 039	199 628	199 628
2020	Piste circulation pompiers, mise aux normes de l'indicateur de pente d'approche, achat d'un terrain	147 094	6 000	10 000	65 547	65 547
2021	Etudes pour travaux aérogare et tour de contrôle, aérogare et tour, clôtures	47 064	-	76 157	- 14 547	- 14 547
Total		1 558 067	330 886	237 477	494 851	494 851
Part		100 %	21 %	15 %	32 %	32 %

Source : données CABA, retraitement Chambre régionale des comptes

La CABA a identifié plusieurs investissements restant à réaliser, au nombre desquels la mise aux normes environnementales de l'aérogare, l'aménagement d'un bâtiment à usage mixte devant héberger les locaux professionnels des personnels, les équipements du service de piste et de sécurité-sureté et les structures associatives, l'achèvement des travaux de renouvellement de la piste, ou encore le déplacement et l'extension du parking en herbe dédié à l'aviation légère.

3.5.3 L'encours de la dette

De 2017 à 2021, l'encours de la dette du budget annexe de l'aéroport – se rapportant donc spécifiquement aux programmes d'équipements mobiliers - a fortement progressé de 88 000 € à 1,1 M€. Cette variation résulte, d'une part, de l'emprunt de 2019 de 435 000 € précédemment évoqué, et d'autre part du dispositif d'avances remboursables sur la taxe d'aéroport²¹, dont l'amortissement débute quatre années après l'exercice de perception.

Bien que non spécialement isolé et comptabilisé, l'encours de la dette du budget principal liée aux investissements immobiliers, réalisés au bénéfice de la plateforme aéroportuaire, peut être estimé au 31 décembre 2021 à près de 500 000 €. Il porterait l'encours de la dette globale intéressant l'aéroport à près de 1,6 M€, soit une capacité de désendettement

²¹ Concernant l'avance de TAP de 2020, le remboursement annuel en capital est fixé à 30 523 € entre 2024 et 2030. La somme des intérêts payés sur la durée de l'avance est de 6 599,46 €. Concernant l'avance de 2021, le tableau d'amortissement n'a pas été transmis à la CABA par la DGAC.

globale de l'ordre de trois années de capacité d'autofinancement, niveau d'endettement soutenable par l'activité aéroportuaire de l'agglomération.

4 UNE LIAISON AÉRIENNE DÉFICITAIRE CONCÉDÉE PAR LE DÉPARTEMENT ET L'ÉTAT AVEC DES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC

4.1 Les obligations de service public

4.1.1 La période 2015-2019

L'exploitation de la liaison Aurillac - Paris a fait l'objet d'une convention de délégation de service public passée entre l'Etat, le département du Cantal et la société HOP !, pour la période du 1^{er} juin 2015 au 31 mai 2019. Elle a fait également l'objet d'une convention de partenariat sur 2015-2019, au titre du financement du déficit d'exploitation, conclue entre l'ancienne région d'Auvergne, le département du Cantal, la CABA, la CCI du Cantal et l'inter-consulaire du Cantal.

Les obligations de service public imposées au délégataire ont été fixées par un arrêté ministériel du 26 juillet 2010²², puis renforcées les 9 juillet 2018²³ et 1^{er} juin 2022²⁴. Elles sont organisées en cinq rubriques : la fréquence ; les horaires ; la capacité offerte ; la politique commerciale ; la continuité de service.

Sur la période du 1^{er} juin 2011 au 31 mai 2019, les services devaient être exploités à raison, au minimum, de deux allers-retours par jour, le matin et le soir, du lundi au vendredi, d'un aller-retour le dimanche, hors jours fériés et hors périodes de délestage, soit une semaine lors des vacances scolaires de fin d'année et quatre semaines lors des vacances scolaires d'été²⁵. Ils devaient être assurés au moyen d'un appareil d'une capacité minimale de 50 sièges en semaine, et de 19 le dimanche. Les jours de la semaine où les deux fréquences sont exigées, les horaires devaient permettre un aller-retour, avec une amplitude d'au moins sept heures à destination d'Aurillac, et de huit heures à Paris. Une continuité minimale de service était prévue, avec un maximum de 3 % de vols annulés, soit la réalisation d'au moins 1 012 vols sur 2018-2019.

²² Arrêté du 26 juillet 2010 modifiant les obligations de service public imposées sur les services aériens réguliers entre Aurillac et Paris (Orly), annexé au contrat de DSP 2019-2023.

²³ Arrêté du 9 juillet 2018 modifiant les obligations de service public imposées sur les services aériens réguliers entre Aurillac et Paris (Orly), annexé au contrat de DSP 2019-2023.

²⁴ Arrêté du 1er juin 2022 modifiant les obligations de service public imposées sur les services aériens réguliers entre Aurillac et Paris (Orly).

²⁵ Soit 230 jours en semaine et 46 dimanches en 2018-2019.

4.1.2 La période 2019-2023

Le 3 octobre 2019, une nouvelle convention de délégation de l'exploitation de la ligne a été conclue entre l'Etat, le département du Cantal et la société Air France, couvrant la période du 1^{er} juin 2019 au 30 mai 2023. L'avenant n°1, conclu le 24 décembre 2019, a fixé la date de fin de contrat au 31 mai 2023 et acté la prise en charge par l'Etat des dépenses lui incombant sur 4 ans, la dernière année étant précédemment conditionnée à la disponibilité des crédits.

Dans le même temps, une convention de partenariat pour le financement sur 2019-2023 du déficit d'exploitation de la ligne a été signée entre la région Auvergne-Rhône-Alpes, le département du Cantal et la communauté d'agglomération d'Aurillac, identifiés comme « cocontractants des conditions d'exécution de la DSP ».

Pour la période du 1^{er} juin 2019 au 31 mai 2023, les nouvelles obligations prévoient trois allers-retours par jour, en semaine, avec une rotation supplémentaire à la mi-journée, et un appareil d'une capacité minimale de 45 sièges. Les jours où trois allers-retours sont exigés, les horaires doivent permettre aux passagers d'effectuer un aller-retour dans la journée, avec une amplitude à destination d'au moins sept heures à Aurillac et d'au moins huit heures à Paris entre les rotations de début et fin de journée. La rotation de milieu de journée doit s'effectuer entre 11 heures (départ d'Aurillac) et 17 heures 30 (retour à Aurillac). Les obligations imposent également une politique tarifaire spécifique à destination en priorité des entreprises, ainsi que des passagers voyageant pour motif de loisirs. La politique tarifaire doit répondre à un objectif de maintien et de développement des emplois du territoire et des activités locales, et de maintien de la ligne dans une perspective de désenclavement du territoire.

A partir du 1^{er} juin 2023, la rotation de fin de semaine doit intervenir le dimanche soir ; des possibilités de délestage sont prévues, sous conditions, pour déroger à l'aller et retour de la mi-journée. Il en ressort un objectif total de 1 508 vols à réaliser en 2021-2022.

Les conventions de délégation, couvrant les périodes de 2015-2019 et 2019-2023, comportent également une annexe traitant de l'offre de la compagnie aérienne en termes d'indicateurs d'activité (nombre de passagers, taux de remplissage) et de compte d'exploitation analytique prévisionnel. Mais les deux indicateurs d'activité, proposés par la compagnie, ne constituent pas des obligations de service public : ils ne sont donc pas susceptibles de donner lieu à l'application de pénalités. Ils n'ont ainsi qu'une valeur purement indicative, alors qu'ils devraient constituer des engagements de valeur contractuelle de la compagnie aérienne, pris en compte dans les modalités de détermination du montant de la compensation supportée par les financeurs publics.

4.2 La compensation financière des obligations de service public

Les deux conventions de DSP définissent des niveaux maximaux de compensation financière pouvant être alloués à la compagnie de transport, en contrepartie des obligations de service public imposées.

Dans la première délégation, la convention de 2015 prévoyait un montant de 11,96 M€. La seconde délégation retient une compensation financière maximale de 16,98 M€, soit une augmentation significative de près de 42 % sur le motif d'une prévision de hausse du trafic de

plus de moitié attendue sur 4 ans, de 115 600 à 178 903 passagers transportés et de 1 000 à 1 500 vols annuels assurés, à raison de la rotation supplémentaire de mi-journée exploitée.

Tableau 13 : Rapprochement entre les compensations financières prévisionnelles des deux délégations de transport

En €	Opérateur Hop 2015-2019		Opérateur Air France 2019-2023		Ecart
Collectivités	4 595 836	38 %	8 036 900	47,3%	3 441 064
dont Région	1 312 500	11 %	1 400 000	8,3%	87 500
dont Département	1 641 668	14 %	3 318 450	19,5%	1 676 782
dont CABA	1 641 668	14 %	3 318 450	19,5%	1 676 782
Chambres consulaires	787 064	7 %			- 787 064
dont Interconsulaire	120 000	1 %	-	0%	- 120 000
dont CCI	667 064	6 %	-	0%	- 667 064
Sous-Total	5 382 900	45 %	8 036 900	0%	2 654 000
Participation de l'Etat	6 579 100	55 %	8 947 100	52,7%	2 368 000
Compensation financière maximale	11 962 000	100 %	16 984 000	100%	5 022 000

Source : contrats de DSP, conventions de financement

L'État demeure le principal financeur de la liaison Aurillac-Paris, avec un montant cumulé prévisionnel de 6,58 M€ puis de 8,95 M€ dans le cadre de la convention en cours, soit respectivement 55 % et 53 % du montant total de la compensation financière allouée à la compagnie. Viennent ensuite le département et la CABA, à parts égales selon les termes de la convention actuelle, puis la région Auvergne-Rhône-Alpes. Les chambres consulaires se sont totalement désengagées du dispositif de compensation, lors de la conclusion de la convention de 2019-2023.

Tableau 14 : Répartition de la compensation financière pour la compagnie Air France

En €	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023	Total	Part
Région	350 000	350 000	350 000	350 000	1 400 000	8,2 %
Département	958 350	863 750	766 175	730 175	3 318 450	19,5 %
CABA	958 350	863 750	766 175	730 175	3 318 450	19,5 %
Total collectivités	2 266 700	2 077 500	1 882 350	1 810 350	8 036 900	47,3 %
Participation de l'Etat	2 169 300	2 264 500	2 300 650	2 212 650	8 947 100	52,7 %
Compensation financière maximale	4 436 000	4 342 000	4 183 000	4 023 000	16 984 000	100 %

Source : contrats de DSP, conventions de financement

4.3 La délégation de transport avec la compagnie HOP (2015-2019)

Les stipulations de la convention de 2015-2019 prévoyaient la réduction de la compensation financière, à hauteur des pénalités encourues en cas de manquements du transporteur à ses obligations de service public, notamment dans le cas d'un taux d'annulation des vols supérieur à 3 % de l'objectif annuel fixé contractuellement.

Le contrôle de l'exécution des obligations de service public est effectué chaque année par la Direction de la sécurité civile - Centre-Est, au nom du ministre chargé des transports. Il donne lieu à un procès-verbal signé par le département, la compagnie aérienne et l'Etat. De

2016 à 2019, le transporteur n'a pas satisfait à ses obligations quant au nombre annuel de vols, manquement sanctionné par l'application de pénalités financières d'un montant total de 122 733 €.

Le montant de la compensation financière versée par les financeurs publics a respecté le plafond contractuel, bien que le déficit effectivement réalisé et constaté ait excédé le déficit d'exploitation prévisionnel durant les exercices 2017, 2018 et 2019.

Durant la même période de 2017 à 2019, le nombre de passagers a dépassé, à hauteur de plus de 5 %, les engagements contractuels de la compagnie aérienne. Depuis 2016 également, le taux de remplissage a été meilleur que celui prévu au contrat, s'établissant à 69 % pour un niveau maximal escompté de 64 %.

Tableau 15 : Des objectifs non-atteints en nombre de vols

	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019
<i>Prévisionnel</i>				
Nombre de vols		1 008	1 002	1 012
Nombre de passagers	27 500	28 300	29 500	30 300
Taux de remplissage	58 %	59 %	62 %	64 %
<i>Réalisé</i>				
Nombre de vols		974	946	970
Taux d'annulation	Non renseigné	3,4 %	5,6 %	4,2 %
Nombre de passagers	Non renseigné	31 433	30 955	33 015
Taux de remplissage	Non renseigné	69 %	70 %	72 %

Source : CABA, DGAC, retraitement chambre régionale des comptes

Tableau 16 : Répartition de la compensation financière allouée à la compagnie HOP, par exercice d'exploitation (1^{er} juin au 31 mai)

En €	2016-2017	2017-2018	2018-2019
Région	350 000,00	350 000,00	350 000,00
Interconsulaire	30 000,00	30 000,00	30 000,00
Département	417 831,00	366 454,00	340 417,00
CABA	417 831,00	366 454,00	340 417,00
CCI	171 957,09	157 801,97	150 056,87
Participation de l'Etat	1 695 978,88	1 553 089,97	1 479 977,73
Total compensation financière	3 083 597,97	2 823 799,94	2 690 868,60
Pénalités	- 15 402,03	- 75 200,06	- 32 131,40
%	0,497 %	2,594 %	1,180 %
Compensation financière maximale	3 099 000	2 898 550	2 723 450
Déficit réel	4 351 000	4 711 000	4 380 000

Source : CABA, DGAC, retraitement chambre régionale des comptes

4.4 La délégation de transport avec la compagnie Air France (2019- 2023)

4.4.1 Le respect formel des obligations de service public, hors politique tarifaire

Du 1^{er} juin 2019 au 31 mai 2022, le taux d'annulation des vols a été inférieur à 3 % ; aucune pénalité n'a donc été appliquée à ce titre. La plupart des annulations de vols intervenues lors de la crise sanitaire ont été qualifiées, par l'État, de « raisons extérieures défavorables », conformément aux dispositions de l'arrêté du 9 juillet 2018 explicitant les cas de force majeure ne pouvant être directement imputables au transporteur.

Sur la période de 2019-2020, le transporteur a effectué en semaine hors jours fériés 6 vols quotidiens durant 167 jours, du 1^{er} juin 2019 au 17 mars 2020. Puis, du 18 mars 2020 au 31 mai 2020, 307 vols ont été annulés dont 296 directement imputés à la crise sanitaire, par l'effet des mesures de confinement de la population et de restriction des déplacements.

Sur la période 2020-2021, le transporteur n'a plus réalisé en semaine hors jours fériés que 6 vols quotidiens sur seulement 2 jours. Il a réduit son activité à 4 vols quotidiens, durant 137 jours. Les 780 vols ainsi annulés, au regard des engagements au titre des obligations de service public, ont été imputés dans leur intégralité à la crise sanitaire.

Enfin, sur la période 2021-2022, le transporteur n'a jamais assuré en semaine hors jours fériés les 6 vols quotidiens requis. Il s'en est tenu à 4 vols quotidiens, sur 223 jours. Sur un volume total de 479 vols annulés durant cette période, ayant affecté pour la plupart la troisième rotation, 472 ont été encore imputés à la crise sanitaire ; les quelques autres annulations ont été imputées à diverses causes, de nature météorologique notamment.

4.4.2 L'absence de contrôle du respect des obligations de service public relatives à la politique tarifaire

Aux termes des arrêtés ministériels des 9 juillet 2018 et 1^{er} juin 2022, ayant amendé les obligations de service public imposées sur les services aériens réguliers entre Aurillac et Paris, l'exploitant de la ligne doit mettre en œuvre une politique tarifaire spécifique.

Mais en la matière, la compagnie Air France n'a pas communiqué d'éléments explicitant le contenu de sa politique tarifaire, devant être spécifiquement orientée à destination des entreprises ainsi que des passagers voyageant pour motif de loisirs. Les contrôles, annuels, diligentés par les services de l'aviation civile ne traitent pas du respect de cette obligation de service public, bien qu'aucune donnée ne permette d'affirmer qu'elle ait été respectée.

La chambre invite donc les autorités délégantes, État et département du Cantal, à s'assurer du respect par le délégataire des obligations de service public en matière de politique tarifaire.

4.4.3 L'absence d'avenant au contrat de délégation prenant en considération l'abandon de la troisième rotation quotidienne

Du 1^{er} juin 2020 au 31 mai 2022, et en dehors des périodes de confinement, de couvre-feu et autres mesures restrictives des déplacements ayant rendu impossible ou ayant fortement entravé l'activité aérienne, la compagnie aérienne a contenu le service assuré à 4 vols quotidiens durant donc une période de 360 jours (selon le quantum contractuel de jours d'exploitation durant une année).

En dehors de ces périodes d'empêchement, pour lesquelles la qualification de force majeure a été retenue et appliquée, la compagnie a réalisé les seules rotations du matin et du soir et mis fin à celle de la mi-journée. Abandonnant de facto, la troisième rotation quotidienne, Air France n'a pas respecté, en accord avec le département du Cantal, les obligations de service public contractuelles et réglementaires, auxquelles elle était tenue. Ainsi, deux des trois parties prenantes, la compagnie aérienne et le département, ont fait évoluer l'offre initiale, entérinée par le contrat de délégation, au-delà des périodes spécifiques de crise, s'arrogeant le pouvoir de décider, de modifier le contenu des obligations de service, modification de contenu constitutive d'une modification substantielle de l'économie générale du contrat de DSP. Dans un contexte et au prétexte de la crise sanitaire, la compagnie exploitante de la ligne et le département ont adapté, à leur gré, l'offre contractuelle de services qui devait être assurée.

Pour le moins, une telle évolution aurait dû conduire à modifier le contrat de DSP par avenant, pour acter d'une part de l'impossibilité d'assurer l'obligation de service public tenant à la troisième rotation quotidienne, jusqu'à la levée de l'état d'urgence sanitaire intervenue le 1^{er} août 2022²⁶, et d'autre part actualiser en conséquence les objectifs en termes du nombre de passagers et de taux de remplissage.

Nécessaire au plan juridique, un tel avenant aurait permis de mieux protéger les intérêts financiers de l'ensemble des financeurs publics et de leur éviter de s'acquitter du montant contractuel intégral de la compensation financière - soit 4,34 M€ en 2020-2021 et 4,18 M€ en 2021-2022 - en l'absence de service rendu à due concurrence. La gestion de la délégation de service public a dérogé au droit commun des contrats, en principe amendés par la voie de l'avenant, pour en modifier la teneur selon l'évolution des conditions de mise en œuvre du service public dans le cas de contrats de DSP.

La compagnie Air France a en tout état de cause supporté bien peu de risques d'exploitation, grâce à la protection assurée par les dispositions réglementaires relatives aux cas de force majeure, et par l'effet du découplage entre montant de la rétribution servie au délégataire et niveau du service accompli - en nombre de passagers transportés. Le contrat, dans ses modalités d'exécution tout au moins, se révèle ainsi manifestement déséquilibré en faveur de la compagnie Air France, et au détriment des financeurs publics, État, département du Cantal, région Auvergne-Rhône-Alpes et communauté d'agglomération du bassin d'Aurillac.

Au surplus, ce soutien public se cumule avec les soutiens de droit commun accordés par l'Etat au délégataire, au titre des mesures de soutien en faveur des entreprises dans le cadre de la crise sanitaire.

²⁶ Loi n° 2022-1089 du 30 juillet 2022 mettant fin aux régimes d'exception créés pour lutter contre l'épidémie liée à la covid-19.

Pour finir, la chambre note encore que la modification du service accompli par l'exploitant ne s'est pas traduite au plan réglementaire, l'arrêté du 9 juillet 2018 relatif aux obligations de service public n'ayant pas été modifié en conséquence et demeurant toujours le document de référence quant à l'étendue desdites obligations.

En réponse aux observations provisoires de la chambre, la CABA s'est déclarée favorable à l'évolution du contrat en cours dans le sens préconisé. Elle a précisé avoir déjà défendu, de par le passé, la nécessité de pouvoir introduire dans le contrat-type élaboré par l'État des clauses spécifiques et négociées avec le délégataire. Au regard du nombre très restreint d'opérateurs en capacité de se positionner sur de tels contrats, il est en effet essentiel que la puissance publique puisse disposer de larges pouvoirs d'action et de contrôle sur les conditions d'exercice des services. Or, en dépit des assouplissements apportés, le cadre normatif régissant les délégations reste, selon la CABA, encore très imparfait. Une plus grande latitude consentie aux autorités délégantes constituerait, toujours à l'estime de la communauté d'agglomération, le gage de leur capacité à peser effectivement et à améliorer la gestion des deniers publics, ainsi que pour définir le niveau de service requis et l'adapter en tant que de besoin, notant pour finir que le signataire du contrat de délégation avec l'État est le département du Cantal.

4.4.4 L'absence de pénalités appliquées malgré un niveau de service fait réduit lors de la période post-crise sanitaire 2021-2022

Du 1^{er} juin 2021 au 31 mai 2022, c'est-à-dire en période d'après crise, hors application de mesures de confinement²⁷ et de couvre-feu, les autorités délégantes ont considéré que la compagnie Air France avait effectué 1 479 vols sur 1 508²⁸, et que la plupart des vols annulés se trouvaient justifiés par les effets de la crise sanitaire.

Pour la chambre au contraire, l'impact direct de la crise sanitaire doit être contenu au mois de juin 2021, unique mois durant lequel des mesures de restriction des déplacements étaient encore en vigueur, sous forme de couvre-feu. La chambre estime en conséquence que seules les annulations de vols intervenues sur le mois de juin 2021 peuvent être rattachées (et justifiées) directement aux effets de la crise sanitaire. Par suite, la chambre établit un décompte de seulement 1 051 vols effectués²⁹, sur la base duquel il en ressortirait une pénalité d'un montant de 1 141 959 € pour manquement aux exigences contractuelles afférentes au contenu du service assuré.

En définitive donc, la compagnie Air France n'a atteint sur la période 2021-2022 que 63 % des objectifs de trafic de passagers et de taux de remplissage, tout en ayant perçu en son intégralité le montant de la subvention publique prévue au contrat de délégation de service public.

²⁷ Périodes d'interdiction de déplacement lors de la crise sanitaire : 17/03/2020 – 11/05/2020 ; 30/10/2020 – 15/12/2020 ; 03/04/2021-03/05/2021. Levée du couvre-feu : 20/06/2021.

²⁸ Objectif de 1 508 vols – 29 vols annulés relevant de la responsabilité de la compagnie = 1 479 vols effectués (479 vols annulés ne relevant pas de la responsabilité de la compagnie, dont 472 imputés à la crise sanitaire).

²⁹ Objectif de 1 508 vols – 29 vols annulés relevant de la responsabilité de la compagnie – 428 vols annulés = 1 051 vols effectués (428 vols annulés après la période de couvre-feu, de juillet 2021 à mai 2022, relevant de la responsabilité de la compagnie). Seuls 44 vols annulés en juin 2021 peuvent être imputés à la crise sanitaire et ne relèvent pas de la responsabilité de la compagnie.

Tableau 17 : Des objectifs non atteints en nombre de vols

2021-2022	
Prévisionnel	
Nombre de vols prévus au titre des OSP	1 508
Nombre de passagers	45 873
Taux de remplissage	66 %
Réalisé	
Nombre de vols comptabilisés par les autorités déléguées	1 479
Taux d'annulation (hors crise sanitaire) comptabilisé par les autorités déléguées	1,90 %
Pénalités	0 €
Nombre de vols comptabilisés par la CRC	1 051
Taux d'annulation (hors crise sanitaire) comptabilisé par la CRC	30,3 %
Pénalités	1 141 959 €
Nombre de passagers	28 489
Taux de remplissage	42%

Source : CABA, DGAC, retraitement chambre régionale des comptes

Tableau 18 : Répartition et montant de la compensation financière versée à la compagnie Air France, du 1^{er} juin 2021 au 31 mai 2022

En €	2021-2022*
Région	350 000
Département	766 175
CABA	766 175
Participation de l'Etat	2 300 650
Total compensation financière	4 183 000
Pénalités	0
Déficit réel	Non renseigné

Source : CABA, DGAC, retraitement chambre régionale des comptes

*: montants prévisionnels, au regard du procès-verbal du respect des OSP de la ligne aérienne dressé le 29 août 2022 par le ministère chargé des transports.

4.4.5 Des coûts d'exploitation de la liaison aérienne insuffisamment transparents

Les comptes de résultat analytique produits par la compagnie Air France ont fait l'objet de plusieurs observations de la part des commissaires aux comptes, quant à la rémunération de la compagnie (pour 2020/2021 et pour la période précédente), aux frais généraux et de structure, quant aux frais d'assistance en escale, ou s'agissant encore des frais commerciaux. La concordance des différentes rubriques objet d'observations n'a pu donner lieu à validation des commissaires aux comptes, au regard des données de la comptabilité de la société Air France.

Les réserves et observations formulées par le département de 2019 à 2021, à destination de la compagnie aérienne et de l'Etat, portant sur l'exécution du service et l'absence de transparence des comptes de la compagnie, sont demeurées lettre morte. Le département a néanmoins validé la non application de pénalités sur la période 2021-2022. L'Etat n'a pour sa part pas formulé de réserve et observation.

Aux termes de la convention de partenariat de 2019-2023, le département du Cantal doit procéder à une information régulière de ses cocontractants sur les conditions d'exécution de la délégation, par la voie d'une réunion annuelle du comité de gestion de la ligne, et de réunions techniques aux fins d'étudier les résultats, la qualité d'exploitation et les rapports trimestriels de trafic. Pour autant, la CABA ne dispose pas d'information lui permettant d'apprécier le coût

réel supporté par la compagnie Air France sur la ligne Aurillac-Paris. Elle n'a en effet accès qu'un seul compte de résultat analytique, à l'exclusion d'extraits de la comptabilité de la compagnie Air France se rapportant spécifiquement à l'exploitation de ligne Aurillac-Paris.

La gestion des contrats successifs de DSP a manifestement dérogé au droit commun des contrats de délégation, avec un niveau d'information limité et de transparence insuffisante quant aux coûts réels du service.

L'ordonnateur en exercice, ainsi que ses prédécesseurs, et le département, ont fait écho à ce diagnostic, soulignant le faible pouvoir de négociation des collectivités locales vis-à-vis de la compagnie Air France et de ses filiales, pour la plupart des composantes des contrats, notamment l'exécution du service (régularité et annulation des vols) et les conditions financières (absence de répartition transparente des produits et des charges réels constatés, se rapportant spécifiquement à l'exploitation de la ligne aérienne). Le nombre très restreint de compagnies aériennes, répondant aux appels d'offres relatifs à l'exploitation de la ligne, engendre et entretient un climat d'incertitude sur la pérennité de l'exploitation, dont il s'ensuit un rapport de force en défaveur des collectivités publiques locales.

4.5 Conclusion sur le contrat de DSP avec les compagnies aériennes

De juin 2017 à mai 2022, l'Etat, la région, le département, la CABA et les chambres consulaires ont alloué un montant total de 18,6 M€ d'aides publiques à l'exploitant de la ligne Aurillac-Paris, la compagnie aérienne Air France et sa filiale Hop.

Sur la période d'après crise sanitaire, de 2021 à 2022, Air France n'a atteint que 63 % des objectifs de trafic de passagers et de taux de remplissage, mais a cependant bénéficié de l'intégralité de la subvention publique prévue au contrat de délégation de service public.

Le contrat de DSP, en ses clauses et bien plus encore quant à ses modalités d'exécution, est déséquilibré en faveur de la compagnie aérienne Air France, au détriment des financeurs publics. Nullement spécifique à la ligne desservant Aurillac, la situation de déséquilibre observée tient principalement à l'asymétrie de pouvoir de négociation entre les entités publiques d'une part - surtout les collectivités locales - et d'autre part les compagnies aériennes. Il en résulte que ces dernières demeurent *in fine*, les seules et véritables détentrices du pouvoir de décision quant au maintien ou à l'arrêt d'exploitation d'une ligne, considérée par elles comme non rentable, quelles que puissent être la teneur des stipulations contractuelles et clauses de garantie/sauvegarde insérées dans les conventions de délégation.

En réponse aux observations provisoires de la chambre, le département a précisé que les conclusions et recommandations établies en septembre 2018, à l'occasion des assises du transport aérien, fixaient le principe d'une évolution du modèle de ces contrats de DSP vers une plus grande souplesse, selon un objectif de résultats plutôt que de moyens, qui n'ont, selon ses dires, pas à ce jour, été suivies d'effet.

Pour sa part, la CABA a déclaré partager le constat d'inégalité entre collectivités et la compagnie aérienne Air France. Elle a précisé qu'un moyen de la réduire serait l'accès des collectivités aux coûts moyens de détention et d'exploitation de chaque type d'appareil, de la même façon que des comparaisons des coûts de touchée sur divers aéroports européens sont accessibles.

5 BILAN DES SOUTIENS PUBLICS ET PERSPECTIVES

5.1 Une fréquentation contenue de la ligne qui entraîne une aide publique par passager importante

Dans le cas de l'aéroport d'Aurillac, les aides publiques allouées durant la période sous revue ont été alimentées :

- de subventions d'exploitation, versées par la communauté d'agglomération du bassin d'Aurillac et le département du Cantal ;
- de la majoration de la taxe d'aéroport, reversée aux aéroports petits et moyens dans le cadre de la péréquation de cette taxe ;
- de l'aide d'Etat exceptionnelle Covid-19 ;
- d'avances de taxe d'aéroport consenties par l'État ;
- de subventions d'investissements en provenance de différents financeurs publics ;
- de compensations versées à Air France et ses filiales, en contrepartie des obligations de service public, par l'ensemble des financeurs publics, Etat, région, département du Cantal, CABA, chambres consulaires.

L'aide publique allouée, déjà significative en temps ordinaire, a fortement augmenté durant la période contrôlée. Ainsi, en « rythme de croisière » hors période de crise sanitaire, l'aide versée a représenté en moyenne de 106 € à 116 € par passager pour les années 2017 à 2019.

En 2020, le montant de l'aide publique par passager a atteint un niveau maximal de 342 €, par l'effet des avances de taxe d'aéroport consenties dans le cadre de la crise sanitaire et du nouveau contrat de délégation conclu avec la compagnie Air France. En 2021, le montant agrégé de l'aide publique a reculé à 256 € par passager, en prenant en considération les aides Covid-19 de l'Etat, les avances de taxe de l'État, le soutien financier supplémentaire apporté par la CABA et le département, et la seconde année de compensation du déficit d'exploitation de la ligne.

L'ensemble des soutiens publics a dépassé ainsi le prix moyen d'un billet d'avion aller-simple Aurillac-Paris, soit une centaine d'euros avant la crise, et de 2,5 fois à 3,5 fois le même prix durant la crise sanitaire, niveau incontestablement très élevé.

Tableau 19 : Soutien public à l'aéroport d'Aurillac

	2017	2018	2019	2020	2021
<i>Subventions au fonctionnement</i>	469 299 €	402 133 €	510 227 €	310 728 €	1 074 007 €
<i>CABA</i>	80 000 €	80 000 €	80 000 €	- €	220 000 €
<i>Département</i>	80 000 €	80 000 €	80 000 €	- €	220 000 €
<i>Péréquation de la taxe d'aéroport versée par l'Etat</i>	309 299 €	242 133 €	350 227 €	310 728 €	51 446 €
<i>Aides Etat COVID-19</i>					582 561 €
<i>Subvention d'investissement</i>	131 352 €	433 680 €	798 876 €	147 094 €	47 063 €
<i>Avances Etat</i>				213 661 €	469 753 €
<i>Compensation OSP</i>	3 099 000 €	2 899 000 €	2 723 000 €	4 436 000 €	4 342 000 €
<i>Total soutien public</i>	3 699 651 €	3 734 813 €	4 032 103 €	5 107 483 €	5 932 823 €
<i>Nombre de passagers</i>	31 952	32 761	38 188	14 916	23 204
<i>Total soutien public par passager</i>	116 €	114 €	106 €	342 €	256 €
<i>Ratio compensation OSP/Total soutien public</i>	84 %	78 %	68 %	87 %	73 %

Sources : Comptes de gestion, CABA, contrats de DSP, convention de financement

5.2 Une liaison aérienne qui bénéficie d'un soutien public un peu supérieur à la moyenne

Les comparaisons établies avec d'autres lignes d'aménagement du territoire situaient la liaison Aurillac - Paris avant la crise sanitaire, dans la moyenne des niveaux de soutien public aux aéroports, en termes de nombre de passagers et au-dessus en termes de remplissage des vols.

Tableau 20 : Données d'exploitation des lignes d'aménagement du territoire sur les périodes 2017 et 2018 (par nombre de passagers)

Ligne	Compensations versées (M€)			Passagers	Passagers par vol	Coefficient de remplissage	Subvention par passager
	Collectivités	État	Total				
<i>Le Puy-en-Velay-Paris</i>	0,6	0,6	1,2	6 245	7,3	39 %	190
<i>Castres-Paris</i>	2,4	0,5	2,9	25 838	30,1	60 %	113
<i>Agen-Paris³⁰</i>	2,6	0,1	2,7	28 696	30,1	58 %	92
<i>Aurillac-Paris</i>	1,3	1,6	2,8	30 594	32,7	68 %	92
<i>Brive-Paris</i>	1,3	1,3	2,5	31 036	31	63 %	81
<i>La Rochelle-Poitiers-Lyon</i>	1	0,5	1,5	43 253	44,5	79 %	35
<i>Rodez-Paris</i>	0,5	0,7	1,2	49 623	29,8	60 %	24
<i>Moyenne</i>	1,4	0,7	2,1	30 755	29,4	61 %	69

Source : Sénat, rapport d'information fait au nom de la mission d'information, « Transports aériens et l'aménagement des territoires », sur la base des données transmises par la DGAC. Septembre 2019

³⁰ Décision des collectivités de résilier la convention de DSP annoncée en juin 2020.

Mais les données comparatives disponibles, insérées au tableau ci-dessus, ne traitent que des compensations versées aux compagnies aériennes et non de l'intégralité des aides publiques versées. De surcroît, elles portent sur les années 2017 et 2018. Elles offrent néanmoins un point de comparaison objectif, entre les différentes lignes d'aménagement du territoire (LAT) en activité à cette date.

Il en ressort que le nombre de passagers de la ligne d'Aurillac est proche de la liaison Brive-Paris. Le nombre de passagers par vol, avec un coefficient de remplissage de 68 %, occupe le deuxième rang derrière la ligne La Rochelle-Poitiers-Lyon qui présente le meilleur coefficient.

Ce taux intermédiaire de remplissage nécessite le versement d'un soutien public, pour équilibrer les comptes de l'aéroport, soutien qui se situe dans la moyenne des aéroports : les passagers de la liaison Aurillac / Paris sont un peu plus « subventionnés » que le niveau moyen observé pour l'ensemble des LAT. La chambre note, enfin, le poids significatif du soutien consenti par l'État, dépassant 57 % du montant de la compensation versée, alors qu'il représente plutôt un tiers de la compensation pour les autres lignes.

5.3 Une dépendance des collectivités locales face aux compagnies aériennes qui risque de s'accroître à l'avenir

5.3.1 La reprise de la 3^e rotation

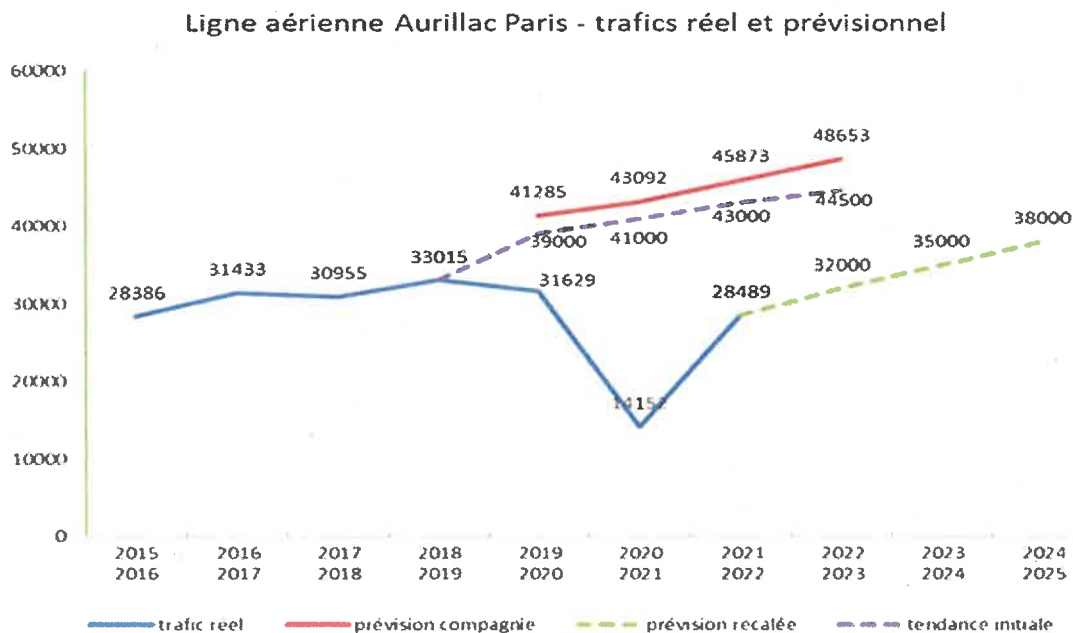
Depuis octobre 2022, une troisième rotation est de nouveau assurée à la mi-journée, mais désormais limitée aux lundi et vendredi. Cette fréquence bi-hebdomadaire n'est pas conforme aux obligations de service public, exigeant de la compagnie Air France l'exploitation d'une troisième rotation quotidienne en semaine.

Dès lors que le niveau de service accompli est en deçà de l'offre initiale, et dans le souci de préserver les intérêts financiers des collectivités publiques impliquées, il y a lieu de modifier par avenant le contrat de DSP en cours, pour acter de l'incapacité de la compagnie aérienne à respecter les obligations lui incombant au titre de la ligne d'aménagement du territoire Aurillac-Paris.

5.3.2 Les prévisions de reprise du trafic

Les perspectives de reprise du trafic pour 2022-2025, transmises par le département du Cantal, tablent sur une hausse du trafic avec un retour au niveau d'activité de 2019 en 2023, soit quelque 33 000 passagers, puis une augmentation de trafic à 38 000 passagers en 2025 attendue, notamment, de la 3^e rotation journalière. Ces perspectives, si elles venaient à se concrétiser, permettraient un retour au niveau d'activité d'avant crise plus rapide que pour l'ensemble du trafic national, et celui des aéroports voisins du Puy-en-Velay et de Clermont-Ferrand.

Graphique n° 3 : ³¹ Trafic réalisé et prévisions de trafic 2022-2025



Source : Département du Cantal

Le président de la communauté d'agglomération du bassin d'Aurillac a indiqué que la capacité d'accueil de l'aéroport était à son estime contrainte par les surfaces et les aménagements internes de l'aérogare, qui ne permettent aujourd'hui de traiter qu'un seul vol à la fois et d'une capacité maximale de 50 passagers, sans préjudice des études en cours sur un projet d'extension. De même, la capacité de stationnement du parking « avions » et du parking pour voitures est d'ores et déjà intégralement exploitée : l'aéroport d'Aurillac est proche de ses capacités maximales d'activité. Selon l'ordonnateur, la priorité des acteurs institutionnels est de garantir un service public de mobilité par transport aérien, non de promouvoir un développement commercial. L'initiative privée demeure très contenue, excepté pour quelques liaisons saisonnières à destination de la Corse qui ont connu un certain succès. Parmi les différentes hypothèses de développement évoquées ont été citées celles de vols charters vers Aurillac, pour des motifs touristiques avec la proximité de la station de ski du Lioran, et culturels en relation avec le festival international de théâtre de rue d'Aurillac. Mais, du fait de capacités limitées d'hébergement et de l'absence localement de tour-opérateurs d'envergure nationale, un tel développement d'activité ne pourra reposer que sur l'engagement d'acteurs privés, voyagistes et hôteliers.

³¹ En bleu, le trafic réel, constaté. En rouge le trafic prévu par la compagnie dans son offre. En violet pointillé, le trafic raisonnablement prévisible ...avant la crise sanitaire. En vert pointillé, le trafic raisonnablement prévisible à partir des derniers chiffres de fréquentation.

5.3.3 L'impact potentiel du futur renouvellement de la délégation de service public.

Le département du Cantal a publié les 22 et 25 juillet 2022 un nouvel appel d'offres pour la délégation de l'exploitation de services aériens réguliers entre Aurillac et Paris -Orly, sur 2023-2027. L'appel d'offres prévoit une exploitation à partir du 1^{er} juin 2023, pour un montant maximal de 31 M€, soit une hausse significative (+ 77 %) par rapport au précédent contrat de délégation en cours, couvrant 2019-2023, pour des obligations de services publics proches de celles actuellement en vigueur.

L'avenir de l'aéroport dépendra du contenu des offres déposées par les deux candidats déclarés, les compagnies aériennes Amelia et Chalais. Les collectivités devront très probablement supporter une hausse significative du montant de leur soutien à l'aéroport, qui pourrait atteindre le niveau de 200 € par passager, soit un quasi – doublement des aides publiques par rapport à la situation d'avant la crise sanitaire.

Les termes d'une telle délégation, nullement fantaisistes, accentueront encore la dépendance et l'asymétrie de pouvoir de négociation des collectivités publiques face aux compagnies aériennes pour la prochaine période 2023-2027 d'exploitation, par rapport à la situation d'avant crise sanitaire déjà très favorable aux compagnies.

Annexe n° 1. Taux de remplissage moyen des vols, du 1^{er} juin au 31 mai de chaque année d'exécution

	2017-2018	2018-2019	2019-2020
<i>Juin</i>	71 %	77 %	51 %
<i>Juillet</i>	75 %	78 %	48 %
<i>Août</i>	74 %	78 %	51 %
<i>Septembre</i>	68 %	65 %	47 %
<i>Octobre</i>	71 %	75 %	55 %
<i>Novembre</i>	73 %	72 %	52 %
<i>Décembre</i>	69 %	71 %	42 %
<i>Janvier</i>	57 %	57 %	38 %
<i>Février</i>	65 %	65 %	44 %
<i>Mars</i>	68 %	75 %	28 %
<i>Avril</i>	72 %	74 %	0 %
<i>Mai</i>	66 %	68 %	0 %
<i>Taux remplissage moyen par année d'exécution</i>	69 %	71 %	48 % entre le 1 ^{er} juin 2019 et le 28 février 2020

Source : données Air France, analyse Cour des comptes, retraitement Chambre régionale des comptes

**Annexe n° 2. Taux de remplissage moyen des vols entre 2017 et 2020
par heure de vol**

Ligne	Heure	Taux de remplissage moyen	Nombre de vols
Aurillac Paris			
AUR ORY	13:50	42 %	179
AUR ORY	07:20	56 %	12
AUR ORY	07:05	57 %	651
AUR ORY	07:25	62 %	11
AUR ORY	07:10	63 %	66
AUR ORY	07:15	70 %	15
AUR ORY	18:05	70 %	845
AUR ORY	18:10	73 %	110
Paris Aurillac			
ORY AUR	15:50	36 %	194
ORY AUR	09:05	49 %	732
ORY AUR	20:05	68 %	972

Source : données Air France, analyse Cour des comptes, retraitement Chambre régionale des comptes

Annexe n° 3. Taux de remplissage moyen des vols, par ordre croissant, entre 2017 et 2020 par jour et par heure de vol

Ligne	Jour	Heure	Taux de remplissage moyen par ordre croissant	Nombre de vols
Aurillac Paris				
AUR ORY	mercredi	13:50	31 %	36
AUR ORY	mardi	13:50	35 %	36
AUR ORY	jeudi	13:50	36 %	36
AUR ORY	jeudi	07:05	46 %	127
AUR ORY	mercredi	07:05	51 %	144
AUR ORY	vendredi	07:05	53 %	135
AUR ORY	lundi	13:50	54 %	34
AUR ORY	vendredi	13:50	54 %	37
AUR ORY	jeudi	07:10	54 %	14
AUR ORY	mercredi	07:10	56 %	13
AUR ORY	mardi	18:05	57 %	137
AUR ORY	mardi	07:05	60 %	123
AUR ORY	mercredi	18:05	61 %	142
AUR ORY	mardi	18:10	62 %	18
AUR ORY	vendredi	07:10	62 %	15
AUR ORY	jeudi	18:05	63 %	137
AUR ORY	mercredi	18:10	65 %	17
AUR ORY	jeudi	18:10	67 %	19
AUR ORY	mardi	07:10	71 %	14
AUR ORY	lundi	18:10	71 %	19
AUR ORY	lundi	18:05	72 %	142
AUR ORY	lundi	07:05	74 %	122
AUR ORY	vendredi	18:05	79 %	141
AUR ORY	vendredi	18:10	85 %	18
AUR ORY	dimanche	18:10	85 %	19
AUR ORY	dimanche	18:05	86 %	146
Paris Aurillac				
ORY AUR	mardi	15:50	26 %	36
ORY AUR	jeudi	15:50	28 %	36
ORY AUR	mercredi	15:50	30 %	41
ORY AUR	mardi	09:05	37 %	146
ORY AUR	lundi	15:50	38 %	39
ORY AUR	mercredi	09:05	39 %	148
ORY AUR	jeudi	09:05	46 %	148
ORY AUR	lundi	20:05	54 %	162
ORY AUR	lundi	09:05	54 %	139
ORY AUR	vendredi	15:50	58 %	42
ORY AUR	mardi	20:05	59 %	155
ORY AUR	mercredi	20:05	62 %	168
ORY AUR	vendredi	09:05	67 %	151
ORY AUR	jeudi	20:05	74 %	156
ORY AUR	dimanche	20:05	78 %	155
ORY AUR	vendredi	20:05	80 %	176

Source : données Air France, analyse Cour des comptes, retraitement Chambre régionale des comptes

Annexe n° 4. Nombre de passagers et évolution des 20 principaux clients professionnels de la ligne Aurillac-Paris en 2017 et 2021

<i>Nombre de passagers par raison sociale</i>	2017	2021	Total
<i>POCHET</i>	647	224	871
<i>MATIERE</i>	369	290	659
<i>ORPEA</i>	114	134	248
<i>ASSEMBLEE NATIONALE</i>	117	102	219
<i>CENTRE LECLERC</i>	140	78	218
<i>QUALIPAC</i>	214		214
<i>CAISSE CENTRALE MUTUALITE SOCIALE AGRICOLE</i>	158	49	207
<i>EDF</i>	144	46	190
<i>RTE RESEAU DE TRANSPORT D'ELECTRICITE</i>	95	63	158
<i>SENAT</i>	71	73	144
<i>SODIAAL</i>	128		128
<i>FDSEA</i>	113		113
<i>SAE</i>	109		109
<i>CPAM DU CANTAL</i>	99		99
<i>CHAMBRE D'AGRICULTURE DU CANTAL</i>	98		98
<i>DIRECTION DES ACHATS DE L'ETAT (MINISTERE DU BUDGET)</i>		88	88
<i>ENTREPRISE GENERALE LEON GROSSE</i>	67		67
<i>COFIGEO</i>		66	66
<i>GROUPEMENT DE DEFENSE SANITAIRE</i>	60		60
<i>BOUYGUES</i>	60		60
<i>LVMH</i>	59		59
<i>UNION DE COOPERATIVES AGRICOLES ALTITUDE</i>		58	58
<i>SOCIETE DE RECHERCHE DE SYNERGIES</i>		51	51
<i>ELSAN SAS</i>	51		51
<i>SODIAAL INTERNATIONAL</i>		48	48
<i>MINISTERE INTERIEUR ET OUTRE MER</i>		45	45
<i>COMPAGNIE DE SAINT-GOBAIN</i>		39	39
<i>L'OREAL</i>		39	39
<i>CARREFOUR HYPERMARCHES</i>		28	28
<i>CLAUDE LAUMOND</i>		28	28
<i>FEDERATION FRANCAISE DE FOOTBALL</i>		23	23
Total	2 913	1 572	4 485
Nombre total de passagers	31 952	23 204	55 156
Part des 20 principaux clients professionnels	9 %	7 %	8 %

Source : données Hop ³² et Air France, retraitement Chambre régionale des comptes

³² Air France Hop est une compagnie aérienne filiale d'Air France, créée le 31 mars 2013, résultant de la fusion de trois anciennes filiales régionales d'Air France (Brit Air, Régional et Airlinair).

Annexe n° 5. Comparaison des modes de transport depuis Aurillac vers d'autres villes françaises disposant d'un aéroport

<i>Destination</i>	<i>Distance</i>	<i>Mode</i>	<i>Durée</i>	<i>Prix</i>	<i>Observations</i>
<i>Lyon</i>	314 km	Avion	Plus de 8h	252 €	vol avec escale Orly et départ CDG
		Train et bus	7h09	57 €	avec 2 correspondances (Arvant et Clermont-Ferrand)
		Route	3h58	49 €	
<i>Bordeaux</i>	298 km	Avion	Plus de 9h	303 €	vol avec escale Orly et départ CDG
		Train	5h16	50 €	avec deux correspondances (Figeac et Brive-la-Gaillarde)
		Route	3h41	48 €	
<i>Toulouse</i>	233 km	Avion	3h35	333 €	avec une escale à Orly
		Train	4h28	46 €	avec une escale à Brive-la-Gaillarde
		Route	3h23	26 €	
<i>Limoges</i>	168 km	Avion	Plus de 15h	346 €	vol avec escale Orly
		Train	3h40	31 €	avec une correspondance à Brive-la-Gaillarde
		Route	2h21	17 €	
<i>Le Puy-en-Velay</i>	163 km	Avion	Plus de 14h	307 €	vol avec escale Orly
		Train et bus	4h48	33 €	correspondance bus à Arvant
		Route	2h55	18 €	
<i>Clermont-Ferrand</i>	156 km	Avion	Plus de 12h	333 €	vol avec escale Orly et départ CDG
		Train et bus	3h00	29 €	avec une correspondance à Neussargues
		Route	2h27	17 €	
<i>Brive-la-Gaillarde</i>	95 km	Avion	Plus de 15h	257 €	vol avec escale Orly
		Train	1h52	18 €	
		Route	1h33	10 €	
<i>Rodez</i>	90 km	Avion	Plus de 14h	339 €	vol avec escale Orly
		Train et bus	3h19	24 €	avec une correspondance à Figeac
		Route	1h42	10 €	

Source: Opodo, SNCF Connect, ViaMichelin

Annexe n° 6. Comptes de résultats analytiques d'exploitation de la ligne aérienne, 2016-2017 à 2020-2021 (1er juin au 31 mai), en k€

	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020	2020-2021
	Hop			Air France	
<i>PRODUITS hors taxes</i>	2 755	2 577	2 739	2 369	971
<i>Passagers</i>	2 653	2 470	2 617	2 306	935
<i>Autres</i>	102	107	122	63	36
<i>CA hors taxes</i>	2 755	2 577	2 739	2 369	971
<i>CA hors taxes et commissions aux agences</i>	2 755	2 577	2 739	2 369	971
CHARGES	7 105	7 288	7 119	7 849	6 683
<i>Dont Loyers coques</i>	557	496	451	-	-
<i>Dont Assurances coques</i>	18	19	12	-	-
<i>Dont Frais de publicité de ligne</i>	50	48	43	13	14
<i>Dont Frais généraux et de structure</i>	681	699	623	304	199
<i>Dont Taxe professionnelle/CVAE</i>	58	57	45	-	-
<i>Dont Rémunération compagnie</i>	-	-	-	34	25
<i>Dont Autres et aléas</i>	-	28	51	24	9
<i>Dont Salaires charges et frais d'équipage</i>	1 728	1 936	1 466	183	162
<i>Dont Entretien (y compris provisions de gros entretien)</i>	1 744	1 807	1 071	-	-
<i>Dont Frais d'affrètements</i>	172	228	1 226	3 984	3 262
<i>Dont Carburants avion</i>	476	454	509	548	262

RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES

	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020	2020-2021
<i>Dont Commissariat</i>	64	64	68	102	86
<i>Dont Redevances de navigation aérienne</i>	208	183	184	199	119
<i>Dont Redevances aéroportuaires et passagers</i>	256	244	273	393	302
<i>Dont Frais d'assistance en escale</i>	812	749	799	1 796	1 006
<i>Dont Frais commerciaux</i>	275	277	299	264	131
<i>Coût total par heure de vol</i>	5 532	5 958	5 438	4 931	6 216
<i>Coût total par fréquence</i>	14 297	15 558	14 426	13 282	15 509
RESULTAT D'EXPLOITATION	- 4 350	- 4 711	- 4 380	- 5 480	- 5 712

Source : PV d'attestation exploitation de la ligne aérienne

Annexe n° 7. Détail des investissements immobiliers, 2017-2021 (en k€, HT)

	Principaux investissements	Montant total des investissements	Subventions région ARA	Subvention de l'Etat	Prise en charge BP CABA	Prise en charge département du Cantal
2017	<i>mise aux normes regards et caniveaux de la piste (84 370 €), éclairage du parking voitures (10 147 €), balisage lumineux de la piste (7 250 €)</i>	131 353	subvention amélioration des équipements aéroportuaires 50 305	subvention amélioration des équipements aéroportuaires 7 081	36 983	36 983
2018	<i>Travaux parking avions (319 514 €), achat de terrains (44 516 €), achat d'un indicateur de pente d'approche (22 310 €), étude pour la rénovation thermique de l'aérogare (31 357 €)</i>	433 680	0	subvention TEPCV (avance pour rénovation thermique de l'aérogare) 19 200	207 240	207 240
2019	<i>Extension de l'air de trafic commercial (610 551 €), travaux parking avions (82 674 €), études et maîtrise d'œuvre rénovation thermique de l'aérogare (82 327 €)</i>	798 876	subventions CEPR pour travaux parking avions (254 581 €) et pour remise à niveau des tampons (20 000 €) 274 581	subvention CEPR pour travaux parking avions 125 039	199 628	199 628
2020	<i>travaux piste circulation pompiers (103 096 €), mise aux normes de l'indicateur de pente d'approche (17 359 €), achat d'un terrain (13 896 €)</i>	147 094	subvention CEPR indicateur pente d'approche (PAPI) 6 000	subvention CEPR indicateur pente d'approche (PAPI) 10 000	65 547	65 547
2021	<i>Etudes pour travaux aérogare et tour de contrôle (27 250 €), travaux aérogare et tour (12 787 €), clôtures (5 527 €)</i>	47 064	0	subvention TEPCV pour rénovation thermique de l'aérogare 76 157	- 14 547	- 14 547
Total		1 558 067	330 886	237 477	494 851	494 851
Part		100 %	21 %	15 %	32 %	32 %

Source : données CABA, retraitement Chambre régionale des comptes

Le Président

**Chambre Régionale des comptes
M. Le Président
124-126 boulevard Vivier Merle
CS 23624
69503 LYON CEDEX 03**

Lettre recommandée A.R.

Aurillac,
Le 17 mars 2023

Vos Réf. : D230227

Nos Réf. : SN/JB/DEP/454

Objet :

notification des observations définitives relatives
au contrôle des comptes et de la gestion de la
Communauté d'Agglomération du Bassin d'Aurillac



Monsieur le Président,

Par la présente, je viens accuser réception des observations définitives relatives au contrôle des comptes et de la gestion de la Communauté d'Agglomération du Bassin d'Aurillac, concernant plus particulièrement les thèmes définis par l'enquête nationale « maillage aéroportuaire » pour les exercices 2017 et suivants.

Au terme des investigations de la Chambre Régionale des Comptes, dont je partage globalement l'analyse et les interprétations, ont émergé deux recommandations.

La première, visant à « produire une analyse détaillée des différentes catégories d'usagers, distinguant notamment les motifs de voyage et l'origine géographique », fait d'ores et déjà l'objet d'un travail de mes services pour la production d'un questionnaire à destination des utilisateurs de la ligne aérienne Aurillac / Paris dans les prochaines semaines.

La seconde (« inscrire l'ensemble des opérations comptables (notamment subventions, investissements, encours de dette) relatives à l'aéroport dans le budget annexe dédié ») sera intégrée à nos travaux pour l'élaboration des budgets primitifs 2024 de l'Intercommunalité.

Dans l'attente du document final produit par votre juridiction, je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.



Le Président
Pierre MATHONIER

Affaire suivie par : S. DESTANNES

ADRESSER
TOUT COURRIER
À M. LE PRÉSIDENT

Communauté
d'Agglomération
du Bassin d'Aurillac

3 Place des Carmes
CS 80501
15005 Aurillac Cedex

A 230332

JACQUES MÉZARD
MEMBRE DU CONSEIL CONSTITUTIONNEL

CHAMBRE RÉGIONALE DES COMPTES AUVERGNE-RHÔNE-ALPES					
P	VP	SG	Greffier	RHF	Sec P
Date arrivée : ^{Vu} 20 MARS 2023					
PS1	PS2	PS3	PS4	PS5	PSA
Finance	DOC	MGX	Charge COM	Charge mission	Sec PS

Paris, le 16 Mars 2023

Monsieur le Président,

Par courrier avec AR du 20 février 2023 reçu le 23 février, vous m'avez notifié (en ma qualité d'ancien ordonnateur Président de la Communauté d'Agglomération du Bassin d'Aurillac jusqu'en juin 2017 !), les observations définitives réalisées par le magistrat rapporteur que vous avez nommé.

Les investigations de votre Chambre ayant porté plus particulièrement sur les thèmes définis par l'enquête nationale « Maillage aéroportuaire ».

J'ai eu l'occasion au cours d'un entretien téléphonique de donner un certain nombre d'explications [au magistrat], conseiller-rapporteur, et je pense inutile de les développer plus longuement. Je m'en tiendrai donc à quelques éléments synthétiques dans le présent courrier.

Sur la forme :

Il est tout d'abord étonnant que la Chambre Régionale des Comptes recommence un contrôle de ma gestion pour la période du 1^{er} janvier au 30 juin 2017 alors qu'un précédent contrôle de la gestion de la Communauté d'Agglomération avait été réalisé par votre Chambre sur l'ensemble des exercices 2012 à 2018 avec l'analyse de l'ensemble de la situation financière du budget principal de la CABA et de ses budgets annexes.

Le contrôle était réalisé pour la période de 2012-2018 suivi de la notification légale et réglementaire des observations, la réponse des deux ordonnateurs vous furent adressées et il est donc original qu'un nouveau contrôle vise les exercices 2017 à 2021,

deux de ses exercices ayant déjà fait l'objet d'un précédent contrôle. Il semble que nous soyons entrés dans un cycle de mouvement perpétuel et d'imprescriptibilité absolue des contrôles de gestion assez, innovant dans le droit français et que je n'avais point perçu lorsque j'ai réalisé en qualité de sénateur, la mission d'information sur les contrôles des Chambres Régionales des Comptes !

En second lieu, j'attire votre attention sur le fait qu'en remontant ainsi dans le temps pour rechercher les anciens ordonnateurs, vous placez ces derniers dans une difficulté procédurale majeure. En effet, quand je me réfère au questionnaire que m'a adressé le 14 septembre 2022 [le magistrat], je constate qu'il me pose 94 questions techniques alors que j'ai quitté la présidence de la CABA en juillet 2017 pour entrer au gouvernement, et que bien évidemment aujourd'hui, je n'ai évidemment accès à aucun document ni à aucun service de la CABA dont la Présidence est occupée par un adversaire politique qui n'a jamais eu la courtoisie de m'informer de quoi que soit.

Il y a donc là un traitement inéquitable entre les différents ordonnateurs.

En troisième lieu, Monsieur le magistrat rapporteur m'a informé par courrier du 5 octobre 2022 que : « l'entretien de fin de contrôle aura lieu le jeudi 6 octobre à 17 heures. Cet entretien téléphonique sera réalisé par l'équipe de vérificateurs ».

Le courrier daté du 5 octobre 2022 m'a été délivré le 7 octobre 2022 pour un entretien prévu le 6 octobre !

Concrètement, personne ne m'a jamais appelé le 6 octobre !

Au niveau procédural, le moins que l'on puisse dire c'est que cela pose un problème d'exercice des droits de la défense sans vouloir se référer à d'autres principes à valeur constitutionnelle.

Néanmoins, je n'en conclurai pas lapidairement que la forme c'est le fond.

Au fond :

J'approuve pleinement la synthèse des observations de Monsieur le magistrat rapporteur quant à la situation de faiblesse des collectivités territoriales face aux compagnies aériennes. Pour faire simple, les collectivités locales particulièrement enclavées ayant un besoin vital pour leur économie d'une desserte aérienne ont le choix de céder aux exigences des compagnies ou de ne pas avoir d'avion !

Ces collectivités, villes moyennes et départements ruraux doivent déjà assumer (et c'est logique) le respect de normes strictes du secteur aérien (ciel européen), multiplication des normes de sécurité, et des audits. C'est coûteux à leur échelle et s'y ajoute la difficulté de recruter des personnels compétents.

Clairement, l'existence de ces lignes dépend totalement du soutien financier de l'État qui est important et de celui des collectivités et malgré cela l'utilisateur paie un billet qui peut aller jusqu'à 700 € aller/retour (on va pour moins cher à New York...)

L'État paie toujours plus mais manifestement oublie la formule « qui paie décide », en l'occurrence c'est « qui encaisse décide ».

Mais l'État est en grande partie responsable de cette situation depuis des décennies et au fil des majorités successives, en n'imposant pas une politique et les règles d'une bonne gestion aux compagnies (en premier lieu Air France), et à ses propres services DGAC et à ADP qui pourtant est sa propriété :

Avec l'expérience qu'a pu me procurer la gestion de l'aéroport d'Aurillac pendant 16 ans et mon activité de parlementaire, je considère que les décisions prises dans le domaine des lignes aériennes régionales dites d'aménagement du territoire résulte d'un consensus entre trois acteurs : Air France, la DGAC et l'Aéroport de Paris, les collectivités locales étant de fait dans l'obligation d'entériner le consensus entre ces trois entités peu soucieuses de l'intérêt des habitants du territoire concerné et des clients de ces lignes aériennes, et ce dans une opacité regrettable.

Le magistrat instructeur a parfaitement raison de relever notamment :

-l'inobservation du respect formel des obligations formelles du Service public, hors politique tarifaire.

étant traités comme des clients de deuxième catégories (la première catégorie n'étant d'ailleurs pas tellement mieux traitée !), le fonctionnement d'Orly donnant hélas une détestable image de la France. Les anecdotes sont nombreuses concernant les désagréments subis par les usagers dans cet aéroport.

En ce qui concerne ADP aéroport de Paris et HOP, je vous joins une photographie : celle de l'avion ATR à son arrivée à Aurillac, le 25 mars 2018, vous constaterez le trou béant dans la carlingue, à quelques centimètres près l'aile était touchée et les 45 passagers pulvérisés au sol au-dessus de la Corrèze.

Cet accident gravissime a donné lieu à un rapport de la DGAC, trois ans après : boulon défectueux. Mais aucun autre ATR de la flotte Air France HOP ne fut cloué au sol pour vérification suite à l'accident... J'ai pu constater le 26 mars 2018 où j'ai appelé de mon ministère le Président de HOP et la DGAC que cet incident n'était guère perturbant, après tout il ne s'agit que de lignes d'aménagement du territoire !

Je pourrais être beaucoup plus prolix mais ne voudrais point laisser davantage la Chambre régionale des comptes. Tant que la technocratie décidera loin des réalités du terrain et des besoins de nos concitoyens et de l'expression de leurs élus, la démocratie sera chaque jour plus fragile.

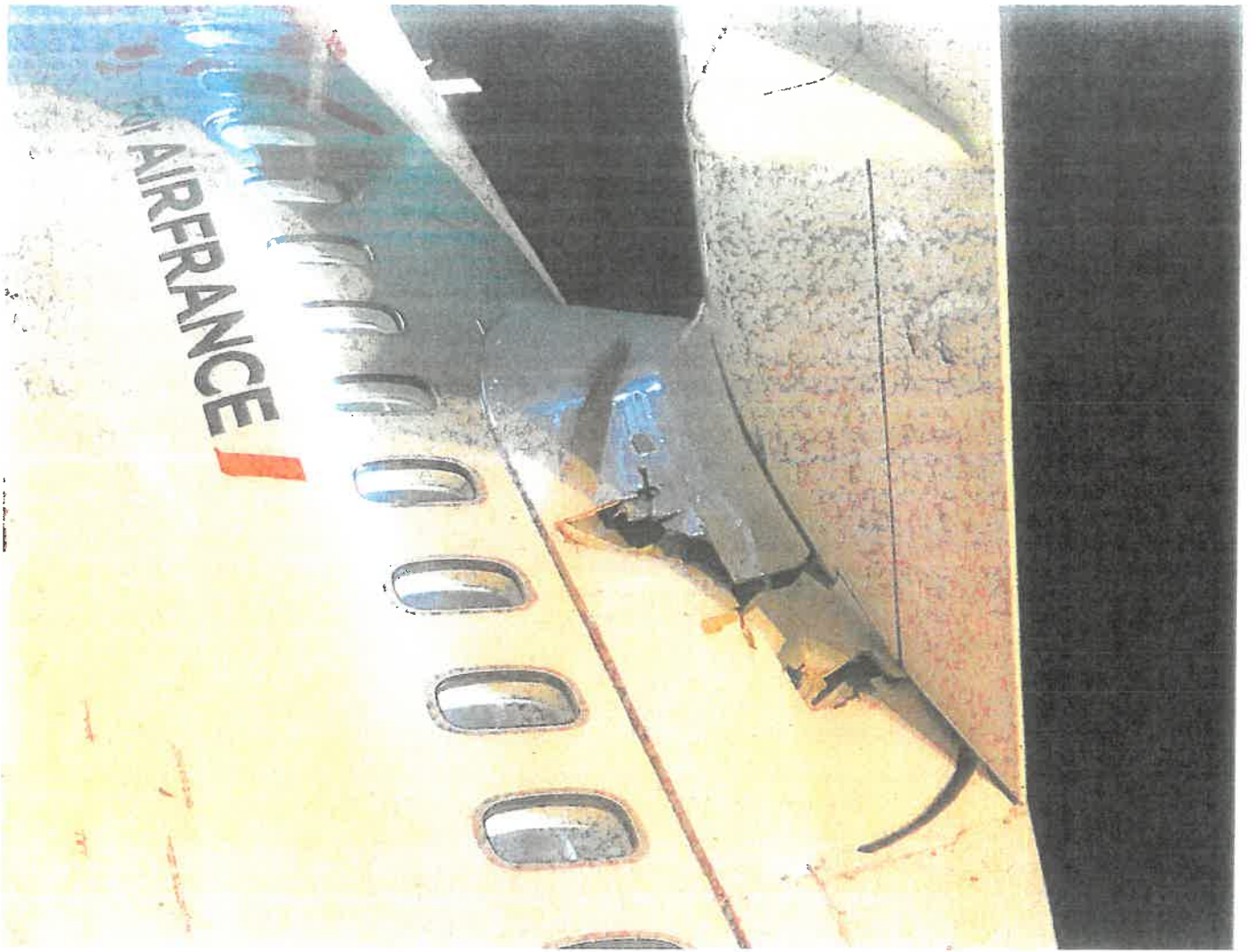
Je vous prie de croire, Monsieur le Président, mes sentiments les meilleurs.

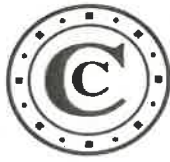
Bien à vous



Jacques MÉZARD

Monsieur Bernard LEJEUNE
Président
Chambre régionale des comptes Auvergne-Rhône-Alpes
124 boulevard Vivier-Merle
69503 LYON CEDEX 03





Les publications de la chambre régionale des comptes
Auvergne-Rhône-Alpes
sont disponibles sur le site :

<https://www.ccomptes.fr/fr/crc-auvergne-rhone-alpes>

Chambre régionale des comptes Auvergne-Rhône-Alpes
124-126 boulevard Vivier Merle
CS 23624
69503 LYON Cedex 03

auvergnerrhonealpes@crtc.ccomptes.fr