



# RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES

## SYNDICAT MIXTE AÉROPORTUAIRE TARBES-LOURDES-PYRÉNÉES (Hautes-Pyrénées)

Exercices 2013 et suivants



## TABLE DES MATIÈRES

|  |           |
|--|-----------|
| <b>SYNTHÈSE.....</b>   | <b>5</b>  |
| <b>INTRODUCTION.....</b>   | <b>9</b>  |
| <b>1. PRÉSENTATION .....</b>   | <b>10</b> |
| 1.1. L'objet du syndicat .....   | 10        |
| 1.1.1. La genèse .....   | 10        |
| 1.1.2. Les modifications de l'objet du syndicat .....  | 11        |
| 1.2. Les zones gérées par le syndicat .....  | 12        |
| 1.3. Le fonctionnement du syndicat.....  | 14        |
| 1.3.1. Le comité syndical .....  | 14        |
| 1.3.2. Le bureau .....   | 15        |
| 1.3.3. Le président.....   | 15        |
| 1.4. La contribution des membres.....  | 16        |
| <b>2. UNE ACTIVITÉ AÉROPORTUAIRE EN DÉVELOPPEMENT .....</b>  | <b>16</b> |
| 2.1. L'aéroport Tarbes-Lourdes-Pyrénées, outil de connectivité pour le département... 16                   | 16        |
| 2.2. Le trafic aéroportuaire de la plateforme TLP .....  | 18        |
| 2.3. L'exploitation déléguée de la plateforme aéroportuaire .....  | 21        |
| 2.3.1. Le changement de délégataire en cours d'exécution .....   | 22        |
| 2.3.2. L'inventaire incomplet des biens .....  | 22        |
| 2.3.3. L'économie du contrat et sa qualification juridique .....   | 24        |
| 2.3.4. Les dispositifs relatifs aux investissements .....  | 25        |
| 2.3.5. La participation du syndicat au financement des travaux de réfection des pistes aéroportuaires..... | 27        |
| 2.3.6. Les subventions d'équilibre versées à un service public industriel et commercial.....               | 29        |
| 2.3.7. Le contrôle de la délégation .....  | 30        |
| 2.3.8. La situation financière de la SEATLP .....  | 32        |
| 2.4. Les conditions spécifiques d'exploitation de la liaison TLP/Paris .....                               | 37        |
| 2.4.1. La convention de service public dite « OSP » .....  | 37        |
| 2.4.2. Le contrôle du transporteur .....   | 39        |
| 2.4.3. La fixation de la compensation financière annuelle .....  | 40        |
| 2.4.4. La répartition des contributions des membres du syndicat.....                                       | 42        |
| 2.5. La nouvelle délégation de service public pour l'exploitation de la ligne OSP.....                     | 42        |
| 2.6. Les relations avec les compagnies aériennes .....   | 44        |
| 2.6.1. Les aides aux compagnies aériennes.....   | 44        |
| 2.6.2. L'impact des aides accordées.....   | 45        |
| 2.6.3. Les risques liés au contrat de <i>marketing</i> .....   | 46        |
| <b>3. UNE ACTIVITÉ D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE .....</b>                                  | <b>49</b> |
| 3.1. La ZAC Pyrénia .....  | 49        |
| 3.2. Le programme d'animation et de constitution d'un stock foncier à vocation agricole .....              | 52        |
| 3.3. Les stratégies de développement : la création d'un campus aéro-industriel .....                       | 52        |

|           |   |           |
|-----------|---|-----------|
| 3.3.1.    | L'entreprise « phare » de développement économique : Tarmac Aérosave                          | 52        |
| 3.3.2.    | L'installation du pôle de formation des industriels technologiques .....                      | 54        |
| <b>4.</b> | <b>UN LEVIER SOCIO-ÉCONOMIQUE POUR LE TERRITOIRE.....</b>                                     | <b>55</b> |
| 4.1.      | L'impact économique de l'exploitation de l'aéroport TLP .....                                 | 55        |
| 4.2.      | L'attractivité de la zone aéroportuaire .....   | 56        |
| <b>5.</b> | <b>LA FIABILITÉ DES COMPTES .....</b>   | <b>57</b> |
| 5.1.      | Les relations entre budget principal et budgets annexes .....                                 | 58        |
| 5.1.1.    | Les emprunts .....  | 58        |
| 5.1.2.    | La redevance d'occupation temporaire de la zone de stationnement avions<br>Lima .....         | 58        |
| 5.2.      | Le budget principal .....   | 59        |
| 5.3.      | Le budget annexe ZAC .....  | 59        |
| 5.3.1.    | Le remboursement des charges d'emprunt par les collectivités membres... ..                    | 59        |
| 5.3.2.    | Une absence de comptabilité de stocks.....  | 59        |
| 5.3.3.    | Les opérations réalisées par la SPL MPC .....   | 60        |
| 5.4.      | Le budget annexe aéroportuaire.....   | 61        |
| 5.4.1.    | Le recensement des biens mis à la disposition du délégataire .....                            | 61        |
| 5.4.2.    | Les amortissements des biens délégués .....   | 62        |
| <b>6.</b> | <b>LA SITUATION FINANCIÈRE .....</b>  | <b>63</b> |
| 6.1.      | Le budget principal .....   | 63        |
| 6.1.1.    | Les performances annuelles .....  | 63        |
| 6.1.2.    | La situation bilancielle .....  | 64        |
| 6.2.      | Le budget annexe de l'aéroport .....  | 65        |
| 6.2.1.    | La capacité d'autofinancement brute .....   | 65        |
| 6.2.2.    | Les investissements et leurs financements.....  | 67        |
| 6.2.3.    | La situation patrimoniale .....   | 67        |
| 6.3.      | Le budget annexe ZAC .....  | 68        |
| 6.3.1.    | Les performances financières annuelles .....  | 68        |
| 6.3.2.    | La situation patrimoniale .....   | 71        |
| 6.4.      | L'analyse consolidée .....  | 73        |
| <b>7.</b> | <b>LES PERSPECTIVES .....</b>   | <b>76</b> |
| 7.1.      | La complémentarité avec les aéroports de Pau et de la région .....                            | 76        |
| 7.2.      | L'avenir de la gouvernance et du financement du syndicat.....                                 | 77        |
| 7.2.1.    | Les incidences de la loi NOTRÉ sur les compétences du département.....                        | 77        |
| 7.2.2.    | Un désengagement du département à prévoir pour certaines des compétences<br>du syndicat ..... | 78        |
| 7.3.      | Une clarification des règles de participation demandées aux collectivités<br>membres.....     | 78        |
|           | <b>ANNEXES.....</b>   | <b>80</b> |
|           | <b>GLOSSAIRE.....</b>   | <b>87</b> |

## SYNTHÈSE

Créé par arrêté préfectoral du 12 juillet 2005, le syndicat mixte de la zone aéroportuaire Tarbes-Lourdes-Pyrénées (TLP), appelé Pyrénia, est un syndicat mixte ouvert regroupant depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017 trois collectivités territoriales : la région Occitanie, le département des Hautes-Pyrénées et la communauté d'agglomération Tarbes-Lourdes-Pyrénées. Il exerce deux compétences majeures : l'exploitation de l'aéroport dont la propriété lui a été transférée par l'État en 2007, et l'aménagement et le développement économique de la zone aéroportuaire, dans le cadre du processus de réindustrialisation du bassin d'emploi tarbais.

Implanté à 8,5 km au sud-est de Tarbes et à 12 km de Lourdes, l'aéroport Tarbes-Lourdes-Pyrénées a accueilli plus de 434 000 passagers en 2017, dont une part importante est constituée par des pèlerins qui se rendent à Lourdes. La ligne entre Tarbes et Paris-Orly, assurée sous obligation de service public, représentait 31,8 % du trafic commercial en 2017. Pendant la période sous contrôle, l'exploitation de la plateforme a permis un développement sensible du trafic, passé de 382 176 passagers en 2013 à 434 619 en 2017 (+ 13,7 %).

La gestion de l'aéroport fait l'objet d'une délégation de service public à la société d'exploitation de l'aéroport Tarbes-Lourdes-Pyrénées (SEATLP), devenue Edeis, d'une durée de 12 ans, du 1<sup>er</sup> janvier 2009 au 31 décembre 2020. La chambre relève l'imprécision de ce contrat, et les insuffisances du syndicat dans le contrôle de son délégataire : elle souligne en particulier le défaut d'inventaire des biens de retour, et l'absence de programme de travaux de gros entretien et de renouvellement des infrastructures et superstructures, qui sont à la charge du délégataire. Faute de contrôle du syndicat sur ce point, il apparaît que les travaux de réfection des pistes, d'un montant de 7,05 M€, vont être à la charge quasi intégrale du syndicat, puisque le délégataire ne devrait en financer que 713 605 €. Des contributions sont versées par les collectivités membres au budget annexe « aéroport » pour équilibrer la délégation de service public de l'aéroport : elles ont varié entre 1,34 M€ et 0,73 M€ par an entre 2013 et 2017, alors même que les budgets des services publics à caractère industriel et commercial concédés ou affermés doivent être équilibrés. La chambre constate que l'économie du contrat de délégation ne permet pas d'assurer le fonctionnement équilibré du budget annexe, et qu'il est donc trop favorable au délégataire. Le nouveau contrat de délégation, qui prendra effet en 2021, devra mettre un terme à cette situation.

Le contrôle du syndicat sur l'exécution de la convention de délégation de service public signée en 2014 avec l'État et la compagnie HOP ! pour la ligne Tarbes/Paris-Orly doit également être renforcé.

Si le versement d'aides du syndicat aux compagnies aériennes à bas coût a permis d'accroître le trafic, le contrat de *marketing* signé avec la société AMS, outre qu'il a été conclu sans publicité ni mise en concurrence, encourt le risque d'une qualification en aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

La plateforme aéroportuaire et les zones d'activités qui la jouxtent où se sont implantées de nombreuses entreprises dédiées à l'industrie aéronautique, génèrent environ 2 380 emplois, soit 4,6 % des emplois offerts dans la nouvelle communauté d'agglomération Tarbes-Lourdes-Pyrénées. Le syndicat a créé une nouvelle zone d'aménagement concertée appelée Pyrénia, en cours de commercialisation. Les actions du syndicat ont en particulier permis de créer 200 emplois.

La qualité et la fiabilité des comptes recèlent des marges de progrès. Les biens délégués ne sont pas recensés et sont, au moins pour partie, amortis par le syndicat alors que cette charge incombe contractuellement au délégataire. Si les opérations d'aménagement de la ZAC sont désormais traitées en comptabilité de stock, conformément aux exigences de la réglementation comptable, c'est seulement depuis juillet 2018.

Depuis la loi NOTRÉ du 7 août 2015, si les départements ont perdu leurs compétences d'aménagement du territoire et de développement économique, ils demeurent compétents en matière de tourisme, qui est une compétence partagée. Les nouveaux statuts entrés en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2019 prennent en compte ces évolutions.

## RECOMMANDATIONS

1. Mettre en place un dispositif efficient de contrôle de la délégation de service public d'exploitation de l'aéroport, permettant d'identifier d'éventuels manquements. *Non mise en œuvre.*
2. Exiger la production par la société d'exploitation de l'aéroport Tarbes-Lourdes-Pyrénées (SEALTP) dans les délais réglementaires de l'ensemble des documents prévus par la convention de délégation de service public d'exploitation de l'aéroport et par le code général des collectivités territoriales. *Non mise en œuvre.*
3. Mettre en œuvre les contrôles du délégataire prévus par le contrat d'obligation de service public pour la ligne Tarbes/Orly et par le code général des collectivités territoriales, en exigeant la production d'un rapport annuel complet et en établissant un procès-verbal d'«obligations ». *Totalement mise en œuvre.*
4. S'assurer que la compensation financière accordée au transporteur est déterminée en fonction des dépenses et recettes effectivement engendrées par la ligne Tarbes-Lourdes-Pyrénées/Paris-Orly soumise aux obligations de service public. *Devenue sans objet.*
5. Notifier à la Commission européenne tous les financements accordés à l'avenir à la société AMS. *Non mise en œuvre.*
6. Appliquer une comptabilité de stock pour l'opération d'aménagement de terrains de la zone d'activités économiques (ZAC) Pyrénia . *Totalement mise en œuvre.*
7. Recenser les biens mis à la disposition de la société d'exploitation de l'aéroport Tarbes-Lourdes-Pyrénées (SEATLP) afin de les constater comptablement au compte 241. *Non mise en œuvre.*
8. Modifier les statuts du syndicat mixte pour circonscrire la participation du département des Hautes-Pyrénées aux compétences dont il dispose depuis l'adoption de la loi portant sur une nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe). *Totalement mise en œuvre.*
9. Clarifier dans les statuts les règles de répartition des contributions des collectivités membres en indiquant, selon les actions du syndicat, leur imputation par budget *Totalement mise en œuvre.*

Les recommandations et rappels au respect des lois et règlements formulés ci-dessus ne sont fondés que sur une partie des observations émises par la chambre. Les destinataires du présent rapport sont donc invités à tenir compte des recommandations, mais aussi de l'ensemble des observations détaillées par ailleurs dans le corps du rapport et dans sa synthèse.

Au stade du rapport d'observations définitives, le degré de mise en œuvre de chaque recommandation est coté en application du guide de la Cour des comptes d'octobre 2017 :

- Non mise en œuvre : pour les recommandations n'ayant donné lieu à aucune mise en œuvre ; pour les recommandations ayant donné lieu à une mise en œuvre très incomplète après plusieurs suivis ; quand l'administration concernée s'en tient à prendre acte de la recommandation formulée.

- Mise en œuvre en cours : pour les processus de réflexion ou les mises en œuvre engagées.
- Mise en œuvre incomplète : quand la mise en œuvre n'a concerné qu'une seule partie de la recommandation ; pour les recommandations pour lesquelles la mise en œuvre en cours n'a pas abouti dans le temps à une mise en œuvre totale.
- Totalement mise en œuvre : pour les recommandations pour lesquelles la mise en œuvre en cours a abouti à une mise en œuvre complète ; lorsque la mise en œuvre incomplète a abouti à une mise en œuvre totale.
- Devenue sans objet : pour les recommandations devenues obsolètes ou pour lesquelles le suivi s'avère inopérant.
- Refus de mise en œuvre : pour les recommandations pour lesquelles un refus délibéré de mise en œuvre est exprimé.

## INTRODUCTION

*Aux termes de l'article L. 211-3 du code des juridictions financières « Par ses contrôles, la chambre régionale des comptes contrôle les comptes et procède à un examen de la gestion. Elle vérifie sur pièces et sur place la régularité des recettes et dépenses décrites dans les comptabilités des organismes relevant de sa compétence. Elle s'assure de l'emploi régulier des crédits, fonds et valeurs. L'examen de la gestion porte sur la régularité des actes de gestion, sur l'économie des moyens mis en œuvre et sur l'évaluation des résultats atteints par rapport aux objectifs fixés par l'assemblée délibérante ou par l'organe délibérant. L'opportunité de ces objectifs ne peut faire l'objet d'observations ».*

Le contrôle des comptes et de la gestion du syndicat mixte de la zone aéroportuaire Tarbes-Lourdes-Pyrénées a été ouvert le 23 janvier 2018, par lettre du président de section adressée à M. Bernard Plano, ordonnateur en fonctions. Un courrier a également été adressé le 6 février 2018 à M. Pierre Forgues, précédent ordonnateur.

En application de l'article L. 243-1 du code des juridictions financières, les entretiens de fin de contrôle ont eu lieu le 4 juillet 2018.

Lors de sa séance du 1<sup>er</sup> août 2018, la chambre a arrêté les observations provisoires qui ont été transmises à M. Bernard Plano. M. Pierre Forgues, en qualité d'ordonnateur précédent, en a également été destinataire pour la partie afférente à sa gestion. Des extraits les concernant ont été adressés à des tiers.

Après avoir examiné les réponses reçues et entendu les personnes qui avaient sollicité une audition, la chambre, dans sa séance du 26 mars 2019, a arrêté les observations définitives présentées ci-après.

Le syndicat mixte de la zone aéroportuaire Tarbes-Lourdes-Pyrénées, aussi appelé Pyrénia, a été créé le 12 juillet 2005.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007, il est propriétaire de l'aéroport Tarbes-Lourdes-Pyrénées (TLP), implanté à 8,5 km au sud-est de Tarbes et à 12 km de Lourdes, sur le territoire des communes d'Ossun, Lanne, Ade, Juillan, Azereix et Louey. Selon les données de l'Union des aéroports français (UAF), en 2017, l'aéroport TLP a accueilli plus de 434 000 passagers. Au-delà des vols quotidiens pour Paris, il assure des liaisons régulières vers Londres, Milan, Rome, Cracovie et Bruxelles et relie 90 destinations *charters*.

## **1. PRÉSENTATION**

### **1.1. L'objet du syndicat**

#### **1.1.1. La genèse**

Le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 26 mai 2003 a engagé un contrat de site visant à revitaliser le tissu économique tarbais, afin de pallier les pertes d'emplois industriels. Il a notamment choisi d'encourager le développement de la zone aéroportuaire Tarbes-Lourdes-Pyrénées (TLP).

Le 31 mars 2005, un « protocole d'engagement politique pour la zone aéroportuaire » a été signé entre des représentants de l'État, des collectivités territoriales et la chambre de commerce et d'industrie, visant à installer une zone d'activités dédiée à l'aéronautique auprès de la plateforme aéroportuaire sous la maîtrise d'ouvrage d'un syndicat mixte.

Le syndicat mixte de la zone aéroportuaire Tarbes-Lourdes-Pyrénées, appelé Pyrénia, a été créé par arrêté préfectoral du 12 juillet 2005 pour une durée illimitée. Son siège est actuellement à l'aéroport TLP, bâtiment Pic du Midi sur le territoire de la commune de Juillan.

Il s'agit d'un syndicat mixte ouvert, qui associe des collectivités territoriales, des groupements de collectivités territoriales et d'autres personnes morales de droit public en application de l'article L. 5721-2 du code général des collectivités territoriales (CGCT).

Il regroupait à l'origine cinq collectivités territoriales : la région Midi-Pyrénées, le département des Hautes-Pyrénées, la communauté de communes du canton d'Ossun, la communauté d'agglomération du Grand Tarbes et la communauté de communes de Pays de Lourdes.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2017, la région Occitanie s'est substituée à la région Midi-Pyrénées, et la nouvelle communauté d'agglomération Tarbes-Lourdes-Pyrénées s'est substituée aux trois établissements publics de coopération intercommunale membres ayant été dissous : la communauté de communes du canton d'Ossun, la communauté d'agglomération du Grand Tarbes et la communauté de communes de Pays de Lourdes.

Si la fusion des trois établissements publics de coopération intercommunale a été constatée par une délibération du comité syndical du 20 février 2017, de nouveaux statuts, prenant en compte la nouvelle région Occitanie et la communauté d'agglomération Tarbes-Lourdes-Pyrénées, sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2019.

Initialement, l'article 2 des statuts prévoyait que « le syndicat mixte exerce de plein droit, au lieu et place des membres les compétences suivantes :

- le développement (création, aménagement, gestion) d'un pôle d'activité majeur dédié à l'accueil d'activités économiques liées à l'aéronautique jouxtant l'emprise de l'aérodrome TLP,
- la coordination et la mise en œuvre sur les espaces concernés, des procédures et documents d'urbanisme pour définir et créer une ou des ZAC,
- l'accueil sur cette zone, de toutes implantations d'activités liées à l'aéronautique. Pour les opérations créatrices d'emploi et génératrices de ressources fiscales nouvelles significatives, l'accueil sur cette zone se fera dans les conditions financières compatibles avec les réglementations européennes.

Le syndicat pourra assurer la maîtrise d'ouvrage de toute opération d'étude, d'animation, d'investissements et de promotion, en rapport avec son objet.

Il pourra par ailleurs réaliser tous emprunts nécessaires, solliciter et encaisser toutes subventions éventuelles, faire recouvrer les participations des collectivités adhérentes et celles des bénéficiaires de toute action du syndicat.

Il a enfin compétence pour candidater au transfert de propriété de l'aéroport conformément à la loi 2004-809 du 13 août 2004 ».

Au-delà des missions d'aménagement et de développement économique, l'objectif à la création du syndicat était qu'il se porte candidat au transfert de la propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion de l'aérodrome, en application l'article 28 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, qui a organisé la décentralisation des aéroports d'intérêt local ou régional.

### **1.1.2. Les modifications de l'objet du syndicat**

Le législateur n'avait toutefois pas prédéterminé les collectivités territoriales qui seraient destinataires des transferts des aérodromes. La condition d'éligibilité d'une collectivité au transfert d'un aérodrome était qu'elle soit géographiquement compétente, c'est à dire qu'elle se situe « dans le ressort géographique desquels sont situées ces infrastructures ».

Des collectivités intéressées et compétentes, selon ce critère géographique ainsi défini, se sont donc réunies en syndicat mixte, qui a candidaté et a été désigné bénéficiaire du transfert de l'aérodrome par arrêté préfectoral du 1<sup>er</sup> décembre 2006.

Une convention, dite de « transfert », qui fixe les conditions d'aménagement, d'entretien et de gestion de l'aérodrome, et organise le transfert du patrimoine et des compétences correspondants, a été signée entre l'État et le président du syndicat le 29 décembre 2006 avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2007<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> En application de l'article L. 221-1 du code de l'aviation civile.

Cette convention dispose que l'État reste titulaire de ses missions régaliennes, telles que la police des aérodromes et des installations aéronautiques<sup>2</sup> et des prérogatives relatives à la sécurité et à la sûreté ; que la convention ne peut prendre fin de plein droit qu'en cas de fermeture de l'aéroport ; que l'emprise cadastrale totale est de 274 ha 48 a 12 ca.

Des avenants à cette convention ont été conclus le 20 juin 2007 et le 27 mai 2014<sup>3</sup>.

Le syndicat mixte étant devenu le propriétaire de l'aéroport de Tarbes-Lourdes-Pyrénées, l'objet du syndicat a été précisé : « (...) les compétences et le patrimoine portant sur l'aéroport Tarbes-Lourdes-Pyrénées ont été transférés au syndicat mixte dans les conditions prévues dans la convention en date du 29 décembre 2006 conclue avec le ministre chargé de l'aviation civile.

Dans ce cadre le syndicat mixte exerce l'ensemble des compétences attachées à sa qualité de bénéficiaire du transfert de l'aéroport relatives :

- a. à la création, à l'aménagement et l'entretien des infrastructures aéroportuaires,
- b. à la gestion de l'aérodrome dans les conditions et limites prévues à la convention précitée,
- c. au développement du trafic de l'aéroport (...) ».

Selon l'ancien ordonnateur, ce transfert a permis au syndicat d'exercer une compétence qui lui était totalement inconnue et qu'il a fallu mettre en œuvre très rapidement, ce qui ne s'est pas fait sans difficulté.

Depuis leur adoption, et jusqu'au 31 décembre 2018, les statuts du syndicat ont fait l'objet de cinq modifications (cf. annexe 1).

## 1.2. Les zones gérées par le syndicat

Le périmètre d'action du syndicat, qui a évolué au gré des modifications de son objet, inclut désormais le périmètre de la zone aéroportuaire, agrandi en 2012 par l'intégration du *taxiway* Lima.

Les zones d'activités installées autour de l'aéroport relèvent, pour certaines, du périmètre d'action du syndicat :

- la zone d'aménagement concerté (ZAC) des Reinettes, créée le 26 septembre 1991 par délibération du conseil municipal d'Adé sur son territoire. Une partie de son périmètre jouxte le domaine public aéroportuaire. Cette ZAC a été confiée au syndicat mixte lors de sa création, mais elle n'a jamais fait l'objet d'une quelconque acquisition de terrain ou du moindre aménagement ;

---

<sup>2</sup> Article L. 213-2 du code de l'aviation civile : « la police des aérodromes et des installations aéronautiques, tels qu'ils sont définis à l'article précédent, est assurée, sous réserve des pouvoirs de l'autorité militaire à l'égard des aérodromes et installations dépendant de la défense nationale, par le préfet qui exerce, à cet effet dans leur emprise, les pouvoirs impartis au maire par l'article L. 2212-2 du code général des collectivités territoriales ».

<sup>3</sup> L'emprise de l'aérodrome a ainsi été portée à 208 ha 03 a, dont 205 ha 38 a 36 ca transférés à Pyrénia et 2 ha 64 a 64 ca conservés par l'État.

- les trois ZAC, créées le 8 juillet 1994, autour de l'aéroport par le syndicat mixte Pyrène Aéropole, constitué par les 17 communes du canton d'Ossun et le département des Hautes-Pyrénées. Elles sont dénommées :
  - Pyrène Aéro Pôle Sud, une zone logistique (fret et gros) ;
  - Pyrène Aéro Pôle Est, une zone d'activité industrielle (62 ha), qui accueille déjà plus de 35 000 m<sup>2</sup> d'usines et d'ateliers ;
  - Pyrène Aéro Pôle Nord, une zone d'activité tertiaire (14 ha), accueillant près de 9 000 m<sup>2</sup> de bâtiments tertiaires modernes et fonctionnels.

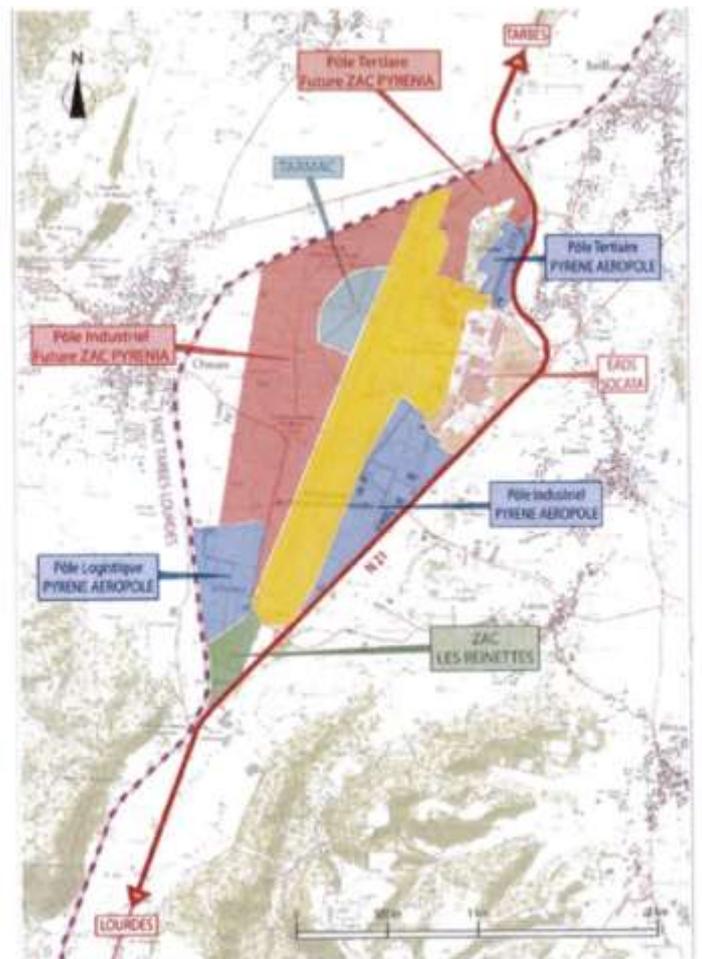
La création de la communauté de communes du canton d'Ossun (CCCO) le 29 décembre 1994, le syndicat mixte a été dissous. Cette ZAC, quasiment achevée, est aujourd'hui gérée par la communauté d'agglomération Tarbes-Lourdes-Pyrénées.

Après la création de Pyrénia, une partie de la zone Aéro Pole Est aménagée a été transférée au syndicat : il s'agit d'un ensemble constitué par le tronçon de *taxiway*, de 1 230 mètres de long et de 23 mètres de large, réalisé par la CCCO et sa bande aménagée, délimitée par un périmètre dont la distance à l'axe du *taxiway* est de 50 mètres, ainsi que par un ensemble de 3,2 hectares situé au sud de la ZAC Pyrène Aéro Pôle Est.

La compétence d'aménagement de l'une des trois ZAC, la zone Pyrène Aéro Pôle Sud, a été intégralement transférée au syndicat mixte aéroportuaire Tarbes-Lourdes-Pyrénées.

S'agissant de la dernière partie des terrains qui jouxtent le périmètre aéroportuaire, le syndicat a pris l'initiative de créer la ZAC Pyrénia.

Les ZAC Pyrène Aéro Pôle et Pyrénia ont été reconnues zone d'intérêt régional (ZIR) par la région Midi-Pyrénées. Désormais, elles ont été reconnues OZE (Occitanie zone économique) par l'AD'OCC, une agence régionale de développement économique de la région Occitanie.

**Figure 1 : Les ZAC situées autour de la zone aéroportuaire**

Source : Pyrénia

### 1.3. Le fonctionnement du syndicat

Le fonctionnement du syndicat est assuré par deux agents : le directeur, nommé le 30 avril 2010, et une secrétaire, nommée à la création du syndicat.

Il existe peu de dispositions de nature législative ou réglementaire dans le CGCT sur les syndicats mixtes ouverts, ce qui accroît l'importance des statuts : c'est la loi des parties qui s'applique prioritairement. Les statuts du syndicat ont été actualisés au 1<sup>er</sup> janvier 2019.

#### 1.3.1. Le comité syndical

Le syndicat mixte est administré par un comité syndical. Il délibère sur toutes les questions qui lui sont soumises et intéressent son fonctionnement. Il vote le budget, approuve les comptes et prend toutes décisions nécessaires en matière financière.

Il est composé de 24 délégués titulaires et de 24 suppléants élus ou désignés par les assemblées délibérantes des membres en leur sein ou non.

Selon les anciens statuts, en vigueur jusqu'au 31 décembre 2018, qui ne prenaient pas en compte les fusions de régions et des établissements publics de coopération intercommunales

membres, la répartition des sièges était définie sur la base de la participation au financement des membres, soit huit délégués du conseil régional, huit délégués du conseil départemental, quatre délégués pour la communauté d'agglomération du Grand Tarbes, deux délégués de la communauté de communes du canton d'Ossun et deux délégués de la communauté de communes du Pays de Lourdes.

Les nouveaux statuts entrés en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2019 prévoient que le conseil syndical reste composé de 24 délégués, et chacune des trois collectivités membres, la région Occitanie, le département des Hautes-Pyrénées et la communauté d'agglomération Tarbes-Lourdes-Pyrénées dispose de huit délégués.

Conformément à ses statuts, le comité syndical se réunit en assemblée ordinaire, sur convocation du président, au moins une fois par semestre et en tant que de besoin. Sur la période analysée, le comité s'est réuni quatre à cinq fois par an.

### **1.3.2. Le bureau**

Selon les statuts en vigueur pendant la période sous revue, le comité syndical élit, parmi ses membres, un bureau composé de sept membres : deux représentants du conseil régional, deux représentants du conseil départemental, trois représentants à raison d'un par EPCI membre.

Un président et quatre vice-présidents sont désignés en son sein.

Les statuts prévoient que le comité syndical délègue au bureau et au président, par délégation spéciale ou permanente, les pouvoirs nécessaires à l'exécution de ses délibérations et à la gestion des affaires courantes.

Par délibération du 6 juin 2016, le bureau a reçu de nombreuses délégations du comité syndical, notamment pour prendre toutes décisions concernant la préparation, la passation, l'exécution et le règlement des marchés de travaux passés selon une procédure adaptée prévue à l'article 28 du code des marchés publics au-delà de la limite de 1 M€ HT (seuil de délégation du président), l'approbation de contrats avec les compagnies aériennes, hors obligations de service public (OSP), ou les acquisitions foncières.

### **1.3.3. Le président**

Le président est l'organe exécutif du comité syndical.

La faculté de donner des délégations n'étant pas prévue par la loi, les statuts mentionnent que le président peut déléguer, sous sa surveillance et sous sa responsabilité, l'exercice d'une partie de ses fonctions aux vice-présidents, ainsi que sa signature au directeur. Ce dernier dispose ainsi d'une délégation permanente de signature en toute matière (sauf exceptions énumérées dans l'arrêté).

Les statuts prévoient également la possibilité de délégations d'attributions de l'organe délibérant au président. En l'occurrence, il dispose de délégations permanentes dans des domaines variés : les marchés publics, les conventions et le foncier.

## 1.4. La contribution des membres

Les contributions de chacun des membres au financement du syndicat, déterminées à l'article 13 des statuts, sont fonction de la nature de l'action menée par le syndicat, sous la forme d'un pourcentage des dépenses occasionnées.

Dès lors, il n'y a aucune limite au montant engagé par le syndicat pour l'une ou l'autre de ses actions, si ce n'est le vote du budget par le comité syndical. L'ordonnateur souligne toutefois que le syndicat se fixe une enveloppe globale de contributions qui n'excédait pas 5 M€ par an, ce qui lui laisse un grand champ d'action.

Un tel mode de fonctionnement est pourtant susceptible de mettre en difficulté les membres les plus petits.

**Tableau 1 : Les contributions des membres du syndicat**

|   | Fonctionnement général du syndicat mixte | Développement de l'activité aéronautique (articles 2-1 et 2-3) | Actions découlant directement ou indirectement du transfert de compétences et de patrimoine de l'aéroport hors lignes aériennes (articles 2-2-a, 2-2-b et 2-3) | Développement du trafic de l'aéroport (lignes nouvelles hors OSP) (article 2-2-c) |
|---|--|--|--|---|
| <b>Région</b>                                   | <b>33,34%</b>                            | <b>33,34%</b>  | <b>35,25%</b>  | <b>35,25%</b>   |
| <b>Département</b>                              | <b>33,34%</b>                            | <b>33,34%</b>  | <b>35,25%</b>  | <b>35,25%</b>   |
| <b>EPCI membres</b>                             | <b>33,32%</b>                            | <b>33,32%</b>  | <b>29,50%</b>  | <b>29,50%</b>   |
| dont communauté de communes du canton d'Ossun   | 16,66%                                   | 16,66%   | 4,25%  | 4,00%   |
| dont communauté d'agglomération du Grand-Tarbes | 10,66%                                   | 10,66%   | 15,25%   | 15,50%  |
| dont communauté de communes du Pays de Lourdes  | 6,00%                                    | 6,00%  | 10,00%   | 10,00%  |

Source : CRC d'après les statuts du syndicat

Le financement de la ligne Paris-Orly est quant à lui déterminé par un accord conventionnel, distinct des statuts (cf. § 2.4.4).

## **CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS**

Le syndicat mixte dispose de compétences variées, depuis l'entretien des infrastructures aéroportuaires et la gestion de l'aérodrome jusqu'à la gestion de plusieurs ZAC jouxtant l'aéroport. Il fonctionne avec deux agents. La clé de répartition de la contribution de ses membres n'est pas déterminée *a priori* en volume, mais en fonction des dépenses. Les nouveaux statuts entrés en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2019 ont notamment substitué la communauté d'agglomération Tarbes-Lourdes-Pyrénées aux trois anciens EPCI membres.

## **2. UNE ACTIVITÉ AÉROPORTUAIRE EN DÉVELOPPEMENT**

### **2.1. L'aéroport Tarbes-Lourdes-Pyrénées, outil de connectivité pour le département**

L'aéroport TLP a la particularité d'accueillir un important trafic de passagers lié à la proximité du sanctuaire Notre-Dame de Lourdes. Cette activité est facilitée par les installations de l'aéroport adaptées au traitement des passagers malades ou handicapés. L'aéroport dispose en effet

d'un circuit spécialisé complet de traitement des groupes de personnes à mobilité réduite (stationnements pour bus aménagés aux personnes à mobilité réduite, chambres pour le repos de ces voyageurs, salles d'attente aménagées, etc.).

Pour cette raison, le syndicat mixte et l'exploitant de l'aéroport se sont associés avec la commune de Lourdes, le département des Hautes-Pyrénées, la région, l'office de tourisme de Lourdes pour développer un projet commun « Lourdes carrefour des pèlerinages européens » destiné à ce que « la ville mariale de Lourdes se positionne comme un des premiers sites touristiques au monde ». Pour développer l'accessibilité du sanctuaire, au-delà d'actions visant à redynamiser la ville grâce notamment à l'aménagement urbain et à l'amélioration de l'accueil des visiteurs, les parties à ce projet considèrent qu'il est nécessaire de développer la connectivité du territoire grâce au transport, en particulier grâce à de nouvelles lignes aériennes. Ainsi, du 29 juin au 9 septembre 2018, a été mise place une ligne aérienne régulière entre l'aéroport de TLP et Malte, avec une capacité de 7 000 sièges sur 42 vols.

L'aéroport dessert aussi des zones de montagne et notamment des communes qui ont des niveaux d'accessibilité très inférieurs à la moyenne nationale. Il est un point d'appui du développement de l'offre touristique, provenant notamment des stations de sport d'hiver. 342 des 470 communes du département sont classées en zones de revitalisation rurale.

Le transport aérien constitue un mode de transport alternatif au transport routier qui, compte tenu de la situation géographique du département sont insuffisants pour assurer la connectivité du territoire.

Par le train, Paris est à 5h22 de Tarbes et à 4h58 de Lourdes.

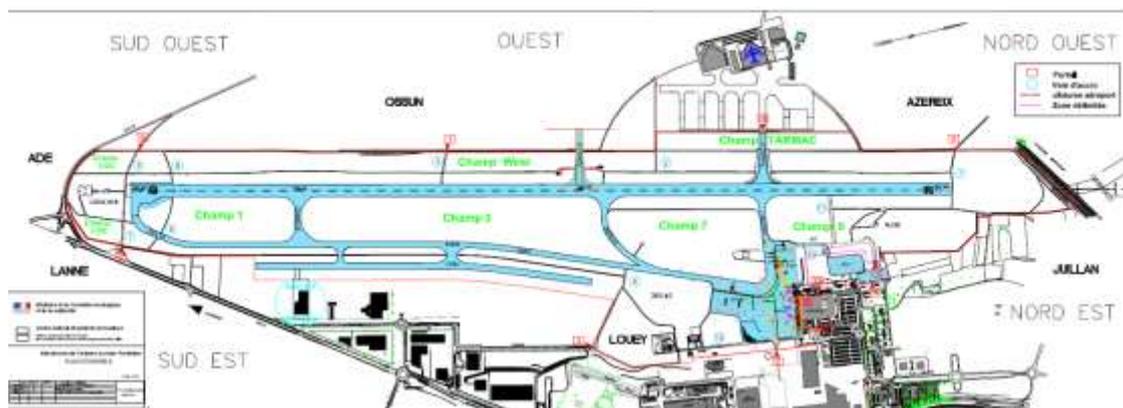
Ce besoin en terme de continuité du territoire a justifié la création d'une ligne aérienne assurée sous obligation de service public (OSP) entre TLP et Paris-Orly. En Occitanie, seuls deux autres aéroports bénéficient d'une telle ligne (Rodez et Castres).

L'aéroport le plus proche est celui de Pau-Pyrénées qui accueille environ 600 000 passagers par an. Il se trouve à 54 km de l'aéroport de Tarbes et peut être rejoint à partir de celui-ci en 36 minutes par autoroute. Ces aéroports, s'ils sont d'apparence concurrents, se révèlent, aujourd'hui, par leurs offres différentes, complémentaires. Par exemple, en 2017, 67,58 % des passagers de l'aéroport TLP étaient « internationaux » (en provenance d'un aéroport non métropolitain) alors que ces voyageurs ne représentent que 3,43 % des passagers à l'aéroport Pau-Pyrénées. Bien que ces deux aéroports sont extrêmement proches, ils ne proposent pas la même offre.

Pau-Pyrénées dessert principalement les aéroports français : Orly (6 vols par jour), Roissy (3 vols par jour), Nantes (2 vols par jour), Lyon (3 vols par jour), Marseille (2 vols par jour), Nice (6 rotations par semaines), Bastia (une rotation par semaine), Ajaccio (une rotation par semaine). Le seul vol vers l'étranger est pour Marrakech (deux rotations par semaine).



Carte 2 : Les installations aéroportuaires



Source : Pyrénia

Le périmètre aéroportuaire est délimité en rouge

En 2017, l'aéroport de TLP totalisait 434 619 passagers, soit une croissance de 13,6 % par rapport à l'année 2016, où l'aéroport n'était que le 24<sup>ème</sup> aéroport métropolitain et la 4<sup>ème</sup> plateforme de la région).

Tableau 2 : Le trafic de l'aéroport TLP

|   | 2013           | 2014           | 2015           | 2016           | 2017           | var. annuelle moy. | évolution      |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------------------|----------------|
| <b>Total des mouvements commerciaux</b>     | <b>4 932</b>   | <b>5 049</b>   | <b>4 842</b>   | <b>4 743</b>   | <b>4 703</b>   | -1,18%             | -4,64%         |
| Total des mouvements réguliers              | 2 485          | 2 494          | 2 726          | 2 798          | 2 877          | 3,73%              | 15,77%         |
| Total des mouvements charter                | 2 090          | 2 220          | 1 833          | 1 741          | 1 631          | -6,01%             | -21,96%        |
| Total des mouvements aviation d'affaires    | 357            | 335            | 283            | 204            | 188            | -14,81%            | -47,34%        |
| <b>Total des passagers commerciaux</b>      | <b>382 176</b> | <b>388 258</b> | <b>371 317</b> | <b>381 549</b> | <b>434 619</b> | <b>3,27%</b>       | <b>13,72%</b>  |
| <b>Total des passagers réguliers</b>        | <b>166 859</b> | <b>165 619</b> | <b>196 479</b> | <b>222 754</b> | <b>280 868</b> | <b>13,90%</b>      | <b>68,33%</b>  |
| Groupe Air France                           |                |                |                |                |                |                    |                |
| Paris ORY                                   | 104 030        | 101 096        | 98 894         | 111 305        | 138 241        | 7,37%              | 32,89%         |
| Déroutés                                    |                |                |                |                | 179            |                    |                |
| Total                                       | 104 030        | 101 096        | 98 894         | 111 305        | 138 420        |                    |                |
| % du trafic commercial                      | 27,22%         | 26,04%         | 26,63%         | 29,17%         | 31,85%         |                    |                |
| Ryanair                                     |                |                |                |                |                |                    |                |
| Londres STN                                 | 30 958         | 32 903         | 36 481         | 46 835         | 52 022         | 13,86%             | 68,04%         |
| Bergame BGY                                 | 17 617         | 19 957         | 27 975         | 27 510         | 21 346         | 4,92%              | 21,17%         |
| Rome Ciampino                               |                |                |                |                | 20 220         |                    |                |
| Cracovie                                    |                |                |                |                | 20 290         |                    |                |
| Total                                       | 48 575         | 52 860         | 64 456         | 74 345         | 113 878        |                    |                |
| % du trafic commercial                      | 12,71%         | 13,61%         | 17,36%         | 19,49%         | 26,20%         |                    |                |
| Jetair Fly                                  |                |                |                |                |                |                    |                |
| Bruxelles BRU                               | 8 847          | 9 574          | 10 333         | 9 983          | 12 841         | 9,76%              | 45,15%         |
| % du trafic commercial                      | 2,31%          | 2,47%          | 2,78%          | 2,62%          | 2,95%          |                    |                |
| Brussels Airlines                           |                |                |                |                |                |                    |                |
| Bruxelles BRU                               | -              | -              | 9 663          | 7 088          | -              |                    |                |
| % du trafic commercial                      |                |                | 2,60%          | 1,86%          |                |                    |                |
| Albastar                                    |                |                |                |                |                |                    |                |
| Bergame BGY                                 | -              | -              | 7 803          | 5 374          | -              |                    |                |
| Rome FCO                                    | -              | -              | 3 444          | 8 033          | 10 487         | -12,48%            | 204,50%        |
| Milan/Malpensa                              | -              | -              | -              | 3 850          | -              |                    |                |
| Palerme/ Naples                             | -              | -              | -              | 2 776          | -              |                    |                |
| Total                                       |                |                | 11 247         | 20 033         | 10 487         |                    |                |
| % du trafic commercial                      |                |                | 3,03%          | 5,25%          | 2,41%          |                    |                |
| Mistral Air                                 |                |                |                |                |                |                    |                |
| Naples                                      | -              | -              | -              | -              | 5 242          |                    |                |
| % du trafic commercial                      |                |                |                |                | 1,21%          |                    |                |
| Autres compagnies                           |                |                |                |                |                |                    |                |
| Barcelone-Vueling                           | 5 433          | -              | -              | -              | -              |                    | -100,00%       |
| Madrid MAD - Air Nostrum                    | -              | 2 089          | 1 886          | -              | -              |                    |                |
| % du trafic commercial                      | 1,42%          | 0,54%          | 0,51%          |                |                |                    |                |
| <b>Total Passagers Charters</b>             |                | <b>221 511</b> | <b>173 966</b> | <b>158 169</b> | <b>153 233</b> | <b>-8,15%</b>      | <b>-28,83%</b> |
| % du trafic commercial                      |                | 57,05%         | 46,85%         | 41,45%         | 35,26%         |                    |                |
| <b>Total Aviation d'Affaires ≥ 6T</b>       |                | <b>1 128</b>   | <b>872</b>     | <b>626</b>     | <b>518</b>     | <b>-17,68%</b>     | <b>-54,08%</b> |
| % du trafic commercial                      | 56,34%         | 0,29%          | 0,23%          | 0,16%          | 0,12%          |                    |                |
| <b>Total des mouvements non commerciaux</b> | <b>8 483</b>   | <b>12 460</b>  | <b>10 804</b>  | <b>10 198</b>  | <b>11 707</b>  | <b>11,34%</b>      | <b>38,01%</b>  |

Source : CRC d'après les données communiquées par le syndicat mixte<sup>4</sup>

La spécificité de l'aéroport TLP réside dans l'accueil de nombreux vols *charters* en provenance du monde entier, acheminant des pèlerins, permis grâce à la longueur de la piste qui autorise les mouvements d'avions moyens/gros porteurs (250/300 sièges). L'aéroport voisin de Pau ne peut recevoir que des avions moyens porteurs (150/200 sièges).

La part du trafic des vols *charters* est en baisse mais reste toutefois très importante à TLP : 41,45 % des passagers commerciaux en 2016 (35,26 % en 2017). D'ailleurs, en 2016, il était le 5<sup>ème</sup> aéroport *charters* de France.

En revanche, l'aéroport est dépendant du trafic généré par la seule ligne intérieure, c'est-à-dire la ligne sous obligation de service public permettant de rejoindre Paris. Elle représentait 31,85 % du trafic commercial en 2017.

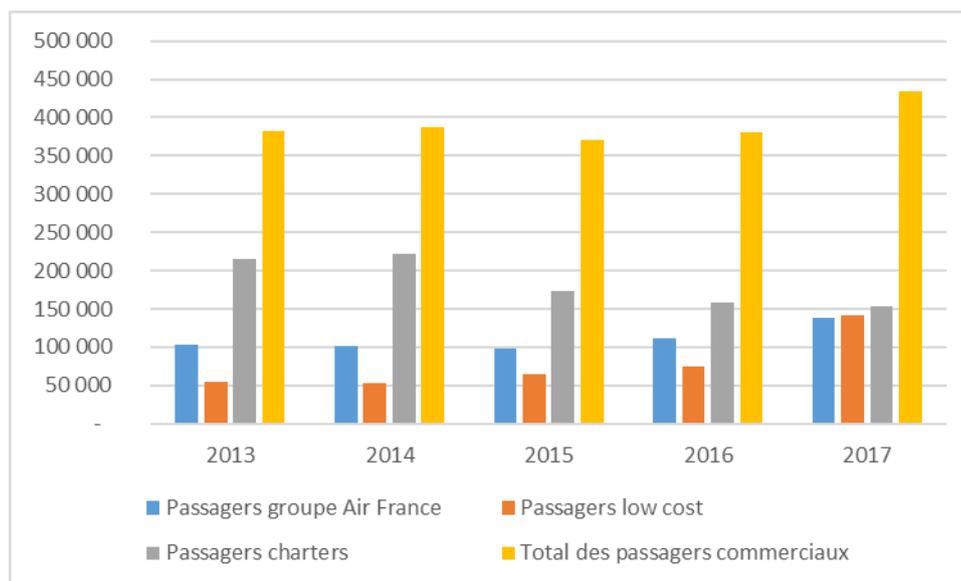
<sup>4</sup> Mouvements commerciaux : tout mouvement d'appareil effectuant du transport public aérien et exploité par des entreprises autorisées à cet effet.

Mouvements non commerciaux : ils englobent l'ensemble des autres mouvements (avions appartenant à des aéro-clubs ou à des particuliers ou sociétés, non autorisés à effectuer du transport public) et les avions effectuant du travail aérien, des avions de compagnies aériennes faisant des vols d'entraînement, ainsi que des avions appartenant à une administration de l'État, notamment le ministère de la défense.

L'aéroport bénéficie également du développement des vols *low cost*. La compagnie Ryanair a multiplié par plus de deux son nombre de passagers sur la période (48 575 en 2013 à 113 878 en 2017) et représentait 26,20 % du trafic en 2017.

Le reste du trafic est assuré par d'autres compagnies à bas coûts desservant l'étranger.

**Graphique 1 : L'évolution de la part des passagers selon les vols utilisés**



Source : CRC d'après les données communiquées par le syndicat mixte

En outre, les caractéristiques de la piste permettent à l'aéroport de bénéficier de vols non commerciaux (essais, armée, etc.).

### 2.3. L'exploitation déléguée de la plateforme aéroportuaire

L'article 6 de la convention de transfert stipule que « le bénéficiaire peut choisir de confier à un tiers l'exploitation de l'aérodrome ». Ainsi, par délibération du 1<sup>er</sup> octobre 2007, le syndicat a approuvé le principe de la gestion déléguée de la plateforme aéroportuaire, sous forme de convention de délégation de service public.

Lorsque le syndicat mixte est devenu le propriétaire de l'aéroport de TLP le 1<sup>er</sup> janvier 2007, la chambre de commerce et d'industrie en avait la gestion dans le cadre d'un contrat « de concession d'outillage public » conclu avec l'État le 14 février 1958, pour une durée de 50 ans. Le syndicat mixte s'est ainsi substitué à l'État en tant qu'autorité concédante, le contrat de concession en cours continuant à courir avec la chambre de commerce et d'industrie jusqu'en 2008.

Au terme d'une procédure de mise en concurrence, une convention de délégation de service public d'exploitation de l'aéroport a été signée avec la société SNC Lavalin pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 2009 au 31 décembre 2020.

L'enchaînement rapide de ces événements explique les insuffisances constatées dans les documents contractuels et les problèmes qui en découlent.

### 2.3.1. Le changement de délégataire en cours d'exécution

Lorsque son offre a été retenue, une société dédiée a été créée par le groupe SNC Lavalin en application du contrat (article 80), sous l'appellation de société d'exploitation de l'aéroport Tarbes-Lourdes-Pyrénées (SEATLP).

En cours d'exécution de la convention, la société SNC Lavalin SAS a été rachetée par Edeis, qui exploite 18 aéroports en métropole et outre-mer<sup>5</sup>. Pyrénia a été informé de ce projet par courrier le 30 décembre 2016.

La cession a constitué une reprise par un nouveau titulaire de l'ensemble des filiales de cette société, dont la SEATLP : il ne s'agit pas d'une modification touchant directement la société dédiée, mais sa maison mère<sup>6</sup>. Le président du syndicat mixte a reçu le président d'*Impact Holding* avant qu'il ne rachète la SNC Lavalin et que cette société prenne le nom d'Edeis. Lors de sa séance du 20 février 2017, le comité syndical a été informé de cette cession.

### 2.3.2. L'inventaire incomplet des biens

#### 2.3.2.1. Les biens de reprise et les biens de retour

La convention mentionne dans son titre 6 « Régime des biens » (article 47) que le syndicat met à la disposition du délégataire les biens (infrastructures, immeubles, équipements et matériels affecté au service aéroportuaire), dont la liste figure à l'inventaire.

La convention respecte le droit en vigueur en distinguant les biens de retour des biens de reprise. Aux termes de l'article 48, les biens de retour sont définis comme « (...) l'ensemble des biens nécessaires au bon fonctionnement du service public mis à disposition par le syndicat et/ou créés, construits, acquis et/ou renouvelés par le délégataire qui doivent faire retour gratuitement à la collectivité concédante à la fin du contrat, tels que :

- terrains, ouvrages, bâtiments, installations, outillages et réseaux nécessaires ou utiles à l'exploitation du contrat,
- biens mobiliers nécessaires à l'exploitation de l'aéroport (notamment bus, ponts roulant...).

Ces biens font l'objet d'un inventaire en annexe 7 du présent contrat. Cette annexe sera complétée par les parties avant le 31 décembre 2009 et sera ensuite tenue à jour annuellement ».

Le même article définit les biens de reprise comme les biens appartenant au délégataire, utiles à l'exploitation du service, qui en fin de concession peuvent être repris par le syndicat à la condition que celui-ci exerce cette prérogative moyennant un prix à déterminer. Enfin les biens propres, sont les biens meubles autre que les biens de reprise appartenant au délégataire et utiles à l'accomplissement de sa mission mais non indispensable à la poursuite du service.

<sup>5</sup> Angoulême, Annecy, Auxerre, Bourges, Châlon-Champforgeuil, Cherbourg, Dijon, Le Havre, Mayotte, Nîmes, Reims, Rouen, Saint-Martin Grand-Case, Tarbes, Toulouse Franczal, Tours, Troyes et Vannes.

<sup>6</sup> L'avis du Conseil d'État du 8 juin 2000 stipule que « [...] la notion de tiers auquel le contrat est cédé doit s'entendre d'une personne morale distincte du titulaire initial dudit contrat. Tel n'est pas le cas, en application de l'article 1844-3 du code civil et des articles 5°, 354, 355, 355-1 et 355-2 de la loi susvisée du 24 juillet 1966, relatifs à la notion de prise de contrôle des sociétés, en cas de transformation régulière d'une société en une société d'une autre forme, ou en cas de prorogation ou de toute autre modification statutaire. Tel n'est pas non plus le cas, selon la jurisprudence, lorsqu'il est procédé à un changement de propriétaire des actions composant le capital social, même dans une proportion très largement majoritaire. [...] » (CE, avis n° 141654 du 8 juin 2000) ».

L'article 73<sup>7</sup> traite du sort des biens en fin de contrat.

### 2.3.2.2. Un inventaire incomplet

Les biens susmentionnés devraient, ainsi que le prévoit le contrat, être inventoriés aux annexes 7, 8 et 9.

S'agissant des biens dits « de retour », l'annexe 7 figure bien au contrat mais elle ne se compose que d'un simple état du parc des véhicules et engins et d'une liste, peu exhaustive, des bâtiments et du matériel.

Or, il n'y est fait aucune mention des superstructures alors qu'il résulte des stipulations contractuelles, que ce soit tant de l'annexe de la convention de transfert, que des termes mêmes du contrat, que la piste, les *taxiways* et autres superstructures, constituent compte tenu de leurs caractéristiques des biens de retour.

Les parties au contrat ont établi un inventaire bien plus précis des biens seulement mobiliers dits « de retour », qui comprend pour chacun, un numéro, un intitulé, la marque, la date d'achat, le cas échéant une photo, ainsi qu'une note, de 1 à 4, permettant d'évaluer sa vétusté.

En revanche, il n'en est rien s'agissant des superstructures. Cette imprécision a été bénéfique au délégataire s'agissant de l'entretien et du renouvellement de ces biens (cf. *infra* § 2.3.4.2).

S'agissant enfin des biens de reprise et des biens propres, aucun inventaire n'a jamais été joint au contrat. Les annexes 8 et 9 ne sont pas documentées.

Dans sa réponse à la chambre, l'ordonnateur précise que l'inventaire annexé à la DSP résulte des informations transmises par la CCI de Tarbes, ancien concessionnaire, et par l'État, ancien propriétaire, et qu'un nouvel inventaire des biens de retour réalisé en 2009 est venu compléter le contrat. Il précise également que « les biens de reprises et propres seront constatés en fin de contrat, en fonction de leur intérêt pour l'exécution et la continuité du service (art 73 de la DSP) ».

---

<sup>7</sup> Article 73 de la DSP : « 1. Sort des bien de retour : Lorsque le contrat arrive à expiration, les biens visés à l'article 48.1 du présent contrat font retour gratuitement au syndicat. Ils devront être remis en parfait état d'entretien. Quand des biens de retour correspondent à une réfection complète d'infrastructures ou d'installations et sont mis en service au cours des cinq années précédant l'expiration normale de la présente convention, leur retour au délégant peut faire l'objet du paiement d'une indemnité au délégataire dans les conditions prévues au paragraphe suivant. L'indemnité est calculée sur la base de la valeur nette comptable des biens concernés à l'échéance de la convention minorée, le cas échéant, des subventions correspondantes et des provisions constituées liées aux biens et majorée, s'il y a lieu, de la taxe à la valeur ajoutée à reverser au Trésor public. Cette indemnité peut être plafonnée sur la base de la valeur nette comptable prévisionnelle. Un an avant l'expiration du contrat, les parties arrêteront et estimeront, après expertise, les travaux nécessaires à la remise en état d'entretien de l'ensemble des ouvrages faisant partie intégrante du service. Le cas échéant, le délégataire devra exécuter les travaux correspondants avant l'expiration du contrat. Le délégataire ne pourra revendiquer, au terme du contrat pour quelque motif que ce soit, la propriété desdits biens. 2. Sort des biens de reprise : Le syndicat, afin de permettre la continuité du service public, aura la faculté de reprendre les biens immobiliers et mobiliers visés à l'article 48.2 nécessaires à la poursuite des activités et financés par le délégataire sur ses fonds propres. Une indemnité de reprise sera alors versée au délégataire. L'indemnité sera fonction de la valeur nette comptable de ces biens de reprise. Elle sera versée par le syndicat au délégataire dans les 6 mois de la détermination de la valeur nette comptable. Une fois ce délai écoulé, le cas échéant, l'indemnité sera assortie d'intérêts moratoires. 3. Sort des biens propres du délégataire : Les biens résiduels acquis par le délégataire visés à l'article 48.3 et considérés par le syndicat comme non utiles à la poursuite de l'exploitation du service public restent sa propriété. Il assume l'évacuation à ses frais. Ils n'ouvrent droit à aucune indemnisation. 4. Stocks : Le syndicat aura la faculté de racheter ou de faire racheter par le futur délégataire les stocks correspondant à la marche normale de l'exploitation. La valeur sera fixée à l'amiable ou à dire d'expert et sur présentation des justificatifs du délégataire. »

La société Edeis souligne que « en tant qu'ouvrages mis à la disposition du délégataire par le syndicat mixte, la piste et les *taxiways* constituent des biens de retour en application du contrat ».

La chambre souligne les conséquences dommageables de l'absence de description et d'indications détaillées sur la vétusté des superstructures, des biens de reprise et des biens propres dans les annexes du contrat de DSP, incomplètes ou non renseignées. Ces lacunes ont empêché le syndicat d'exercer son contrôle faute d'une connaissance précise de l'état des immobilisations en début de contrat, et notamment des superstructures. D'autre part, la nouvelle DSP conclue en 2009, aurait dû être l'occasion de réaliser un inventaire complet, incluant les biens de reprise et les biens propres.

En tout état de cause, la chambre observe que, dans le silence de la convention, l'ensemble des biens meubles et immeubles, appartiennent de droit à la personne publique (CE, *Commune de Douai*, 21 décembre 2012)<sup>8</sup>.

### 2.3.3. L'économie du contrat et sa qualification juridique

La convention de DSP d'exploitation de l'aéroport, d'une durée de 12 ans, a débuté le 1<sup>er</sup> janvier 2009 et se terminera le 31 décembre 2020. Elle a pour objet l'exploitation de la plateforme aéroportuaire de TLP et du domaine qui lui est rattaché. Ainsi que le prévoit l'article 1<sup>er</sup> du contrat, le délégataire a en charge la gestion et l'exploitation de l'aéroport, c'est-à-dire, la réalisation, l'entretien, le renouvellement, l'exploitation, le développement et la promotion d'ouvrages, terrains, bâtiments, installations, matériels, réseaux et services nécessaires au fonctionnement de l'aéroport. Il exploite, à ses risques et périls, l'ensemble des activités relevant du contrat<sup>9</sup>.

En contrepartie de la mise à disposition des biens nécessaires à l'exploitation de l'aéroport, le délégataire verse au syndicat une redevance d'occupation du domaine public qui est composée d'une partie fixe et d'une partie variable, qui tient compte des avantages de toute nature procurés au délégataire (recettes aéronautiques et extra aéronautiques). La part fixe est de 150 000 € HT par an et la redevance variable est égale à 25 % du résultat avant impôt sur les sociétés (article 47 et annexe 10).

Une redevance supplémentaire pour l'aérogare dédiée à l'aviation d'affaires et à l'aviation *low cost* a également été instituée, dans le cas où les bâtiments seraient construits pendant la durée de la concession. Toutefois, seul l'aérogare d'affaires a été construit par Pyrénia. La redevance a été calculée sur la base des amortissements et frais financiers.

En application de l'article 53 de la convention, le délégataire perçoit directement les redevances aéronautiques (article R. 224-1 du code de l'aviation civile), les produits des taxes

<sup>8</sup> Arrêt du Conseil d'État du 21 décembre 2012, *Commune de Douai* : «... a) Dans le cadre d'une délégation de service public ou d'une concession de travaux mettant à la charge du cocontractant les investissements correspondant à la création ou à l'acquisition des biens nécessaires au fonctionnement du service public, l'ensemble de ces biens, meubles ou immeubles, appartient, dans le silence de la convention, dès leur réalisation ou leur acquisition, à la personne publique... b) Lorsque des ouvrages nécessaires au fonctionnement du service public, et ainsi constitutifs d'aménagements indispensables à l'exécution des missions de ce service, sont établis sur la propriété d'une personne publique, ils relèvent de ce fait du régime de la domanialité publique... ».

<sup>9</sup> Le titre 4 du contrat est consacré au cadre général de l'exploitation de la plateforme aéroportuaire, notamment les rapports avec les services de contrôle de la circulation aérienne et de météorologie aéronautique, qui relèvent de services étatiques. Le titre 5 est quant à lui consacré aux modalités d'exploitation (services rendus aux transporteurs aériens, exploitation de l'aire de trafic et de manœuvre, exercices des missions de l'État et de ses établissements publics).

d'aéroport, les produits liés à l'assistance en escale, les produits des redevances sur l'utilisation et l'occupation du domaine public.

Le titre du contrat relatif au régime financier prévoit en outre, compte tenu des obligations d'investissements assignées au délégataire pour l'exploitation de la plateforme, la possibilité pour Pyrénia de participer à leur financement.

Dans sa réponse aux observations, la société Edéis affirme que le contrat « relève de la qualification d'affermage ». La chambre observe que si cette convention met à la charge du délégataire le gros entretien et le renouvellement des infrastructures et superstructures mises à sa disposition par le syndicat, elle comporte également volume important d'investissements à la charge du délégataire. En tout état de cause, le contrat définit les engagements du délégataire en matière d'investissements.

### **2.3.4. Les dispositifs relatifs aux investissements**

#### **2.3.4.1. Une définition lacunaire du programme d'investissement**

L'article 5 de la convention de délégation de service public sur les droits et obligations du délégataire, prévoit notamment que le délégataire est chargé de l'entretien et du renouvellement des infrastructures et superstructures mises à sa disposition par le syndicat, telles que définies au titre 7.

L'article 50 du titre 7 « Dispositions relatives à l'entretien » précise que : « le délégataire doit assurer à ses frais le gros entretien, l'entretien courant, la maintenance et les réparations (...) de tout bâtiments, ouvrages, installations, matériels, réseaux et objets mobiliers mis à sa disposition ou lui appartenant de manière à ce qu'ils conviennent en permanence à l'usage auquel ils sont destinés (...). Un programme de renouvellement et de gros entretien en annexe 4 (...) fait apparaître les opérations envisagées et leur montant prévisionnel (...) ».

Cette obligation d'assurer le gros entretien figure aussi à l'article 8 du titre 3 « Exécution des travaux ».

L'annexe 4 dispose que le programme d'entretien et de renouvellement comprend les actions touchant les installations aéroportuaires suivantes :

- chaussées aéronautiques (piste, voies de desserte et de service, aires de stationnement avions) ;
- aides visuelles et alimentation électrique ;
- bâtiments.

S'agissant par exemple des chaussées aéronautiques, l'annexe mentionne que de manière générale, les travaux d'entretien regroupent les interventions courantes qui permettent de maintenir ou de remettre les chaussées en état de service sans volonté d'améliorer les qualités structurelles de celles-ci. Les travaux d'entretien des chaussées aéronautiques se distinguent donc des travaux de réfection ou de renforcement des chaussées aéronautiques (...) ».

Elle prévoit un calendrier des opérations d'inspection de certaines installations.

La chambre souligne l'ambiguïté de la rédaction de cette annexe, qui distingue les travaux de réfection ou de renforcement des travaux d'entretien, sans dire expressément que les travaux

de réfection et les travaux de renforcement font partie du gros entretien mis à la charge du délégataire par l'article 50 du contrat de délégation. Au demeurant, l'annexe est muette sur le programme de travaux de gros entretien et de renouvellement des infrastructures et superstructures.

S'agissant du gros entretien et renouvellement, y compris les travaux de réfection ou de renforcement, les parties au contrat se sont seulement engagées sur un plan de financement en volume, sans programmer la nature des travaux nécessaires.

Ce plan de financement a été déterminé en annexe 15 intitulé « Plan de financement des travaux d'entretien, de gros entretien et de renouvellement réalisés par le délégataire ».

Il est prévu que le montant du poste de maintenance est de 506 760 € par an sur la durée du contrat, soit environ 6 M€, auquel s'ajoute un compte « Gros entretien et renouvellement » (GER) composé d' :

- une dotation annuelle de 270 000 €, soit 3,24 M€ sur la durée de la DSP ;
- une dotation pour renouvellement d'équipements de 400 000 € en 2009 ;
- une dotation pour renouvellement d'équipements de 500 000 € en 2015 ;
- une dotation pour renouvellement d'équipements de 500 000 € en 2018.

#### 2.3.4.2. Un effort d'investissement inadapté au régime de la délégation

Avec une telle définition en volume des investissements à réaliser, le délégataire utilise les dotations susmentionnées à son bon vouloir.

S'agissant des dépenses dites « d'équipements », les équipements correspondent à des acquisitions mobilières ou à des menus travaux : achat de logiciel Photoshop, clôtures ou bornes en béton, tondeuses, débrousaileuses, nettoyeurs haute pression, de désherbeurs, ordinateurs, borne *wifi*, écrans plasma et mobilier de bureau. On y trouve aussi le lave-linge, la vaisselle, le coffre-fort du restaurant de l'aéroport.

Les dépenses imputées au compte GER, correspondant à la dotation de 270 000 € par an, ont été consacrées à plus 45,07 % sur la période 2009-2017 à des dépenses de matériel, sans que soit apportée la preuve au délégant que l'effort ainsi consenti soit bénéfique à l'état des structures et superstructures aéroportuaires.

Ainsi, au-delà du choix de son utilisation, pour les neuf premières années de la délégation, seuls 1,37 M€ ont été consacrés à de l'agencement de terrains et des constructions, ce qui semble faible au regard du patrimoine mis à la disposition du délégataire.

**Tableau 3 : Les dépenses imputées par le délégataire au compte GER, arrêtées au 31 décembre 2016 (données 2017 provisoires)**

|  | Dépenses entre 2009 et 2014 | Dépenses entre 2015 et 2017 | Total des dépenses entre 2009 et 2017 | En % des dépenses engagées sur la période 2009-2017 |
|--|-----------------------------|-----------------------------|---------------------------------------|---|
| Logiciels  | 14 250,00                   | -                           | 14 250,00                             | 0,57%   |
| Agencements des terrains et constructions            | 773 046,24                  | 598 620,53                  | 1 371 666,77                          | 54,93%  |
| Matériel et outillage aéroportuaire                  | 304 020,62                  | 486 834,45                  | 790 855,07                            | 31,67%  |
| Matériel informatique                                | 239 144,83                  | 4 633,17                    | 243 778,00                            | 9,76%   |
| Mobilier de bureau                                   | 8 456,44                    | -                           | 8 456,44                              | 0,34%   |
| Matériel roulant                                     | 68 130,00                   | -                           | 68 130,00                             | 2,73%   |
| <b>Total des dépenses imputées sur le compte GER</b> | <b>1 407 048,13</b>         | <b>1 090 088,15</b>         | <b>2 497 136,28</b>                   |   |
| Dotations sur la période                             | 1 620 000,00                | 810 000,00                  | 2 430 000,00                          |   |
| Dotations exceptionnelles                            | 150 000,00                  |                             |                                       |   |
| <b>Solde compte GER</b>                              | <b>362 951,87</b>           | <b>- 280 088,15</b>         | <b>82 863,72</b>                      |   |

Source : CRC d'après les données produites par Pyrénia

La chambre constate dès lors que les stipulations contractuelles qui font peser une obligation d'investissement sur le délégataire, à qui incombe la charge d'assurer à ses frais le gros entretien de tous bâtiments et ouvrages, n'ont pas été appliquées. Ceci est particulièrement vrai du gros entretien des pistes aéroportuaires (cf. *infra* § 2.3.5).

Dans sa réponse, la société EDEIS indique que « cette répartition contractuelle des travaux entre le syndicat mixte et le délégataire s'explique par le faible niveau d'information du dossier de consultation des entreprises au sujet de l'état des infrastructures et des superstructures, qui ne permettait pas de définir d'une autre façon le programme des travaux d'entretien, de gros entretien et de renouvellement mis à la charge du délégataire ».

Cependant, la chambre souligne que les dépenses imputées au délégataire ne respectent pas le volume d'investissement défini à l'annexe 15 du contrat relatif au « plan de financement des travaux d'entretien, de gros entretien et de renouvellement réalisés par le délégataire », qui ne constitue pas un plafond, mais un plancher qui s'impose au délégataire.

Au demeurant, le syndicat amortit les biens mis à la disposition de son délégataire alors qu'une telle obligation (article 55 de la délégation) repose sur le délégataire, qui procède lui-même à des amortissements sans que le syndicat sache à quels biens ils correspondent (cf. *infra* § 5.4.2).

### **2.3.5. La participation du syndicat au financement des travaux de réfection des pistes aéroportuaires**

Par lettre du 29 décembre 2016, la France a notifié à la Commission européenne un projet d'aide à l'investissement pour la réfection des chaussées aéronautiques de l'aéroport, en vertu de l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

À l'appui de cette demande, il était souligné que la convention de DSP prévoit :

- que l'exploitant a droit à une indemnité en fin de contrat pour les investissements qu'il a réalisés sur les biens de retour<sup>10</sup>, calculée sur la base de la valeur nette comptable des biens correspondant à une réfection complète d'infrastructures ou d'installations, mis en service au cours des cinq années précédant l'expiration de la DSP ;
- la possibilité que la SEATLP bénéficie d'une subvention de la part de Pyrénia pour financer ses investissements<sup>11</sup> ;
- que si une telle subvention est octroyée, l'indemnité à laquelle peut prétendre le délégataire en fin de DSP serait minorée en fonction du montant de la subvention.

Le coût total du projet de réfection s'élève à 7 054 420 €, dont 75 % (soit 5 290 815 €) serait financé par une subvention octroyée par Pyrénia à la SEATLP, objet de la notification effectuée par la France. Le 25 septembre 2017, la Commission européenne a décidé de ne pas soulever d'objection à l'encontre de l'aide notifiée, en considérant que la mesure de financement public du projet d'investissement de l'aéroport de Tarbes octroyé à la SEATLP était compatible avec le marché intérieur en vertu de l'article 107, paragraphe 3, sous c), du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Le projet d'investissement prévoit la réfection de l'infrastructure en cinq phases, sur une période allant de 2017 à 2020 :

- phase 1 : parking Sierra / zone de repoussage / *taxiway* Mike ;
- phase 2 : suite des travaux sur le *taxiway* Mike ;
- phase 3 : parking Whisky ;
- phase 4 : piste ;
- phase 5 : taxiways Bravo, Charlie et Delta.

La chambre observe que la nécessité d'effectuer des travaux de réfection était connue avant les cinq années précédant l'expiration de la délégation de service public. En effet, parmi les documents fournis à la Commission européenne pour l'étude de l'aide notifiée et qui constituent des preuves de défectuosité de la chaussée, figurent la détermination des indices de service, qui date de février 2011, et celle des PCN (*pavement classification number*) qui date d'avril 2011.

Il apparaît ainsi que l'écoulement du temps a été profitable au délégataire, en le déchargeant d'une obligation financière.

Selon le plan de financement qui a été fourni à la commission européenne, la SEATLP financera seulement 25 % des travaux, soit 1 763 605 €, répartis comme suit :

- 713 605 € dont 70 % du montant est financé par un emprunt de 15 ans avec un taux d'intérêt de 3 %, et 30 % est financé sur fonds propres (apport du groupe Lavalin rémunéré à un taux de 15 %),
- 1 050 000 € à travers la part fixe de la redevance domaniale (150 k€ x 7) versée à Pyrénia.

<sup>10</sup> Article 73 de la convention.

<sup>11</sup> L'article 10 du contrat de DSP stipule en effet que « le délégataire aura pour mission de concevoir, financer et réaliser les investissements fixés dans le cadre du programme de travaux d'entretien, gros entretien et renouvellement des infrastructures et superstructures mises à sa disposition par le syndicat (...) Le syndicat pourra contribuer, sous certaines conditions au financement de ces travaux. Le plan de financement des travaux d'entretien, gros entretien et renouvellement réalisés par le délégataire est présenté en annexe 15 du présent contrat (...) ».

La SEATLP considère en effet que la redevance qu'elle verse à Pyrénia contribue à financer le renouvellement de l'outil mis à sa disposition. Son raisonnement serait opérant si le contrat qui la lie à Pyrénia n'était qu'une convention d'occupation du domaine public. Or, tel n'est pas le cas : il s'agit d'une délégation de service public, quand bien même est-elle assortie d'une occupation du domaine public. Dans ce cadre, les biens mis à disposition permettent au délégataire l'exploitation du service public aéroportuaire, et le délégataire a la charge du renouvellement des installations mis à sa disposition, ce qui ne serait pas le cas d'un simple occupant du domaine public. Il s'en suit que le versement de 1 050 000 € de part fixe de la redevance domaniale ne peut être comptabilisée au titre des obligations incombant au délégataire pour le gros entretien de tous bâtiments et ouvrages.

Dès lors, la SEATLP n'a financé que 713 605 € sur les 7,054 M€ des travaux de réfection des pistes aéroportuaires, alors que la prise en charge financière des travaux relevait à l'évidence de ses obligations contractuelles, ce que conteste la société Edeis s'agissant de la réfection de la chaussée aéronautique. En tout état de cause, la chambre observe que quatre des cinq phases du projet d'investissement ne concernaient pas la chaussée de la piste proprement dite, mais des parkings et des *taxiways* qui font partie des travaux d'entretien définis à l'annexe 15.

En conclusion sur ce point, le montant de 713 605 € contrevient aux stipulations de l'article 58 de la délégation qui prévoit que la participation du syndicat au financement des investissements est permise à la condition de laisser une part substantielle du risque économique au délégataire.

### 2.3.6. Les subventions d'équilibre versées à un service public industriel et commercial

Le budget annexe « aéroport » du syndicat, qui regroupe les produits et charges relatifs à la délégation de service public aéroportuaire, a un caractère industriel et commercial. Il retrace en outre les flux financiers relatifs à la convention de délégation de service public pour l'exploitation de la ligne Tarbes/Paris-Orly (cf. *infra* § 2.4) et aux contrats relatifs à certaines lignes commerciales à bas coût (cf. *infra* § 2.6.1).

La chambre observe que les collectivités membres affectent à ce budget annexe des participations, qui ont un caractère de subvention d'équilibre pour des montants substantiels même s'ils ont connu une diminution constante sur la période.

**Tableau 4 : Subventions d'équilibre versées au budget annexe « aéroport » à caractère industriel et commercial**

|                     | 2013      | 2014      | 2015      | 2016    | 2017    |
|---------------------|-----------|-----------|-----------|---------|---------|
| Fonctionnement      | 1 341 730 | 1 109 733 | 970 658   | 753 448 | 733 652 |
| lignes commerciales | 130 425   | 130 425   | 130 424   | 200 425 | 210 590 |
| Vueling madrid      | 272 000   | 232 750   | 200 000   | 0       | 0       |
| Total               | 1 744 155 | 1 472 908 | 1 301 081 | 953 873 | 944 242 |

Source : syndicat Pyrénia – grands livres 2013 à 2017

Or, l'article L. 2224-1 du CGCT dispose que les services publics à caractère industriel et commercial affermés ou concédés par les communes doivent être équilibrés en recettes et en dépenses, et l'article L. 2224-2 du même code interdit aux communes de prendre en charge des dépenses au titre de ces services dans leur budget propre, sauf exceptions qui ne s'appliquent pas dans le cas d'espèce. La jurisprudence administrative a étendu cette disposition aux syndicats en charge des services publics à caractère industriel et commercial.

La chambre constate que l'économie du contrat de délégation<sup>12</sup> ne permet pas d'assurer le fonctionnement équilibré du budget annexe, et qu'il est donc trop favorable au délégataire. Le nouveau contrat de délégation, qui prendra effet en 2021, devra mettre un terme à cette irrégularité.

D'autres subventions d'exploitation, perçues par le budget annexe pour des montants compris entre 1,29 M€ et 1,39 M€ par an en vertu de la convention de délégation de service public pour l'exploitation de la ligne Tarbes/Paris-Orly, n'appellent pas d'observation de la chambre dans leur principe. En revanche, leur mode de calcul apparaît critiquable (cf. sur ce point *infra* § 2.4.3).

### **2.3.7. Le contrôle de la délégation**

#### 2.3.7.1. Les modalités de suivi

Le suivi de la délégation est réalisé par le syndicat à partir des rapports annuels du délégataire. La convention de délégation de service public prévoit en outre à son article 84, la constitution d'un comité de suivi qui a pour but de veiller au bon déroulement du contrat et de faciliter sa mise en œuvre. Conformément aux stipulations contractuelles, ce comité se réunit deux fois par an.

Enfin, le syndicat dispose, au titre de l'article 61 du contrat de délégation de service public, d'un droit de vérification sur pièces et sur place, lui permettant de se faire présenter toutes pièces et tous documents nécessaires à l'exercice de son droit de contrôle. Toutefois, ce droit n'a jamais été mis en œuvre.

#### 2.3.7.2. Le contenu insuffisant du rapport du délégataire

L'article 63 de la convention prévoit la remise de comptes rendus techniques et financiers par l'exploitant, conformément à l'article L. 1411-3 du CGCT qui disposait, dans sa rédaction antérieure à l'ordonnance du 29 janvier 2016 : « le délégataire produit chaque année avant le 1<sup>er</sup> juin à l'autorité délégante un rapport comportant notamment les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution de la délégation de service public et une analyse de la qualité de service. Ce rapport est assorti d'une annexe permettant à l'autorité délégante d'apprécier les conditions d'exécution du service public. Dès la communication de ce rapport, son examen est mis à l'ordre du jour de la plus prochaine réunion de l'assemblée délibérante qui en prend acte ».

---

<sup>12</sup> La ligne « fonctionnement » du tableau n° 4 concerne les versements visant à équilibrer la délégation de service public « aéroport ».

L'article 63-1 du contrat reprend quasiment littéralement le I de l'article R. 1411-7<sup>13</sup> du CGCT relatif aux données comptables à produire, sauf en ce qui concerne le e) relatif à l'obligation de produire un état du suivi du programme contractuel d'investissements en premier établissement et du renouvellement des biens et immobilisations nécessaires à l'exploitation du service public délégué ainsi qu'une présentation de la méthode de calcul de la charge économique imputée au compte annuel de résultat d'exploitation de la délégation. Le même article explicite, par ailleurs, les informations à remettre au titre de la qualité de service et le contenu du compte rendu technique et financier comportant les informations utiles relatives à l'exécution du service et des données financières notamment la transmission des bilans comptables et des comptes de résultat.

Pour autant, si un rapport est envoyé au délégant tous les ans, ce document est insuffisant pour apprécier les conditions de l'exploitation.

L'intégralité des pièces requises n'y figure pas. Le délégataire les envoie sous un autre format, à l'occasion d'échanges réguliers avec son délégant ou se réfère aux rapports envoyés auparavant, en partant du principe que son contenu n'a pas varié. Ainsi :

- s'agissant de l'état de variation du patrimoine (c), l'exploitant a remis en 2011 un diagnostic « chaussées » et en 2012 un diagnostic « bâtiments » ; il est complété par le diagnostic du bâtiment Pic du Midi joint en annexe au rapport 2016. Or, cet état devrait être actualisé annuellement ;
- s'agissant du compte rendu de la situation des biens et immobilisations nécessaires à l'exploitation du service public délégué, comportant notamment une description des biens et le cas échéant le programme d'investissement, y compris au regard des normes environnementales et de sécurité (d), si l'exploitant fournit un inventaire des biens (appelé fichier de suivi des biens A à Z), ce document ne comporte aucun programme d'investissement ;
- s'agissant de l'état du suivi du programme contractuel d'investissements (e), le document produit - un tableau - ne décrit que les sommes engagées (cf. *infra* § 3.2);
- s'agissant de l'état des autres dépenses de renouvellement réalisées dans l'année conformément aux obligations contractuelles (f), est utilisé le même document que pour le compte rendu de la

---

<sup>13</sup> Cet article dispose que : « (...) Le rapport mentionné à l'article L. 1411-3 tient compte des spécificités du secteur d'activité concerné, (...). Toutes les pièces justificatives des éléments de ce rapport sont tenues par le délégataire à la disposition du délégant dans le cadre de son droit de contrôle. Ce rapport comprend : I.- Les données comptables suivantes : a) Le compte annuel de résultat de l'exploitation rappelant les données présentées l'année précédente au titre du contrat en cours. Pour l'établissement de ce compte, l'imputation des charges s'effectue par affectation directe pour les charges directes et selon des critères internes issus de la comptabilité analytique ou selon une clé de répartition dont les modalités sont précisées dans le rapport pour les charges indirectes, notamment les charges de structure ; b) Une présentation des méthodes et des éléments de calcul économique annuel et pluriannuel retenus pour la détermination des produits et charges directs et indirects imputés au compte de résultat de l'exploitation, les méthodes étant identiques d'une année sur l'autre sauf modification exceptionnelle et dûment motivée ; c) Un état des variations du patrimoine immobilier intervenues dans le cadre du contrat ; d) Un compte rendu de la situation des biens et immobilisations nécessaires à l'exploitation du service public délégué, comportant notamment une description des biens et le cas échéant le programme d'investissement, y compris au regard des normes environnementales et de sécurité ; e) Un état du suivi du programme contractuel d'investissements en premier établissement et du renouvellement des biens et immobilisations nécessaires à l'exploitation du service public délégué ainsi qu'une présentation de la méthode de calcul de la charge économique imputée au compte annuel de résultat d'exploitation de la délégation ; f) Un état des autres dépenses de renouvellement réalisées dans l'année conformément aux obligations contractuelles ; g) Un inventaire des biens désignés au contrat comme biens de retour et de reprise du service délégué ; h) Les engagements à incidences financières, y compris en matière de personnel, liés à la délégation de service public et nécessaires à la continuité du service public. II.- L'analyse de la qualité du service mentionnée à l'article L. 1411-3 comportant tout élément permettant d'apprécier la qualité du service rendu et les mesures proposées par le délégataire pour une meilleure satisfaction des usagers. La qualité du service est notamment appréciée à partir d'indicateurs proposés par le délégataire ou demandés par le délégant et définis par voie contractuelle. III.- L'annexe mentionnée à l'article L. 1411-3 qui comprend un compte rendu technique et financier comportant les informations utiles relatives à l'exécution du service et notamment les tarifs pratiqués, leur mode de détermination et leur évolution, ainsi que les autres recettes d'exploitation ».

situation des biens. Toutefois, ce document ne permet pas d'identifier ces autres dépenses de renouvellement.

Puisqu'aucun programme contractuel d'investissements n'a été formalisé, il n'y a aucun contrôle sur la pertinence des investissements réalisés. Seule leur existence est vérifiée par le délégant.

En outre, certains de ces documents s'avèrent insuffisants pour se rendre compte des modalités d'exploitation du service. Ainsi, le bilan comptable certifié est si peu précis qu'il ne permet pas de calculer la capacité d'autofinancement de la SEATLP. Sollicité par la chambre, Pyrénia a dû se tourner vers son délégant pour obtenir cette information.

Si le directeur du syndicat mixte vérifie les documents produits, et demande le cas échéant des compléments, les rapports fournis et le cas échéant, leurs compléments ne permettent pas au syndicat d'avoir une parfaite vision des conditions d'exécution de la délégation, notamment s'agissant des investissements à la charge du délégataire et des aspects comptables et financiers de la délégation.

Enfin, contrairement aux dispositions de l'article R. 1411-8 du CGCT, les rapports du fermier ne sont pas annexés au compte administratif.

### **Recommandations**

**1. Mettre en place un dispositif efficient de contrôle de la délégation de service public d'exploitation de l'aéroport, permettant d'identifier d'éventuels manquements. *Non mise en œuvre.***

**2. Exiger la production par la société d'exploitation de l'aéroport Tarbes-Lourdes-Pyrénées (SEATLP) dans les délais réglementaires de l'ensemble des documents prévus par la convention de délégation de service public d'exploitation de l'aéroport et par le code général des collectivités territoriales. *Non mise en œuvre.***

Dans sa réponse, la société Edeis insiste sur le dialogue continu instauré avec le syndicat mixte qui permet à ce dernier, au-delà de la production d'un rapport annuel, de disposer d'une qualité d'information suffisante pour exercer son pouvoir de contrôle. La chambre observe pour sa part que l'existence d'un dialogue continu ne dispense pas le délégataire de respecter ses obligations contractuelles, en produisant les documents demandés dans la convention de DSP.

### **2.3.8. La situation financière de la SEATLP**

Compte tenu des délais de production de comptes au délégant, l'analyse de la situation financière du délégataire n'a pu être réalisée que pour la période 2013-2016, à partir des documents peu détaillés fournis par le délégataire.

#### **2.3.8.1. Le compte de résultat**

Le tableau ci-dessous donne l'évolution des revenus de SEATLP. La part la plus importante des produits d'exploitation est représentée par les taxes d'aéroport et subventions de l'État (37,5 % des revenus en 2016) suivie des redevances aéronautiques (25,2 %) puis par l'assistance à escale

(20,3 %). Les autres produits, les redevances domaniales et commerciales représentent 17 % des ressources.

Ces dernières pourraient être majorées mais il a été fait le choix, compte tenu des contraintes matérielles, de laisser la gratuité des parkings autos.

S'agissant spécifiquement des subventions de l'État, elles ont trait à la participation de l'État aux dépenses de sûreté/sécurité.

**Tableau 5 : Évolution des revenus de la SEATLP (2013-2016)**

|   | 2013              | 2014              | 2015              | 2016              | Variation annuelle moyenne | Variation 2013-2016 |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|----------------------------|---------------------|
| Nombre passagers                        | 382 186           | 388 258           | 371 317           | 381 549           | -0,1%                      | -0,2%               |
| Nombres mouvements commerciaux          | 4 932             | 5 049             | 4 842             | 4 743             | -1,3%                      | -3,8%               |
| Redevances aéronautiques                | 2 484 687         | 2 740 263         | 2 569 809         | 2 881 231         | 5,1%                       | 16,0%               |
| Assistance aéroportuaire                | 2 556 693         | 2 582 520         | 2 354 351         | 2 312 484         | -3,3%                      | -9,6%               |
| Taxes d'aéroports et subventions d'Etat | 4 049 972         | 4 643 977         | 4 431 458         | 4 275 068         | 1,8%                       | 5,6%                |
| Redevances domaniales                   | 196 182           | 214 837           | 219 391           | 264 306           | 10,4%                      | 34,7%               |
| Redevances commerciales                 | 201 073           | 204 358           | 210 983           | 238 373           | 5,8%                       | 18,6%               |
| Autres revenus                          | 1 603 064         | 1 805 304         | 1 684 634         | 1 360 423         | -5,3%                      | -15,1%              |
| <b>Produits d'exploitation</b>          | <b>11 091 671</b> | <b>12 191 259</b> | <b>11 470 626</b> | <b>11 331 885</b> | <b>0,7%</b>                | <b>2,2%</b>         |
| <b>Produits financiers</b>              | 74                | 276               | 216               | 423               | 78,9%                      | 472,7%              |
| <b>Produits exceptionnels</b>           | 645 773           | 366 491           | 34 977            | 78 843            | -50,4%                     | -87,8%              |
| <b>Total des revenus</b>                | <b>11 737 518</b> | <b>12 558 026</b> | <b>11 505 819</b> | <b>11 411 151</b> | <b>-0,9%</b>               | <b>-2,8%</b>        |

Source : CRC d'après les comptes d'exploitation du délégataire

Les charges d'exploitation (cf. *infra* Tableau 6) ont tendance à diminuer sur la période (- 2,6 % sur la période).

Les charges de personnel constituent aujourd'hui le premier poste, avec 50,6 % des charges totales. Selon la liasse fiscale, les salaires et traitements s'élevaient en 2016 à 4,1 M€, auxquels s'ajoutent 1,5 M€ de charges sociales, pour un effectif total de 121 agents. La rémunération des cinq plus gros salaires de la société s'élevait à 408 029 € brut, soit 10 % des salaires et 4 % des salariés.

Il convient de relever que la SEATLP verse une redevance à sa société mère comprise annuellement entre 2,5 % et 3,2 % des charges totales, soit 330 000 € en 2016.

Tableau 6 : Évolution des charges de la SEATLP (2013 – 2016)

|  | 2013              | 2014              | 2015              | 2016              | Variation annuelle moyenne | Variation 2013-2016 |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|----------------------------|---------------------|
| Achats   | 831 289           | 812 686           | 899 080           | 855 065           | 0,9%                       | 2,9%                |
| Charges externes                                   | 1 851 948         | 2 172 964         | 2 188 310         | 1 764 784         | -1,6%                      | -4,7%               |
| dont redevances versées à Pyrénia                  | 556 416           | 605 819           | 409 493           | 483 909           | -4,5%                      | -13,0%              |
| dont entretien et réparations                      | 729 762           | 825 555           | 976 835           | 619 083           | -5,3%                      | -15,2%              |
| Autres charges externes                            | 943 512           | 988 225           | 1 011 539         | 1 131 083         | 6,2%                       | 19,9%               |
| dont contributions versée à la SNC Lavalin         | 359 300           | 307 268           | 331 687           | 330 000           | -2,8%                      | -8,2%               |
| Impôts et taxes                                    | 869 214           | 802 935           | 668 602           | 665 395           | -8,5%                      | -23,4%              |
| Charges de personnel                               | 5 682 083         | 5 942 043         | 5 654 329         | 5 616 615         | -0,4%                      | -1,2%               |
| Charges de gestion                                 | 5 340             | 157 655           | 275               | 11 548            | 29,3%                      | 116,2%              |
| Amortissements et provisions                       | 1 002 716         | 878 959           | 814 666           | 974 777           | -0,9%                      | -2,8%               |
| dont dotations aux amortissements                  | 266 295           | 284 966           | 375 379           | 531 492           | 25,9%                      | 99,6%               |
| dont provisions pour risques et créances douteuses | 266 421           | 223 993           | 69 287            | 73 285            | -35,0%                     | -72,5%              |
| dont compte GER                                    | 470 000           | 370 000           | 370 000           | 370 000           | -7,7%                      | -21,3%              |
| <b>Total des charges d'exploitation</b>            | <b>11 186 102</b> | <b>11 755 467</b> | <b>11 236 801</b> | <b>11 019 267</b> | 25,1%                      | 106,9%              |
| Charges financières                                | 50                | 198               | 2 421             | 3 468             | 310,4%                     | 6811,1%             |
| Charges exceptionnelles                            | 102 187           | 64 133            | 1 139             | 28 893            | -34,4%                     | -71,7%              |
| Participations des salariés                        | 38 521            | 58 943            | 0                 | 7 042             | -43,2%                     | -81,7%              |
| Impôts sur les sociétés                            | 75 605            | 177 227           | 0                 | 48 342            | -13,8%                     | -36,1%              |
| <b>Total des charges</b>                           | <b>11 402 465</b> | <b>12 055 969</b> | <b>11 240 361</b> | <b>11 107 012</b> | -0,9%                      | -2,6%               |

Source : CRC d'après les comptes d'exploitation du délégataire

### 2.3.8.2. Les soldes intermédiaires de gestion

La société dégage un résultat positif sur l'ensemble de la période compris entre 265 458 € et 502 159 €. Il s'établissait à 304 140 € en 2016.

La valeur ajoutée progresse en moyenne annuelle de 2,4 % de 2013 à 2016 et se situait à 5,2 M€ en 2016.

L'excédent brut d'exploitation augmente en fin de période en raison d'une diminution des charges. Il s'élevait, en 2016, à 845 725 €, laissant supposer que le délégataire a dégagé des ressources de trésorerie.

Le résultat d'exploitation est en revanche bien plus faible, notamment en raison des dotations aux amortissements et provisions.

Il convient de noter que cet équilibre est atteint malgré une contribution importante à la société mère.

Il résulte des rapports des commissaires aux comptes que l'exploitant reverse à son actionnaire unique, depuis 2015, la SNC Lavalin puis la société Edeis, ce résultat en dividendes soit 502 159 € en 2015 et 265 458 € en 2016.

**Tableau 7 : Évolution des soldes intermédiaires de gestion de la SEATLP (2013 – 2016)**

|  | 2 013               | 2 014               | 2 015               | 2 016               | Variation<br>annuelle<br>moyenne | Variation<br>2013-<br>2016 |
|--|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|----------------------------------|----------------------------|
| Ventes de marchandises                       | 886,75              | 1 554,13            | 2 393,00            | 983,00              | 3,5%                             |                            |
| Coût d'achat des marchandises vendues        | 463,72              | 5 662,26            | 5 669,00            | 1 524,00            | 48,7%                            |                            |
| <b>Marge commerciale</b>                     | <b>423,03</b>       | <b>-4 108,13</b>    | <b>-3 276,00</b>    | <b>-541,00</b>      | -209%                            |                            |
| Production vendue                            | 8 546 609,00        | 8 892 139,00        | 8 554 981,00        | 9 039 724,00        | 1,9%                             | 5,8%                       |
| Production stockée (SF-SI)                   |                     |                     |                     |                     |                                  |                            |
| Production immobilisée                       |                     |                     |                     |                     |                                  |                            |
| <b>Production de l'exercice</b>              | <b>8 546 609,00</b> | <b>8 892 139,00</b> | <b>8 554 981,00</b> | <b>9 039 724,00</b> | 1,9%                             | 5,8%                       |
| Achats d'approvisionnements                  | -357 285,87         | -324 782,04         | -370 662,00         | -346 839,00         | -1,0%                            | -2,9%                      |
| Variation des stocks (SI-SF)                 | 21 277,65           | -16 395,48          | -10 644,00          | 2 208,00            | -53,0%                           | -89,6%                     |
| Autres achats et charges externes            | -3 290 276,22       | -3 627 035,70       | -3 711 954,00       | -3 404 776,00       | 1,1%                             | 3,5%                       |
| Consommation en provenance des tiers         | -3 626 284,44       | -3 968 213,22       | -4 093 260,00       | -3 749 407,00       | 1,1%                             | 3,4%                       |
| <b>Valeur ajoutée (VA)</b>                   | <b>4 920 747,59</b> | <b>4 919 817,65</b> | <b>4 458 445,00</b> | <b>5 289 776,00</b> | 2,4%                             | 7,5%                       |
| Subvention d'exploitation                    | 1 774 668,00        | 2 352 117,00        | 2 066 347,00        | 1 837 959,00        | 1,2%                             | 3,6%                       |
| Impôts et taxes                              | -869 213,88         | -802 935,00         | -668 602,00         | -665 395,00         | -8,5%                            | -23,4%                     |
| Charges de personnel                         | -5 682 082,61       | -5 942 043,22       | -5 654 329,00       | -5 616 615,00       | -0,4%                            | -1,2%                      |
| <b>Excédent brut d'exploitation (EBE)</b>    | <b>144 119,10</b>   | <b>526 956,43</b>   | <b>201 861,00</b>   | <b>845 725,00</b>   | 80,4%                            | 486,8%                     |
| Reprises sur amortissements et provisions    | 728 622,47          | 899 732,15          | 806 965,00          | 417 161,00          | -17,0%                           | -42,7%                     |
| Autres produits                              | 40 885,18           | 45 819,44           | 39 940,00           | 36 059,00           | -4,1%                            | -11,8%                     |
| Dotations aux amortissements et provisions   | -1 002 716,26       | -878 959,04         | -814 666,00         | -974 778,00         | -0,9%                            | -2,8%                      |
| Autres charges                               | -5 340,12           | -157 654,90         | -275,00             | -11 548,00          | 29,3%                            | 116,2%                     |
| <b>Résultat d'exploitation (REX)</b>         | <b>-94 429,63</b>   | <b>435 894,08</b>   | <b>233 825,00</b>   | <b>312 619,00</b>   | -249,0%                          | -431,1%                    |
| Produits financiers                          | 73,86               | 275,85              | 216,00              | 423,00              | 78,9%                            | 472,7%                     |
| Charges financières                          | -50,18              | -198,38             | -2 421,00           | -3 468,00           | 310,4%                           | 6811,1%                    |
| Quotes-parts sur opérations faites en commun |                     |                     |                     |                     |                                  |                            |
| <b>Résultat courant avant impôt</b>          | <b>-94 405,95</b>   | <b>435 971,55</b>   | <b>231 620,00</b>   | <b>309 574,00</b>   | -248,6%                          | -427,9%                    |
| Produits exceptionnels                       | 645 773,35          | 366 490,79          | 34 977,00           | 78 843,00           | -50,4%                           | -87,8%                     |
| Charges exceptionnelles                      | -102 187,49         | -64 133,08          | -1 139,00           | -28 893,00          | -34,4%                           | -71,7%                     |
| <b>Résultat exceptionnel</b>                 | <b>543 585,86</b>   | <b>302 357,71</b>   | <b>33 838,00</b>    | <b>49 950,00</b>    | -54,9%                           | -90,8%                     |
| Participation des salariés                   | -38 521,00          | -58 943,00          | 0,00                | -7 042,00           | -43,2%                           |                            |
| Impôts sur les bénéfices                     | -75 605,00          | -177 227,00         | 0,00                | -48 342,00          | -13,8%                           |                            |
| <b>Résultat de l'exercice</b>                | <b>335 053,91</b>   | <b>502 159,26</b>   | <b>265 458,00</b>   | <b>304 140,00</b>   | -3,2%                            | -9,2%                      |

Source : CRC d'après les comptes d'exploitation du délégataire

À la demande de la chambre, Pyrénia a ainsi transmis le Tableau 8, rempli par le délégataire, qui fait apparaître qu'il dégage une capacité d'autofinancement satisfaisante, à hauteur de 967 675 € en 2016.

**Tableau 8 : Évolution de la capacité d'autofinancement brute de la SEATLP (2013-2016)**

|   | 2 013             | 2 014             | 2 015             | 2 016             |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| <b>Excédent brut d'exploitation</b>                         | <b>144 119,10</b> | <b>526 956,43</b> | <b>201 861,00</b> | <b>845 725,00</b> |
| + Transferts de charges (d'exploitation)                    | 221 567,00        | 224 577,00        | 180 428,00        | 132 842,00        |
| + Autres produits d'exploitation                            | 40 885,18         | 45 819,44         | 39 940,00         | 36 059,00         |
| - Autres charges d'exploitation                             | -5 340,12         | -157 654,90       | -275,00           | -11 548,00        |
|   |                   |                   |                   |                   |
| +/- Quote-parts de résultat sur opérations faites en commun | 0,00              | 0,00              | 0,00              | 0,00              |
|   |                   |                   |                   |                   |
| + Produits financiers (a)                                   | 73,00             | 276,00            | 216,00            | 423,00            |
| - Charges financières (b)                                   | -50,00            | -198,00           | -2 421,00         | -3 468,00         |
|   |                   |                   |                   |                   |
| + Produits exceptionnels (c)                                | 640 839,89        | 358 852,95        | 34 977,00         | 51 919,49         |
| - Charges exceptionnelles (d)                               | -100 639,16       | -64 133,00        | -1 139,00         | -28 893,00        |
|   |                   |                   |                   |                   |
| - Participation des salariés aux résultats                  | -38 521,00        | -58 943,00        | 0,00              | -7 042,00         |
|   |                   |                   |                   |                   |
| - Impôts sur les bénéfices                                  | -75 605,00        | -177 227,00       | 0,00              | -48 342,00        |
|   |                   |                   |                   |                   |
| <b>CAPACITE D'AUTOFINANCEMENT DE L'EXERCICE</b>             | <b>827 328,89</b> | <b>698 325,92</b> | <b>453 587,00</b> | <b>967 675,49</b> |

Source : Pyrénia

(a) Sauf reprises sur provisions

(b) Sauf dotations aux amortissements et aux provisions financiers

(c) Sauf :

- produits des cessions d'immobilisations
- quote-part des subventions d'investissement virée au résultat de l'exercice
- reprises sur provisions exceptionnelles

(d) Sauf :

- valeur comptable des immobilisations cédées
- dotations aux amortissements et aux provisions exceptionnelles

### 2.3.8.3. La situation bilancielle

La situation bilancielle de la SEATLP apparaît satisfaisante.

Les ressources stables, en hausse de plus de 53 % sur la période, s'établissent en 2016 à 4,225 M€. Elles sont principalement composées de ressources propres, les emprunts se limitant à 21 353 € en 2016. Les amortissements et provisions sur actif, qui représentaient 43 % des ressources propres, en 2016, ont presque été multipliés par trois sur la période, passant de 0,619 M€ à 1,806 M€.

Les emplois stables, constitués des seules immobilisations brutes, ont cru considérablement, passant de 1,809 M€ à 4,029 M€.

Toutefois, ces ressources stables ayant augmenté moins fortement que les emplois stables, le fonds de roulement a diminué sur la période. Il s'établissait à 195 328 € en 2016.

**Tableau 9 : Les bilans fonctionnels de la SEATLP (2013-2016)**

|   | 2013                | 2014                | 2015                | 2016                | Variation annuelle moyenne | Variation 2013-2016 |
|---|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|----------------------------|---------------------|
| Capitaux propres  | 1 317 432,93        | 1 996 347,36        | 1 733 533,00        | 1 749 435,00        | 9,9%                       | 32,8%               |
| Provisions pour risques et charges                            | 696 060,61          | 685 731,64          | 491 175,00          | 647 536,00          | -2,4%                      | -7,0%               |
| Amortissements et provisions sur actif                        | 619 355,37          | 899 990,01          | 1 275 369,00        | 1 806 861,00        | 42,9%                      | 191,7%              |
| Dettes financières (hors CBC et SCB)                          | 125 695,22          | 13 512,21           | 413 827,00          | 21 353,00           | -44,6%                     | -83,0%              |
| <b>Ressources stables</b>                                     | <b>2 758 544,13</b> | <b>3 595 581,22</b> | <b>3 913 904,00</b> | <b>4 225 185,00</b> | <b>15,3%</b>               | <b>53,2%</b>        |
| Immobilisations brutes  | 1 809 582,59        | 2 658 855,48        | 3 594 794,00        | 4 029 857,00        | 30,6%                      | 122,7%              |
| Charges à répartir  |                     |                     |                     |                     |                            |                     |
| <b>Emplois stables</b>  | <b>1 809 582,59</b> | <b>2 658 855,48</b> | <b>3 594 794,00</b> | <b>4 029 857,00</b> | <b>30,6%</b>               | <b>122,7%</b>       |
| <b>Fonds de roulement net global</b>                          | <b>948 961,54</b>   | <b>936 725,74</b>   | <b>319 110,00</b>   | <b>195 328,00</b>   | <b>-41,0%</b>              | <b>-79,4%</b>       |
| Stocks et en-cours  | 77 125,89           | 61 592,85           | 48 589,00           | 51 187,00           | -12,8%                     | -33,6%              |
| Avances et acomptes versés                                    | 43 997,52           | 0,00                | 18 132,00           | 0,00                | -100,0%                    | -100,0%             |
| Créances d'exploitation                                       | 4 689 759,51        | 4 552 683,67        | 3 072 620,00        | 2 998 911,00        | -13,8%                     | -36,1%              |
| <b>Actifs d'exploitation</b>                                  | <b>4 810 882,92</b> | <b>4 614 276,52</b> | <b>3 139 341,00</b> | <b>3 050 098,00</b> | <b>-14,1%</b>              | <b>-36,6%</b>       |
| Avances et acomptes reçus                                     | 92 489,64           | 237 446,25          | 262 817,00          | 251 149,00          | 39,5%                      | 171,5%              |
| Dettes d'exploitation   | 3 888 925,24        | 4 067 571,13        | 2 909 589,00        | 2 579 294,00        | -12,8%                     | -33,7%              |
| <b>Passifs d'exploitation</b>                                 | <b>3 981 414,88</b> | <b>4 305 017,38</b> | <b>3 172 406,00</b> | <b>2 830 443,00</b> | <b>-10,8%</b>              | <b>-28,9%</b>       |
| <b>Besoin en fonds de roulement d'exploitation (BFRÉ)</b>     | <b>829 468,04</b>   | <b>309 259,14</b>   | <b>-33 065,00</b>   | <b>219 655,00</b>   | <b>-35,8%</b>              | <b>-73,5%</b>       |
| Créances diverses   |                     |                     |                     |                     |                            |                     |
| Valeurs mobilières de placement                               | 0,00                | 0,00                | 0,00                | 0,00                |                            |                     |
| Autres créances hors exploitation                             |                     |                     |                     |                     |                            |                     |
| <b>Actifs hors exploitation</b>                               | <b>0,00</b>         | <b>0,00</b>         | <b>0,00</b>         | <b>0,00</b>         |                            |                     |
| Dettes sur immobilisations                                    | 31 374,13           | 0,00                | 0,00                | 86 635,00           | 40,3%                      |                     |
| Autres dettes hors exploitation                               |                     |                     |                     |                     |                            |                     |
| <b>Passifs hors exploitation</b>                              | <b>31 374,13</b>    | <b>0,00</b>         | <b>0,00</b>         | <b>86 635,00</b>    | <b>40,3%</b>               |                     |
| <b>Besoin en fonds de roulement hors exploitation (BFRHE)</b> | <b>-31 374,13</b>   | <b>0,00</b>         | <b>0,00</b>         | <b>-86 635,00</b>   | <b>40,3%</b>               | <b>176,1%</b>       |
| <b>Besoin en fonds de roulement (BFR)</b>                     | <b>798 093,91</b>   | <b>309 259,14</b>   | <b>-33 065,00</b>   | <b>133 020,00</b>   | <b>-45,0%</b>              | <b>-83,3%</b>       |
| Disponibilités  | 150 867,12          | 627 466,46          | 352 174,00          | 62 309,00           | -25,5%                     | -58,7%              |
| Concours bancaires courants et soldes créditeurs de banque    | 0,00                | 0,00                | 0,00                | 0,00                |                            | #DIV/0!             |
| <b>Trésorerie nette</b>                                       | <b>150 867,12</b>   | <b>627 466,46</b>   | <b>352 174,00</b>   | <b>62 309,00</b>    | <b>-25,5%</b>              | <b>-58,7%</b>       |

Source : CRC d'après les comptes d'exploitation du délégataire

La SEALTP a la capacité de verser des dividendes à son actionnaire ainsi qu'une contribution annuelle. Il est vrai que la société n'a pas financé les travaux de réfection de la chaussée aéronautique, contrairement aux dispositions contractuelles.

## 2.4. Les conditions spécifiques d'exploitation de la liaison TLP/Paris

La liaison aérienne Tarbes-Lourdes-Pyrénées/Paris-Orly est soumise aux OSP imposées par arrêté du 10 février 2004<sup>14</sup>, modifié en dernier lieu par l'arrêté du 26 juillet 2013. Il existe seulement une autre ligne de cette sorte dans la région Occitanie, celle reliant l'aéroport Castres-Mazamet à Paris (cf. *supra* § 2.1).

### 2.4.1. La convention de service public dite « OSP »

À la suite d'un appel d'offres, la société HOP ! a été retenue pour exploiter en exclusivité cette liaison du 1<sup>er</sup> juin 2014 au 31 mai 2018.

L'activité est très peu concurrentielle. En effet, depuis que la ligne est ouverte, peu de concurrents de HOP ! ont candidaté et à des prix nettement supérieurs.

Une convention de délégation de service public a été signée le 17 septembre 2014 par l'État, le syndicat mixte et le délégataire sortant, la compagnie HOP !.

<sup>14</sup> Arrêté du 10 février 2004 relatif à l'imposition d'obligations de service public relatives à la liaison aérienne entre Tarbes (Lourdes-Pyrénées) et Paris (Orly), modifié par l'arrêté du 26 juillet 2013 modifiant les obligations de service public imposées sur les services aériens réguliers entre Tarbes et Paris (Orly).

Les obligations relatives à cette ligne sont :

- en termes de fréquences : les services doivent être exploités, au minimum, à raison de deux allers et retours par jour, le matin et le soir, tous les jours de la semaine ;
- en termes de catégories d'appareils utilisés et de capacité offerte : les services doivent être assurés au moyen d'un appareil pressurisé et la capacité annuelle minimale devant être offerte est de 131 000 sièges ;
- en termes d'horaires : les horaires doivent permettre en semaine d'effectuer un aller et retour dans la journée avec une amplitude d'au moins sept heures à destination, tant à Paris (Orly) qu'à Tarbes (Lourdes-Pyrénées) ;
- en termes de politique commerciale : les vols doivent être commercialisés par au moins un système informatisé de réservation ;
- en termes de continuité de service public : sauf cas de force majeure, le nombre de vols annulés pour des raisons directement imputables au transporteur ne doit pas excéder chaque année 3 % du nombre de vols prévus.

En outre, au-delà des obligations de service public définies réglementairement, le contrat comporte d'autres obligations, définies contractuellement. À ce titre, la compagnie HOP ! s'est engagée à utiliser un appareil de 100 sièges et sur une capacité annuelle de la ligne, supérieure à celle de l'OSP.

**Tableau 10 : Évolution du nombre de sièges de la lignes Tarbes-Lourdes / Paris-Orly selon le contrat**

|                                 | 2014-2015 | 2015-2016 | 2016-2017 | 2017-2018 |
|---------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Sièges offerts selon le contrat | 135 755   | 153 227   | 187 200   | 187 200   |

Source : contrat de DSP

En contrepartie des obligations de service public, le transporteur bénéficie de deux créneaux réservés sur l'aéroport de Paris (Orly) à la desserte de la liaison régulière de Tarbes (Lourdes-Pyrénées). Dans la mesure où l'exploitation de telles lignes engendre dans la majeure partie des cas un déficit d'exploitation, il est prévu que le délégant puisse légalement le compenser. Les lignes sous OSP figurent en effet parmi les rares exceptions à la libéralisation du transport aérien européen soumis aux règles de concurrence, qui interdisent les aides d'État aux compagnies aériennes.

Aux termes du contrat, l'État et le syndicat mixte se sont engagés à verser à la compagnie une compensation financière au déficit de la ligne pour un montant maximum fixé pour chaque année d'exploitation dans une logique dégressive : 2 373 295 € pour 2014-2015 ; 2 269 882 € pour 2015-2016 ; 1 877 244 € pour 2016-2017 ; 1 621 188 € pour 2017-2018, soit 8,141 M€ pour la période.

Cette compensation financière correspond à la différence entre les dépenses réelles hors taxes (TVA, taxes spécifiques au transport aérien) d'exploitation du service et les recettes commerciales, hors taxes (TVA, taxes spécifiques au transport aérien), procurées par celui-ci.

La détermination du montant à verser au transporteur, effectuée sur la base d'un décompte financier à l'issue de chaque période d'exploitation, donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal signé des parties.

## 2.4.2. Le contrôle du transporteur

### 2.4.2.1. Le comité de suivi

Pour assurer une information permanente, un comité de suivi a été constitué. Il doit se réunir trimestriellement en vue de discuter des conditions d'exploitation du service aérien. Il permet au transporteur de présenter sa stratégie de développement de la ligne, les évolutions tarifaires et les actions engagées (article 6 de la convention). Pour le contrat en cours, seuls six comptes rendus de comité de suivi ont été produits à la chambre. Si leur contenu concorde avec les exigences du contrat, tel n'est pas le cas s'agissant de leur nombre.

La chambre ne peut qu'inviter le syndicat mixte à davantage réunir le comité de suivi, lieu privilégié de dialogue avec le délégataire.

La société HOP ! note en réponse aux observations de la chambre que « nous exploitons plusieurs lignes d'aménagement du territoire (...) et que rares sont celles où il est possible de réunir les comités de suivi tous les trimestres compte tenu des agendas des participants. Cependant, les contacts entre les parties prenantes et la compagnie aérienne exploitante sont très réguliers et au moins trimestriels, qui permettent de garantir ce suivi, même s'il reste informel ou par messagerie électronique ». Pour autant, la chambre relève que l'existence d'un dialogue informel ne saurait se substituer aux instances formelles prévues au contrat.

### 2.4.2.2. Le contrôle des prestations exécutées et du niveau de service contractuel

Conformément à l'article L. 1411-3 du CGCT, le délégataire, la société HOP ! devrait produire chaque année à l'autorité délégante un rapport comportant notamment les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution de la délégation de service public et une analyse de la qualité de service. Ce rapport n'est pas produit.

L'article 5 de la convention stipule que : « L'État ou Pyrénia peuvent procéder à tout moment à des opérations de vérification pour constater la correspondance entre les prestations exécutées et les obligations de service public ainsi que le niveau de service contractuel.

Le non-respect d'une obligation de service public ou du niveau de service contractuel peut entraîner, suivant les cas l'application de réductions dans les conditions prévues par l'article 9 ou la réalisation de la convention dans les conditions prévues par l'article 8. En tout état de cause, l'examen de l'exécution du service à l'issue de chaque période d'exploitation donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal signé des parties signataires ou de leurs représentant au plus tard six mois après la fin de la période d'exploitation considérée ».

En début d'exécution du contrat, la direction générale de l'aviation civile effectuait ces contrôles et établissait annuellement, dans les conditions précitées, un procès-verbal sur le respect des obligations de service public sur la liaison aérienne Tarbes-Paris et sur le niveau de service contractuel.

Au titre des exercices 2014-2015 et 2015-2016, le transporteur a respecté les obligations de service public de la ligne. En revanche pour l'année 2015-2016, il n'a pas respecté le niveau de service contractuel en terme de fréquences minimales (deux allers et retours par jour, le matin et le soir, tous les jours de la semaine) : il manquait 16 vols, dont 5 pour causes extérieures à la compagnie. Ce nombre total de vols annulés aurait permis d'offrir une capacité supplémentaire

estimée à 1 241 sièges. En outre, alors que le transporteur prévoyait d'offrir 153 227 sièges, il n'en a offert que 145 196. Après avoir retranché les 1 241 sièges qui n'ont pas été offerts, le nombre total de sièges manquants a été de 6 790. Selon la DGAC, le transporteur encourrait une pénalité de 2,18 % pour non-respect du niveau de service contractuel.

À compter de 2016-2017, l'État ne participait plus financièrement au déficit d'exploitation de la ligne. Dès lors, l'obligation de contrôle est revenue à Pyrénia. En août 2018, le syndicat n'avait toujours pas établi de procès-verbal « d'obligations ». Seule l'attestation du commissaire au compte de HOP ! a été fournie.

La chambre recommande au syndicat mixte de mettre en œuvre au plus vite les contrôles prévus par le contrat d'OSP et le CGCT sur son délégataire, la compagnie HOP !, en exigeant notamment la production d'un rapport annuel complet, en établissant un procès-verbal « d'obligations » et en réunissant le comité de suivi.

### **Recommandation**

**3. Mettre en œuvre les contrôles du délégataire prévus par le contrat d'obligation de service public pour la ligne Tarbes/Orly et par le code général des collectivités territoriales, en exigeant la production d'un rapport annuel complet et en établissant un procès-verbal d'«obligations». *Totalement mise en œuvre.***

En réponse à la chambre, l'ordonnateur et la société HOP ! ont précisé que le rapport annuel pour l'exercice 2016-2017 et le procès-verbal d'exploitation ont bien été établis, respectivement en septembre et octobre 2018.

## **2.4.3. La fixation de la compensation financière annuelle**

### **2.4.3.1. Les dépenses et recettes effectivement engendrées par le service**

L'article 6 du contrat prévoit que le montant de la compensation financière effectivement accordée au transporteur est déterminée chaque année, ex post, en fonction des dépenses et recettes effectivement engendrées par le service dans la limite des montants de compensation fixés.

Sur la base du décompte financier effectué à l'issue de chaque période d'exploitation et des autres documents justificatifs joints à celui-ci, le délégataire procède à un examen financier du montant de la compensation financière à lui verser à l'issue de chaque période d'exploitation, diminué, le cas échéant, des réductions appliquées.

Depuis l'exercice 2016-2017, l'État ne participe plus au financement du déficit d'exploitation de la ligne Tarbes/Orly, et l'examen d'exploitation revient au syndicat mixte, à qui il appartient de s'assurer du respect par la compagnie HOP ! des termes du contrat.

### **Recommandation**

**4. S'assurer que la compensation financière accordée au transporteur est déterminée en fonction des dépenses et recettes effectivement engendrées par la ligne Tarbes-Lourdes-Pyrénées/Paris-Orly soumise aux obligations de service public. *Devenue sans objet.***

2.4.3.2. La fixation de la compensation

L'article 7 de la convention OSP fixe les modalités de versement de la compensation financière allouée à HOP !.

Elle est prise en charge :

- par l'État, conformément aux dispositions de l'article 10 du décret n° 2005-473 du 16 mai 2005 :
  - pour la première période d'exploitation, à hauteur de 150 000 €, et dans la limite de 50 %, et de 50 % des recettes commerciales hors taxes de la liaison ;
  - pour la deuxième période d'exploitation, à hauteur de 100 000 €, et dans la limite d'une part de 50 %, et d'autre part de 50 % des recettes commerciales hors taxes de la liaison ;
- à hauteur du complément, par Pyrénia, pour la totalité de la durée de la convention.

Pour les deux premières années d'exploitation, la DGAC a arrêté le montant de la compensation financière. Dans la mesure où l'État ne contribue plus financièrement à compter de l'exercice 2016-2017, le syndicat mixte a repris les tâches de vérification. Celles-ci n'ayant pas été achevées, les chiffres définitifs n'ont pas été fournis à la chambre.

**Tableau 11 : La méthode de détermination des montants de la compensation financière attribuée au transporteur**

| En € HT  | 2014-2015            | 2015-2016            | 2016-2017            |
|--|----------------------|----------------------|----------------------|
| <b>Déficit d'exploitation</b>  | <b>4 701 000,00</b>  | <b>3 815 000,00</b>  | <b>5 242 000,00</b>  |
| <b>Recette commerciale</b>   | <b>10 545 000,00</b> | <b>10 312 000,00</b> | <b>10 819 000,00</b> |
| <b>Compensation financière maximale prévue au contrat</b>  | <b>2 373 385,00</b>  | <b>2 269 882,00</b>  | <b>1 877 244,00</b>  |
| <b>Pénalité</b>  | -                    | 49 483,43            |                      |
| <b>Compensation financière après l'application de pénalité</b>   |                      | 2 220 398,57         |                      |
| <b>Compensation financière :</b>   |                      |                      |                      |
| <i>*à la charge de l'Etat</i>  |                      |                      |                      |
| <i>50% de la compensation financière après application de la pénalité limités à 50% de la recette commerciale réalisée</i> | 1 186 692,50         | 1 110 199,29         |                      |
| <i>et plafonnée</i>  | 5 272 500,00         | 5 156 000,00         |                      |
| <i>à 150 000 €, la première année d'exploitation, soit :</i>   |                      | <b>100 000,00</b>    |                      |
| <i>à 100 000 €, la deuxième année d'exploitation, soit :</i>   | <b>150 000,00</b>    |                      |                      |
| <i>*à la charge du syndicat</i>  |                      |                      |                      |
| <i>différence entre la compensation financière et la contribution de l'Etat, soit :</i>                                    | <b>2 223 385,00</b>  | <b>2 120 398,60</b>  |                      |

Source : CRC d'après les PV d'exploitation et attestation de commissaire aux comptes de HOP !

Au début de l'exploitation, le transporteur n'a pas respecté les termes du contrat concernant la capacité offerte, et a demandé au syndicat que le 2<sup>ème</sup> exercice soit soldé, c'est-à-dire qu'aucune pénalité ne lui soit infligée au motif de renforcer la relation de confiance entre les parties. Le

syndicat a refusé et n'a reversé en 2015 que 2 120 398 € au transporteur, après application d'une pénalité de 49 483 €.

**Tableau 12 : Sommes effectivement versées par le syndicat au transporteur (2013 – 2017)**

| Exercices comptables | Objets du versement                          | Montants   | Périodes contractuelles | Montants     |
|----------------------|--|------------|-------------------------|--------------|
| 2018                 | OSP TLP/Orly 2°acpte 4°année 2017/2018       | 648 475,20 | 2017-2018               | 1 296 950,40 |
| 2017                 | OSP TLP/Orly 2°acpte 3°année 2016/2017       | 750 897,60 |                         |              |
|                      | OSP TLP-Paris/Orly - 1°acpte 4°ex 2017/2018  | 648 475,20 |                         |              |
|                      | OSP TLP-Paris/Orly - solde 2°ex 2015/2016    | 384 492,97 |                         |              |
| 2016                 | OSP TLP-Paris/Orly - 2°acompte ex 2015/2016  | 867 952,80 | 2016-2017               | 1 501 795,20 |
|                      | OSP TLP-Paris/Orly - solde ex 2014/2015      | 444 677,00 |                         |              |
|                      | OSP TLP-Paris/Orly - 1°acpte 3°ex 2016/2017  | 750 897,60 |                         |              |
| 2015                 | OSP TLP-Paris/Orly - 2°acompte ex 2014/2015  | 889 354,00 | 2015-2016               | 2 120 398,57 |
|                      | OSP TLP-Paris/Orly - 1°acompte ex 2015/2016  | 867 952,80 |                         |              |
|                      | OSP TLP-Paris/Orly - solde ex 2013/2014      | 330 000,00 |                         |              |
| 2014                 | OSP TLP-Paris/Orly 2014/2015-1°acompte 40%   | 889 354,00 | 2014-2015               | 2 223 385,00 |
|                      | OSP TLP-Paris/Orly-2°acompte ex 2013/2014    | 660 000,00 |                         |              |
|                      | OSP TLP-Paris/Orly - solde ex 2012/2013      | 305 408,00 |                         |              |
| 2013                 | OSP TLP-Paris/Orly-solde exercice 2011/2012  | 365 000,00 | 2013-2014               | 1 544 068,79 |
|                      | OSP TLP/Paris-1°acompte ex 2013/2014 (-) avq | 554 068,79 |                         |              |

Source : CRC d'après les grands livres, arrêtés pour l'exercice 2018 au 2 juillet 2018

#### 2.4.4. La répartition des contributions des membres du syndicat

Le syndicat mixte a opté pour une clé de répartition déterminée par un accord entre les membres, distinct des statuts. L'originalité de cette répartition réside dans la participation de la commune de Tarbes, qui n'est ni membre du syndicat, ni signataire de la convention de délégation de service public<sup>15</sup>.

Initialement, la ville s'était engagée à contribuer à hauteur de 10,23 % mais elle a souhaité réduire sa participation (délibération du conseil syndical du 12 octobre 2015).

Ainsi, la nouvelle clé de répartition a été déterminée par le conseil syndical du 21 mars 2016. La communauté d'agglomération du Grand Tarbes (CAGT) a vu sa contribution augmenter, pour les années d'exploitation suivantes, de 2 points.

**Tableau 13 : Contributions des collectivités au financement de la ligne OSP**

|  |         |
|--|---------|
| Région                                     | 35,230% |
| Département                                | 35,230% |
| Communauté de communes du canton d'Ossun   | 3,980%  |
| Communauté d'agglomération du Grand-Tarbes | 12,225% |
| Communauté de communes du Pays de Lourdes  | 5,110%  |
| Commune de Tarbes                          | 8,225%  |

Source : CRC d'après la délibération du conseil syndical

#### 2.5. La nouvelle délégation de service public pour l'exploitation de la ligne OSP

L'arrivée de la ligne ferroviaire à grande vitesse entre Paris et Bordeaux n'a pas remis en cause l'existence de la ligne OSP entre Paris et TLP. Ainsi, le 14 mai 2018, une nouvelle

<sup>15</sup> Cela a représenté 146 975 € pour l'exercice 2016 (enregistrés sur le compte 748 « Autres attributions et participations »).

délégation a été conclue avec la société HOP ! pour l'exploitation, en exclusivité, de la liaison TLP / Paris-Orly du 1<sup>er</sup> juin 2018 au 31 mai 2022.

Dans ce nouveau contrat, l'État s'est totalement désengagé.

Le syndicat mixte a prévu de compenser au transporteur le déficit de la ligne pour un montant maximum fixé pour chaque année d'exploitation : 2 091 000 € pour 2018-2019 ; 2 274 000 € pour 2019-2020 ; 2 527 000 € pour 2020-2021 ; 2 611 000 € pour 2021-2022, soit un total de 9,503 M€ pour la période.

Ces stipulations appellent plusieurs observations.

D'abord, la logique dégressive qui existait dans le précédent contrat s'agissant de la participation au déficit de la ligne a été abandonnée.

Ensuite, les sommes en cause sont nettement supérieures à celles prévues pour la période 2014-2018, le risque du syndicat mixte étant augmenté de 1,361 M€.

Pourtant, le contrat, conclu avec la même société, a été ajusté au trafic : il prévoit une fréquence de vols moins importante, soit 720 vols au lieu de 936, et moins d'heures de vols (1 987 au lieu de 2 402). Dans sa réponse aux observations, la société Hop ! affirme que les deux vols quotidiens sont « conformes aux obligations prévues dans la publication du Journal Officiel de l'Union Européenne du 27 août 2013 sur la desserte de Tarbes-Lourdes » et indique financer à sa charge une troisième fréquence quotidienne.

**Tableau 14 : Évolution du nombre de sièges offerts et de passagers sur la ligne OSP**

|                               | <b>2014-2015*</b> | <b>2015-2016*</b> | <b>2016-2017*</b> | <b>2017-2018**</b> |
|-------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| Sièges offerts prévus par DSP | 135 755           | 153 227           | 187 200           | 187 200            |
| Passagers prévus par DSP      | 101 816           | 111 855           | 134 784           | 137 592            |
| Sièges offerts réalisés       | 138 584           | 145 184           | 176 504           | 189 197            |
| Passagers transportés         | 99 144            | 97 178            | 122 396           | 138 153            |
| Coefficient de remplissage    | 71,54%            | 66,93%            | 69,34%            | 73,02%             |
|                               | <b>2018-2019</b>  | <b>2019-2020</b>  | <b>2020-2021</b>  | <b>2021-2022</b>   |
| Sièges offerts prévus par DSP | 144 000           | 144 000           | 144 000           | 144 000            |
| Passagers prévus par DSP      | 106 560           | 109 440           | 109 440           | 112 320            |

\*données issues du rapport du commissaire aux comptes de Hop !

\*\*données provisoires de Pyrénia arrêtées au 7 juin 2018

Source : CRC d'après les PV d'exploitation et attestation de commissaire aux comptes de HOP !

En dépit d'une procédure de mise en concurrence conduite dans le respect de la réglementation et d'une rédaction du cahier des charges visant à rendre la proposition plus attractive, la mise en concurrence a, de fait, été limitée. La société HOP ! était la seule candidate à sa succession. Son offre initialement peu avantageuse a fait l'objet d'une négociation prévue au règlement de consultation<sup>16</sup>.

<sup>16</sup> En application de la jurisprudence du Conseil d'État (CE, 14 mars 2003, *Société Air Lib*, n°251610), une négociation était possible, sans que le principe d'égalité entre les candidats ne soit méconnu.

## 2.6. Les relations avec les compagnies aériennes

Le syndicat mixte, bien qu'ayant délégué l'exploitation de l'aéroport, entretient des relations contractuelles avec les compagnies aériennes ou leurs filiales en vue de favoriser leurs implantations sur la plateforme de Tarbes-Lourdes-Pyrénées. Il a mis en place un système d'accompagnement financier. Ces aides ont pour but de réduire les surcoûts inhérents au lancement des lignes et supportés principalement par les compagnies aériennes. Selon l'ordonnateur, la remise en cause de ce modèle économique, initié par les compagnies, risquerait de faire perdre plus de 30 % du trafic commercial de la plateforme (cf. *supra* § 2.2).

### 2.6.1. Les aides aux compagnies aériennes

Depuis 2012, Pyrénia a conclu différents contrats de service avec les compagnies aériennes :

- par convention du 25 juin 2012, Pyrénia, associé au département des Hautes-Pyrénées, a signé avec la compagnie Vueling, une convention de trois ans, à compter du 23 juin 2012, renouvelable deux fois une année, pour une liaison aérienne annuelle régulière entre les aéroports de TLP et de Barcelone. Les conditions financières étaient soumises au nombre de passager par vol. Ce contrat a été résilié avant son terme, fin 2013 ;
- à ce contrat s'est ajouté en 2013, le versement d'une somme de 25 000 € à l'association Hautes-Pyrénées Tourisme Environnement (HPTE) pour financer des « actions de communication complémentaire sur la ligne Vueling » ;
- le 31 juillet 2014, Pyrénia et le conseil départemental ont signé un contrat avec la compagnie Air Nostrum pour l'ouverture d'une liaison TLP-Madrid. Ce contrat, conclu pour trois ans, prévoyait également des conditions de l'aide financière accordées au bénéficiaire selon le taux de remplissage. Ce contrat a été résilié avant son terme, fin 2015.

Pyrénia a également conclu un contrat avec la filiale à 100 % de Ryanair, la société AMS (*Airport Marketing Services*).

Partant du postulat que Ryanair avait l'intention d'opérer des liaisons avec Londres-Stansted (deux fréquences hebdomadaire à l'année) et Milan Bergamo (à raison de deux fréquences hebdomadaires durant l'été), il a été décidé de confier à la société AMS la réalisation de prestations destinées à promouvoir les différentes attractions touristiques et commerciales existant à Tarbes-Lourdes-Pyrénées et dans sa région.

Le contrat, conclu le 11 juillet 2011, pour la période du 30 octobre 2011 au 30 octobre 2015, formalise un plan chiffré et un calendrier des actions envisagées.

Le tarif de l'année 1 par exemple était de 590 000 € et prévoyait :

- la présence de deux liens *web* indiqués par Pyrénia à situer dans la section recommandée sur la page destination Tarbes-Lourdes-Pyrénées ;
- la présence d'un lien vers un site *web*, désigné par Pyrénia, sur la page d'accueil version anglaise « Aéroports et tourisme » de [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) pendant un an ;
- la présence d'un lien vers un site *web*, désigné par Pyrénia, sur la page d'accueil version italienne « Aéroports et tourisme » de [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) pendant un an ;

- la présence d'un texte, d'une image et d'un lien indiqués par Pyrénia dans une offre d'envoi par courrier électronique par an aux abonnés britanniques de Ryanair ;
- la présence d'un texte, d'une image et d'un lien indiqués par Pyrénia dans une offre d'envoi par courrier électronique par an aux abonnés italiens de Ryanair.

Pour les trois années suivantes, le tarif, de 624 000 €, 638 000 € et 642 000 € comprenait des services supplémentaires, tels que l'envoi de mail, avec un lien dans les mails envoyés aux abonnés britanniques ou italiens.

Par avenant du 3 août 2015, les parties ont prolongé ce contrat jusqu'au 31 octobre 2019, modifié le tarif à 780 000 € par an et le type de prestations *marketing* offertes :

- la présence d'un lien vers un site *web*, désigné par Pyrénia, sur la page d'accueil version anglaise et italienne « Aéroports et tourisme » de [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) pendant quatre ans ;
- la présence en tant que destination décrite (texte, image et lien indiqué par Pyrénia à la page d'accueil de [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com), version italienne et anglaise pendant une période de quatre ans.

Le 1<sup>er</sup> avril 2017, les parties ont prorogé la durée du contrat jusqu'en mars 2021 compte tenu de l'intention de la compagnie Ryanair d'augmenter le nombre de fréquences de la ligne vers Londres à raison de trois fréquences hebdomadaires en moyenne au lieu de deux, de maintenir la liaison vers Milan-Bergame et d'opérer de nouvelles liaisons vers Rome (pendant l'été, à raison de deux fréquences hebdomadaires) et vers Cracovie (pendant l'été, à raison de deux fréquences hebdomadaires).

En contrepartie, Pyrénia versera 780 000 €, ramené à 590 000 € pour les prestations antérieurement prévues, relatives à Londres et Milan, et 540 000 € pour celles ayant trait aux nouvelles destinations (Cracovie et Rome).

## 2.6.2. L'impact des aides accordées

De 2013 à 2017, le syndicat mixte a versé des sommes importantes aux compagnies aériennes ou leurs filiales.

Jusqu'en 2016, le nombre de passagers a augmenté très légèrement alors que le montant des aides a diminué.

Depuis 2016, Pyrénia verse des aides à la seule société AMS. Compte tenu du nombre de lignes ouvertes par Ryanair à compter de 2017, le montant de cette aide a augmenté de 58 %, ce qui s'est traduit par une augmentation de 53 % du nombre de passagers sur les lignes en cause entre 2016 et 2017.

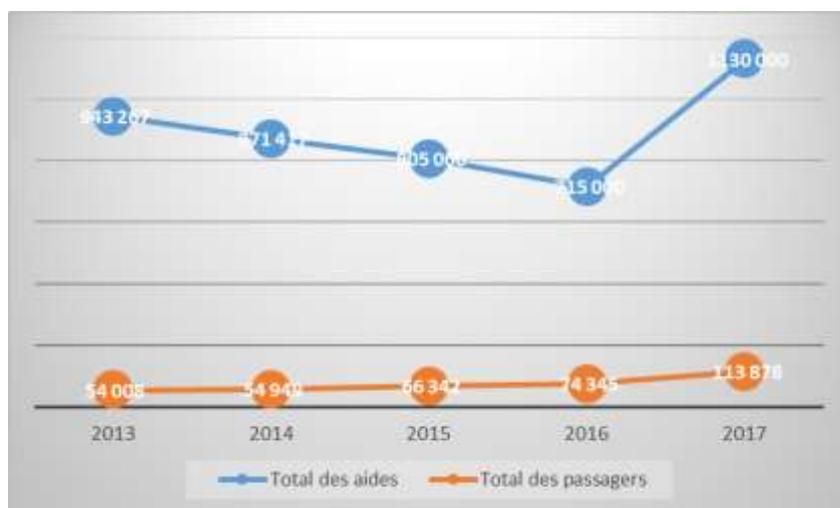
La chambre observe que si les aides accordées ont un impact sur le nombre de passagers, Pyrénia ne touche en contrepartie aucun supplément de recettes, si ce n'est la part variable de la redevance de son concessionnaire aéroportuaire, égale à 25 % du résultat avant impôt sur les sociétés, ce qui n'équivaut pas aux sommes allouées aux compagnies aériennes.

En règle générale, ces aides aux lignes sont prises en charge par les exploitants de l'aéroport qui encaissent en contrepartie les taxes et redevances aéronautiques.

**Tableau 15 : Évolution des aides versées aux compagnies aériennes et à leurs filiales**

|                           | 2013    | 2014    | 2015    | 2016    | 2017      |
|---------------------------|---------|---------|---------|---------|-----------|
| Aide versée à AMS/Ryanair | 665 652 | 638 667 | 665 000 | 715 000 | 1 130 000 |
| Nombre de passagers       | 48 575  | 52 860  | 64 456  | 74 345  | 113 878   |
| Aide versée à Vueling     | 277 615 |         |         |         |           |
| Nombre de passagers       | 5 433   |         |         |         |           |
| Aide versée à Air Nostrum |         | 232 750 | 140 000 |         |           |
| Nombre de passagers       |         | 2 089   | 1 886   |         |           |
| Total des aides           | 943 267 | 871 417 | 805 000 | 715 000 | 1 130 000 |
| Total des passagers       | 54 008  | 54 949  | 66 342  | 74 345  | 113 878   |

Source : CRC d'après les données fournies par Pyrénia et les grands livres.

**Graphique 2 : Les aides versées à Airport Marketing Services**

Source : CRC d'après les données fournies par Pyrénia et les grands livres.

### 2.6.3. Les risques liés au contrat de *marketing*

Pour les contrats de *marketing* et de desserte, deux cadres juridiques distincts sont *a priori* invocables : celui des prestations de service relevant du code des marchés publics et celui des aides et soutiens en matière aéronautique régis par les règles communautaires (en particulier par les lignes directrices définies en ce domaine en 2005 puis en 2014 par la Commission européenne).

Le Conseil d'État a également eu l'occasion de se prononcer sur ces questions dans deux décisions.

Dans la première, le Conseil d'État a jugé que les contrats passés avec la compagnie Ryanair par l'aéroport de Strasbourg auraient dû être notifiés à la Commission européenne en vue de leur examen au regard de la notion d'aide publique d'État (CE, 27 février 2006, *Compagnie Ryanair Limited, CCI de Strasbourg et du Bas Rhin*, n° 264406, 264545).

Dans la seconde affaire, le Conseil d'État a qualifié de marchés publics les contrats passés avec la compagnie Ryanair et la société AMS par l'aéroport d'Angoulême, géré par un syndicat mixte (CE, 19 avril 2013, *Syndicat mixte des aéroports de Charente*, n° 352750, 362020).

Ainsi, la circonstance qu'un contrat puisse être qualifié en droit interne de marché public ne fait pas obstacle à ce qu'il puisse également faire l'objet d'une appréciation au regard des règles communautaires relatives aux aides publiques.

#### 2.6.3.1. Un contrat conclu sans publicité ni mise en concurrence

Le contrat de *marketing* signé avec la société AMS n'a pas fait l'objet des procédures de publicité et de mise en concurrence prévues par le code des marchés publics auquel est soumis Pyrénia.

Le syndicat mixte s'était appuyé sur l'article 35-II 8° alors applicable du code des marchés publics qui disposait : « II.- Peuvent être négociés sans publicité préalable et sans mise en concurrence : (...) 8° Les marchés et les accords-cadres qui ne peuvent être confiés qu'à un opérateur économique déterminé pour des raisons techniques, artistiques ou tenant à la protection de droits d'exclusivité ». Il n'y a pas eu de nouvelle publicité.

Or, selon le contrat, le but poursuivi est de promouvoir les attractions touristiques et commerciales existant à Tarbes-Lourdes-Pyrénées et dans sa région grâce à l'outil que constitue le site internet de Ryanair, qui permettrait de cibler les passagers potentiels de la compagnie, et ainsi de développer le nombre de touristes et voyageurs d'affaires en provenance du Royaume-Uni et d'Italie ayant un pouvoir d'achat élevé.

La chambre souligne toutefois qu'il n'est pas établi que ces objectifs tels qu'ils sont fixés ne pourraient être atteints que par la seule société AMS sur le seul site internet de Ryanair. D'ailleurs, le syndicat mixte n'a pas effectué de démarche visant à s'assurer que d'autres médias et canaux de promotion de la destination ne présenteraient pas un meilleur bilan coût-efficacité.

En outre, l'article 20 du code des marchés publics disposait dans sa rédaction alors applicable qu'« en cas de sujétions techniques imprévues ne résultant pas du fait des parties, un avenant ou une décision de poursuivre peut intervenir quel que soit le montant de la modification en résultant. Dans tous les autres cas, un avenant ou une décision de poursuivre ne peut bouleverser l'économie du marché, ni en changer l'objet ».

Les avenants du 3 août 2015 et du 1<sup>er</sup> avril 2017, ont prorogé la durée du marché, modifié son prix et augmenté le type de prestations offertes. Ils ont tous les deux modifié l'économie du marché, de sorte que le syndicat n'aurait pas dû conclure un avenant mais signer un nouveau marché, aux termes d'une procédure respectueuse du code des marchés publics imposant une publicité préalable et une mise en concurrence.

Au demeurant, il n'est pas impossible qu'un autre prestataire aurait pu candidater à l'attribution d'un tel marché.

La chambre invite le syndicat, pour l'avenir, à se conformer au code des marchés publics tant pour la conclusion d'un nouveau contrat de prestations de service et l'exécution de celui-ci.

2.6.3.2. La possible qualification de ce contrat en aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Sous le régime des anciennes lignes directrices de 2005 sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports, la Commission européenne a déjà qualifié de tels contrats de *marketing* d'aide d'État illégalement octroyées (voir notamment les décisions de la commission européenne du 23 juillet 2014 concernant la chambre de commerce et d'industrie d'Angoulême, la SNC Lavalin, Ryanair et *Airport Marketing Services* mais également la chambre de commerce et d'industrie de Pau, Ryanair, *Airport Marketing Services* et Transavia et la chambre de commerce et d'industrie de Nîmes-Uzès-Le Vigan, Véolia Transport, Aéroport de Nîmes, Ryanair et *Airport Marketing Services*).

Les nouvelles lignes directrices de 2014 sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes<sup>17</sup> définissent précisément les critères permettant de déterminer si une aide est compatible avec le marché intérieur conformément à l'article 107, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Une telle qualification incombe à la Commission européenne, qui dispose, sous le contrôle de la cour de justice de l'Union européenne, de la compétence exclusive pour apprécier la compatibilité avec le droit européen d'aides publiques.

Tant le contrat initial que les avenants apparaissent susceptibles d'être dénoncés par la Commission européenne.

De surcroît, l'exploitant de l'aéroport a également adopté des mesures incitatives à la création de lignes nouvelles (abattements des redevances d'atterrissage, de balisage, de stationnement, etc.).

La chambre recommande au syndicat de sécuriser le contrat conclu avec la société AMS en notifiant à la commission toutes futures sommes versées.

### **Recommandation**

**5. Notifier à la Commission européenne tous les financements accordés à l'avenir à la société AMS. *Non mise en œuvre.***

<sup>17</sup> « Une aide sera considérée comme étant compatible avec le marché intérieur conformément à l'article 107, paragraphe 3, du traité pour autant que les critères cumulatifs suivants soient remplis :

- contribution à un objectif d'intérêt commun bien défini: une aide d'État doit viser un objectif d'intérêt commun conformément à l'article 107, paragraphe 3, du traité ;
- nécessité de l'intervention de l'État: une aide d'État doit cibler une situation où l'aide peut apporter une amélioration significative que le marché est incapable d'apporter lui-même, en corrigeant, par exemple, une défaillance du marché ou en résolvant un problème d'équité ou de cohésion ;
- caractère approprié de l'aide: l'aide doit constituer un instrument d'intervention approprié pour atteindre l'objectif d'intérêt commun ;
- effet d'incitation: l'aide doit modifier le comportement des entreprises concernées de manière à ce qu'elles créent de nouvelles activités qu'elles n'exerceraient pas sans l'aide ou qu'elles exerceraient d'une manière limitée ou différente ou sur un autre site;
- proportionnalité de l'aide (limitation de l'aide au minimum nécessaire): le montant de l'aide doit être limité au minimum nécessaire pour susciter des investissements ou des activités supplémentaires dans la zone concernée ;
- prévention des effets négatifs non désirés sur la concurrence et les échanges entre États membres: les effets négatifs de l'aide doivent être suffisamment limités pour que l'équilibre général de la mesure soit positif ;
- transparence des aides: les États membres, la Commission, les opérateurs économiques et le public intéressé doivent avoir facilement accès à tous les actes pertinents et à toutes les informations utiles sur l'aide accordée, ainsi que cela est exposé à la section 8.2. ».

## CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Au regard de la complexité des questions aéroportuaires, le syndicat Pyrénia apparaît insuffisamment armé dans le suivi et la gestion des activités relatives à l'exploitation de la plateforme. Il doit fortement améliorer les contrôles qui lui reviennent, tant de l'exploitant de l'aéroport que de la compagnie délégataire de la ligne sous obligation de service public Tarbes/Orly. Toutefois, l'exploitation de la plateforme a permis un développement sensible du trafic, passé de 382 176 passagers en 2013 à 434 619 en 2017 (+ 13,7 %).

### 3. UNE ACTIVITÉ D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

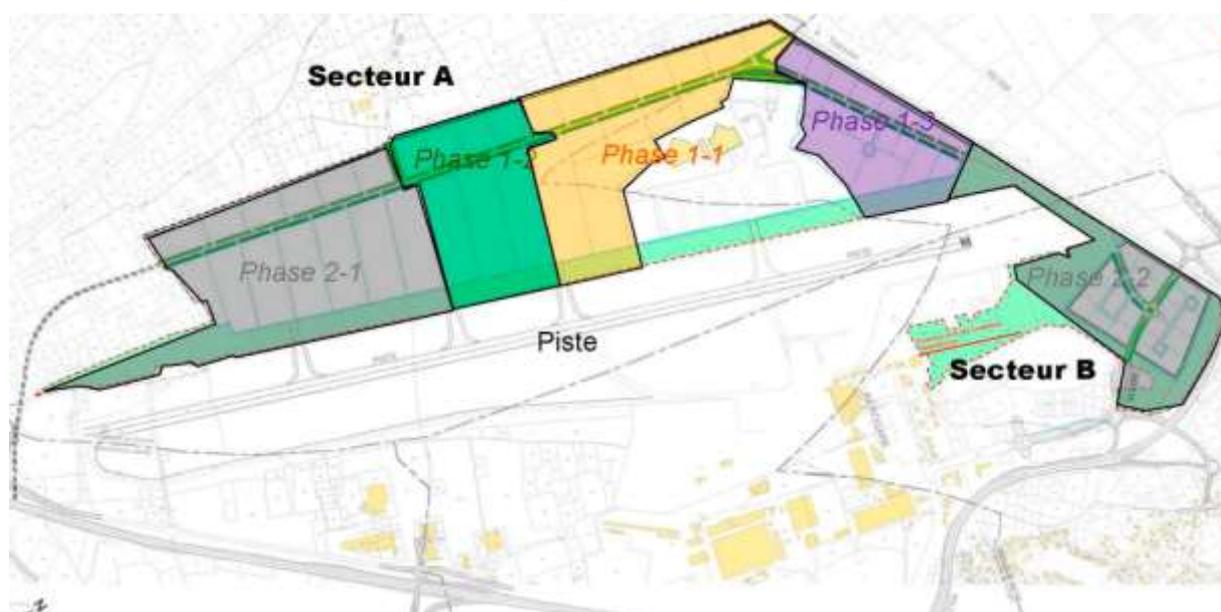
L'objet premier du syndicat à sa création en 2005 était le développement (création, aménagement, gestion) d'un pôle d'activité majeur dédié à l'accueil d'activités économiques liées à l'aéronautique jouxtant l'emprise de l'aérodrome Tarbes-Lourdes-Pyrénées. Il s'agissait d'une action phare du processus de réindustrialisation du bassin d'emploi tarbais, complémentaire des actions menées dans les zones d'activités Pyrène Aéro Pôle, par un autre établissement public.

#### 3.1. La ZAC Pyrénia

Le syndicat mixte a pris l'initiative de création d'une ZAC de 189 ha sur les communes d'Ossun, Azereix et Juillan, approuvé le bilan de la concertation et validé le dossier de création.

Cette ZAC prévoit cinq phases d'aménagement (1-1, 1-2, 1-3, 2-1 et 2-2).

**Carte 3 : Les phases de la ZAC Pyrénia**



Le 18 mars 2009, le préfet des Hautes-Pyrénées a déclaré d'utilité publique (DUP) le projet d'aménagement de la ZAC Pyrénia par le syndicat mixte aéroportuaire et a autorisé les expropriations éventuellement nécessaires à l'exécution des travaux pour une durée de cinq ans. Le 24 février 2014, le préfet a prorogé de cinq ans les effets de cette DUP.

Conformément aux dispositions de code de l'urbanisme, le syndicat mixte a transmis le dossier de création à la communauté de communes du canton d'Ossun, dont les communes d'Ossun, Azereix et Juillan sont membres, pour décider la création de la ZAC, en approuver le périmètre et le programme des équipements publics. Le 17 novembre 2011, le conseil communautaire a délibéré favorablement sur la création de cette ZAC.

Initialement, une concession d'aménagement avait été conclue entre le syndicat et le groupement CACG - COGEMIP<sup>18</sup>. Elle prévoyait que l'ensemble de l'aménagement hors commercialisation, y compris les acquisitions et gestions foncières, devait être réalisé par le concessionnaire. À l'issue, de la phase pré-opérationnelle<sup>19</sup>, la région Midi-Pyrénées, actionnaire majoritaire de la COGEMIP a considéré que l'exécution du contrat, tel qu'il avait été conclu (notamment au regard du prix du foncier), ne lui permettrait pas d'atteindre un équilibre financier. Les cocontractants ont résilié cette concession, et le syndicat a décidé de réaliser le projet en régie directe, en assumant les frais et risques que comportent ce type d'opération, mais en limitant le périmètre de la première phase opérationnelle (délibération du conseil syndical du 17 février 2014).

Toutefois, pour éviter l'augmentation de l'effectif du syndicat pour assurer la complétude des tâches qui s'imposent lors d'une réalisation en régie d'une opération d'aménagement, le syndicat a décidé de devenir actionnaire de la société publique locale Midi Pyrénées Constructions (SPL-MPC)<sup>20</sup> pour lui confier le 25 juillet 2014, sous la forme d'un contrat de mandat en « quasi-régie », l'ensemble des prestations nécessaires à la réalisation du projet hors commercialisation. Cette notion de « quasi-régie » ou « contrat *in house* » inspirée par la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) permet à une collectivité territoriale de concéder sans publicité ni mise en concurrence la réalisation d'opérations d'aménagement à une société publique locale d'aménagement, qui ne peut dès lors exercer son activité que pour le compte de ses actionnaires et sur leur territoire, à la condition que cette collectivité exerce sur cette société un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services.

La chambre, lors de son contrôle sur la SPL-MPC<sup>21</sup> a eu l'occasion de s'interroger sur ces contrats conclus avec des actionnaires, qui ne sont pas représentés directement au sein du conseil d'administration, au regard du critère du contrôle conjoint entre plusieurs collectivités, qui implique que le contrôle exercé sur l'entité ne saurait reposer sur le seul pouvoir de contrôle de l'actionnaire majoritaire et que l'affiliation ne doit pas être purement formelle. Si la condition de participation aux organes de direction est remplie, peu importe que la collectivité concernée détienne une fraction minimale du capital de la société. Si un actionnaire ne dispose pas de la « moindre possibilité de participation au contrôle » de l'entité, le bénéfice du *in house* ne saurait lui être ouvert. Une simple « affiliation formelle » à un organe commun ne saurait caractériser une relation de quasi régie, au risque de constituer un contournement des règles du droit européen en matière de marchés publics.

Le Conseil d'État, reprenant le principe selon lequel le contrôle exercé sur l'entité ne saurait reposer sur le seul pouvoir de contrôle de l'actionnaire majoritaire et que l'affiliation ne doit pas être purement formelle, a ainsi retenu l'impossibilité pour une commune de bénéficier du

<sup>18</sup> COGEMIP : SEM dont l'actionnaire majoritaire était l'ancienne région Midi-Pyrénées.

<sup>19</sup> Après la matérialisation d'un dossier de réalisation, d'un dossier « loi sur l'eau » et d'un programme des équipements publics (PEP) de la ZAC approuvés s'agissant des deux premiers dossiers par le syndicat et par la CCCO pour le PEP.

<sup>20</sup> SPL MPC : société créée par la région Midi-Pyrénées dont l'objet est la réalisation d'opérations de construction et d'opérations de prestations de services, au sens de l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme, au profit des collectivités adhérentes. Le syndicat est devenu actionnaire le 8 juillet 2014.

<sup>21</sup> Rapport d'observations définitives n° GR/16/1372 du 9 août 2016, *Société publique locale Midi-Pyrénées construction*.

*in house* compte tenu de sa très faible participation au capital (1,076 %), de l'absence de représentant propre au conseil d'administration, la représentation étant seulement indirecte, de l'impossibilité pour la commune de requérir l'inscription d'un projet à l'ordre du jour. La participation à un comité consultatif rendant un avis sans imposer au conseil d'administration de mettre en œuvre le projet et la participation à un comité de contrôle sans pouvoir décisionnaire n'était pas suffisante<sup>22</sup>.

Or, à la date de la signature du contrat, le syndicat mixte Pyrénia avait souscrit une prise de participation de 2 300 € au capital de ladite SPL fixé à 230 000 €, soit 1 %. Comme il n'était pas possible d'acquérir ces actions en pleine propriété, le syndicat a « emprunté » ces actions auprès d'une autre collectivité adhérente, le département des Hautes-Pyrénées, pour six mois renouvelables<sup>23</sup>. En 2016, le syndicat a acheté des parts pour son compte, à hauteur de seulement 100 €.

Enfin, le syndicat ne disposait pas de représentants au conseil d'administration de la SPL mais d'un censeur représenté au conseil d'administration, qui n'avait pas de voix délibérative.

Ainsi, au regard de la réglementation et de la jurisprudence applicable à la date de la signature dudit contrat, le syndicat mixte ne pouvait se prévaloir de la relation de quasi régie. Il en résulte que le contrat conclu avec la SPL, en l'absence totale de publicité et mise en concurrence, a encouru un risque d'illégalité.

Le contrat prévoyait de déléguer au mandataire la conduite des études d'avant-projet de l'ensemble de la phase 1<sup>24</sup> et de faire réaliser l'aménagement de la sous-phase 1.1 en son nom et pour son compte, soit environ 27 ha, pour un montant de 5 075 291 € HT, soit 6 090 349 € TTC.

Le syndicat est toujours lié contractuellement avec la SPL. En effet, la tranche conditionnelle du contrat relatif à l'aménagement de la zone 1-1 est toujours en cours d'exécution, ainsi qu'un contrat relatif à l'aménagement de parking pour avions loué à la société Tarmac Aérosave.

S'agissant de la procédure d'acquisitions foncières des terrains d'assiette, fin 2017, la phase 1.1 était achevée, les phases 1.2 et 1.3 très avancées, la phase 2.2 initiée et la phase 2.1 à engager. Ainsi, au regard de la date d'échéance de la DUP, le syndicat, qui avait lui-même débuté les acquisitions dans le périmètre de la ZAC, a décidé de faire intervenir l'établissement public foncier d'Occitanie pour mener les autres acquisitions dans le périmètre de la ZAC, soit 80 ha (la gestion des terrains hors périmètre restant à la charge de la SAFER). Le 9 février 2018, il a ainsi conclu avec l'EPF une convention opérationnelle pour une mission d'acquisition foncière, après avoir acté la modification du bénéficiaire de la déclaration d'utilité publique à son profit<sup>25</sup>.

Pyrénia lui a donc confié une mission de portage foncier pour une durée de huit ans. Ainsi l'EPF, va financer les dépenses d'acquisition des terrains nécessaires à la réalisation de la ZAC, permettant *in fine* à la collectivité de disposer des biens au moment opportun, sans apport financier immédiat.

---

<sup>22</sup> CE, 6 novembre 2013, Commune de Marsannay-la-Côte et société publique locale d'aménagement de l'agglomération dijonnaise, n°365079.

<sup>23</sup> Comité syndical du 20 mars 2014 et procès-verbal des délibérations de la commissions permanente du conseil général des Hautes-Pyrénées du 16 mai 2014

<sup>24</sup> La ZAC est réalisée en deux phases faisant l'objet de tranches fonctionnelles d'aménagement pour un périmètre foncier global prévu de 189 ha.

<sup>25</sup> Comité syndical du 4 décembre 2017.

Les biens acquis par l'EPF ont vocation à être cédés, au plus tard à l'échéance de la convention, à l'opérateur désigné par le syndicat pour réaliser son opération ; à défaut d'une telle désignation, le syndicat s'engage à racheter les biens acquis.

### **3.2. Le programme d'animation et de constitution d'un stock foncier à vocation agricole**

Dans le cadre de son activité liée à l'aménagement de la ZAC Pyrénia, le syndicat mixte a mis en place un dispositif de mise en réserve foncière, intitulé « programme d'animation et de constitution d'un stock foncier à vocation agricole », en partenariat avec la chambre de l'agriculture et la SAFER.

Ce programme consiste à se doter d'un stock de terres agricoles à l'extérieur de la ZAC pour permettre aux exploitants agricoles impactés par le projet de bénéficier de terrains alternatifs afin de continuer leur exploitation. Ainsi ont été réalisés :

- un diagnostic agricole complet (2008) ;
- une convention de veille et d'animation foncière (2009) ;
- la constitution d'un stock foncier de 37 ha cumulés fin 2013.

Depuis 2014, le syndicat a confié la gestion locative des parcelles agricoles ainsi acquises à la SAFER.

Pyrénia achète les terrains situés dans le périmètre de la ZAC et propose des mesures compensatoires, sous forme d'acquisition de terrains hors site.

Ce dispositif aurait permis à Pyrénia d'effectuer 95 % de ses acquisitions par voie amiable.

Par arrêté du 4 février 2016, le conseil départemental a ordonné un aménagement foncier agricole et forestier sur une partie du territoire des communes d'Azereix, Ossun et Ibos, en relation avec le projet de ZAC. Le périmètre de cette opération est d'une superficie de 1 880 ha. Il est prévu que le syndicat mixte assume le coût des études correspondantes et ultérieurement les travaux connexes prévus.

### **3.3. Les stratégies de développement : la création d'un campus aéro-industriel**

Concomitamment à la création de la ZAC Pyrénia, le syndicat mixte a initié des actions de développement économique en favorisant notamment l'implantation de la société Tarmac Aérosave, dont la renommée est internationale, et en réussissant à faire déménager vers son territoire le centre de formation des apprentis de Tarbes, qui est en train d'y construire ses nouvelles installations.

#### **3.3.1. L'entreprise « phare » de développement économique : Tarmac Aérosave**

Pour pallier la fermeture de l'Arsenal de Tarbes et réindustrialiser le territoire, les membres du syndicat ont voulu permettre l'implantation d'entreprises d'avenir.

À cette fin, le syndicat mixte a décidé de favoriser l'implantation de la société Tarmac<sup>26</sup> Aérosave. Créée en 2007, elle s'est spécialisée dans le stockage d'avions, la maintenance légère et lourde, le démantèlement et le recyclage d'avions de ligne. Détenu à parts égales par Airbus, Safran Aircraft Engines et Suez, ce leader européen dispose aujourd'hui des agréments de maintenance pour les principales plateformes commerciales (Airbus, Boeing, Bombardier, Embraer, ATR) et a obtenu le marché de démantèlement des avions de la direction générale de l'armement (DGA).

Cette entreprise nécessitait la proximité d'un aéroport et d'une piste suffisamment longue pour permettre l'atterrissage et le décollage de gros porteurs. Le syndicat mixte a réalisé les investissements nécessaires pour aménager une zone située à proximité de l'aéroport, qui jouxte le périmètre aéroportuaire (parcelles cadastrées D 374 d'une superficie de 13,68 ha et F 961 d'une superficie de 17,59 ha), composée notamment d'un *taxiway* permettant de rejoindre la piste de l'aéroport, de parkings pour avions, d'une aire de *defueling* et d'une aire de déconstruction.

Le 16 mai 2008, Pyrénia a conclu un bail commercial avec Tarmac Aérosave, d'une durée de trente ans, pour la location desdits terrains et infrastructures<sup>27</sup>. Le bail a été consenti pour un loyer progressif, d'un montant initial de 37 334 € et atteignant son maximum en fin de contrat à 215 615 €.

Au fil des années, le syndicat mixte a vendu des terrains à cette société à des prix avantageux pour qu'elle y aménage de nouvelles infrastructures.

Le syndicat a également aménagé d'autres infrastructures pour cette société, modifiant par la suite le contrat de bail et notamment les conditions financières en augmentant le prix de la location pour financer l'annuité et les charges des emprunts conclus par le syndicat à cette fin (cf. annexe 4).

La société Tarmac Aérosave a également conclu avec le syndicat mixte une convention d'occupation temporaire non constitutive de droit réel du domaine public aéroportuaire. À compter du 1<sup>er</sup> février 2013, elle a été autorisée à occuper une partie du *taxiway* Lima (700 mètres de longueur, sur 23 mètres de largeur), disposant d'une bretelle d'accès au *taxiway* « Mike », pour stationner des avions. La redevance est calculée mensuellement selon le nombre d'avions stationnés sur la zone, leur taille et la durée du stationnement. La durée de l'autorisation est d'une année mais reconductible sur demande de son bénéficiaire (avenant n° 1).

Compte tenu de ses objectifs de développement, l'entreprise a exprimé le besoin d'une extension. Pyrénia, considérant que le développement de l'activité de Tarmac était déterminant pour l'attractivité de sa ZAC, et voulant que le site reste le centre de référence des activités de l'entreprise, implantée également en Espagne et depuis très récemment sur l'aéroport de Franczal à Toulouse, a poursuivi sa collaboration avec elle.

Il est notamment envisagé une extension de capacité de parkings avions, soit environ 30 000 m<sup>2</sup> d'aires aéronautiques supplémentaires, sous la maîtrise d'ouvrage de Pyrénia.

---

<sup>26</sup> Tarmac est l'acronyme de Tarbes Advanced Recycling & Maintenance Aircraft Company.

<sup>27</sup> Ils sont situés sur le domaine privé du bailleur sur les communes d'Ossun et d'Azereix (anciennement relevant du domaine public aéroportuaire, appelé la raquette pour sa forme).

**Carte 4 : Schéma d'extension de Tarmac Aérosave approuvé par le conseil syndical le 21 mars 2016**

Source : Pyrénia

Si ces actions de développement économique, permises par les statuts du syndicat, sont coûteuses, elles se justifient par l'intérêt général que constitue la création d'emplois sur la zone aéroportuaire (200 emplois).

De surcroît, cette entreprise est un outil *marketing* fort pour Pyrénia et conforte sa volonté de créer une zone aéronautique reconnue. Alors que l'entreprise a un chiffre d'affaires en forte croissance, elle a fixé son siège social à Azereix, sur le site de l'aérodrome TLP.

### 3.3.2. L'installation du pôle de formation des industriels technologiques

L'union des industries et métiers de la métallurgie de l'Adour (UIMM) et l'association pour le développement de l'apprentissage industriel de l'Adour (ADAIA, organisme gestionnaire du centre de formation des apprentis de l'industrie de l'Adour, qui dispose d'un pôle de formation dans les domaines clés de l'industrie à Tarbes) ont souhaité construire un nouveau centre de formation des apprentis de l'industrie (CFAI) à proximité de la zone aéroportuaire. L'objectif était de répondre à la fois aux besoins des apprenants et des industriels du secteur implantés autour de la zone aéroportuaire de TLP.

Le nouveau centre de 4 200 m<sup>2</sup> voué à l'industrie locale assurera des formations déjà dispensées sur le site de Tarbes et de nouvelles (peinture, aéro-structure, contrôle non destructif, chaudronnerie, soudage, ajustage, montage, productique, mécanique). Le centre pourra accueillir 140 apprentis et jusqu'à 200 personnes (demandeurs d'emploi et salariés en formation) en simultané.

Ce pôle d'excellence est implanté, depuis septembre 2018, sur une parcelle de la zone Pyrène Aéroport Est (à Lanne) vendue par Pyrénia et la CCCO à la société d'équipement des pays de l'Adour<sup>28</sup> (SEPA), qui a été chargée de sa construction.

<sup>28</sup> Il s'agit d'une société d'économie mixte.

Le projet, dont le coût était évalué à 5,25 M€ HT, a bénéficié notamment du soutien financier de la Caisse des dépôts et consignations et de la région Occitanie.

Le développement d'un vivier de compétences est perçu par les entreprises implantées comme un atout.

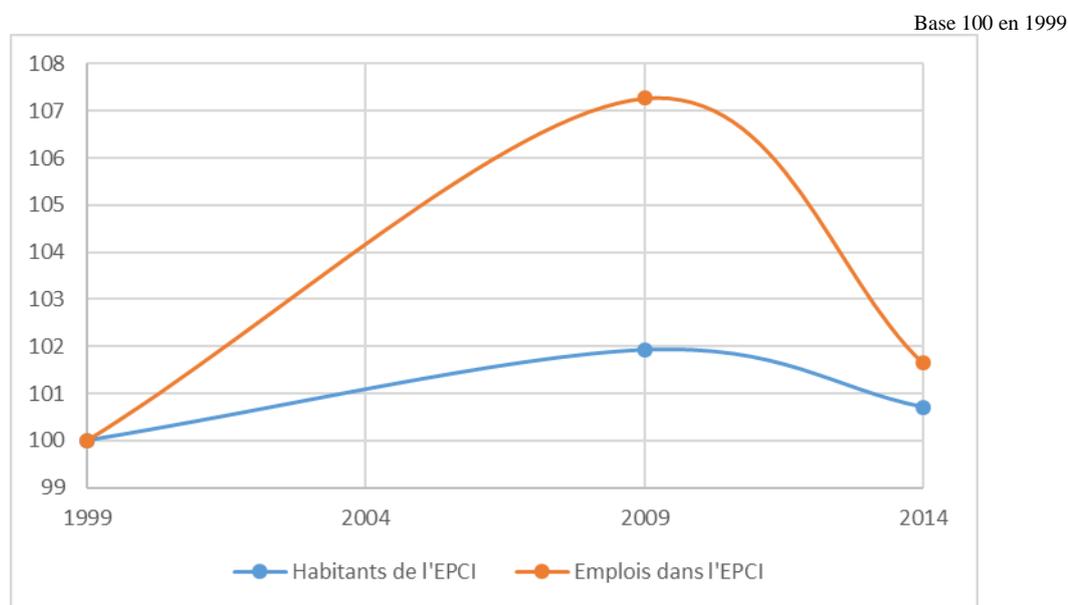
## CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Le syndicat mixte développe son activité d'aménageur en poursuivant la création de la ZAC Pyrénia. Dans ce cadre, il a encouragé l'implantation d'entreprises spécialisées dans l'industrie aéronautique au pourtour de la zone aéroportuaire, créatrices d'emplois, et favorisé l'installation d'un centre de formation des apprentis de l'industrie (CFAI) spécialisé dans les métiers de l'aéronautique.

### 4. UN LEVIER SOCIO-ÉCONOMIQUE POUR LE TERRITOIRE

L'aéroport TLP est au cœur de la nouvelle communauté d'agglomération Tarbes-Lourdes-Pyrénées qui regroupe désormais 86 communes. En 2014, le territoire de cette future intercommunalité comprenait 122 970 habitants<sup>29</sup>. Depuis 1999, l'évolution de l'emploi sur ce territoire amplifie celle de la démographie.

**Graphique 3 : Évolution de l'emploi et de la démographie dans la communauté d'agglomération Tarbes-Lourdes-Pyrénées**



Source : CRC d'après Insee

#### 4.1. L'impact économique de l'exploitation de l'aéroport TLP

L'Union des aéroports français estime que « l'impact économique d'un aéroport sur son territoire est considérable. En France, l'impact économique annuel du secteur aéroportuaire peut

<sup>29</sup> Selon les données de l'Insee en 2014.

être estimé à près de 82 Md€, soit 4 % du PIB français. Les aéroports représentent aujourd'hui plus de 200 000 emplois directs non délocalisables »<sup>30</sup>.

Il résulte d'une étude<sup>31</sup> menée par la région Occitanie que l'exploitation du seul aéroport TLP induit un total de 1 540 ETP dont 1 010 en Occitanie (déduction faite des fuites hors-région). C'est ainsi plus de 123 M€ qui seraient injectés annuellement dans l'économie nationale, grâce à la valeur ajoutée des acteurs des emprises du système aéroportuaire, dont 75 M€ dans la seule économie régionale.

L'activité de l'aéroport profite à l'économie locale et régionale.

**Tableau 16 : L'impact économique de l'aéroport TLP**

|  |  | ETP générés |             | Valeur ajoutée (PIB) en M€<br>= rémunérations chargées + EBE +<br>impôts et taxes - subventions |           |
|--|--|-------------|-------------|---|-----------|
|  |  | France      | Occitanie   | France  | Occitanie |
| <b>Direct (fournisseurs directs de biens et services aéroportuaires)</b> | <b>Enterprises sur site</b>                  | 380         | 380         | 24  | 24        |
|  | dont gestionnaire aéroport                   | 120         |             | 5   |           |
|  | dont services de l'Etat                      | 20          |             | 1   |           |
|  | dont services aéroportuaires                 | 220         |             | 16  |           |
|  | dont services aux passagers                  | 30          |             | 2   |           |
| <b>Indirect (consommations intermédiaires des fournisseurs)</b>          | <b>Fournisseurs (72M€ CA)</b>                | 410         | 30          | 36  | 3         |
| <b>Induit (dépenses des employés)</b>                                    | <b>Dépenses des salariés (33M€ dépensés)</b> | 170         | 90          | 22  | 12        |
| <b>Catalytique (dépenses des visiteurs)</b>                              | <b>Dépenses des visiteurs (63 M€ CA)</b>     | 580         | 510         | 42  | 37        |
|  | dont restauration                            | 220         |             | 17  |           |
|  | dont hébergement                             | 210         |             | 13  |           |
|  | dont loisirs                                 | 90          |             | 8   |           |
|  | dont autres activités                        | 50          |             | 5   |           |
| <b>Totaux</b>  |  | <b>1540</b> | <b>1010</b> | <b>123</b>  | <b>75</b> |

Source : CRC, d'après données communiquées par le syndicat mixte issues d'une étude de la région Occitanie des retombées socio-économiques du transport aérien

## 4.2. L'attractivité de la zone aéroportuaire

La zone aéroportuaire apparaît attractive, avec notamment l'implantation d'un équipementier qui développe des systèmes industriels intégrés pour l'aéronautique et les technologies avancées et qui génère 1 400 emplois directs dans ses ateliers situés autour de l'aéroport. Y sont construites les trappes de train d'atterrissage principales de l'A350 d'Airbus.

Vingt autres entités, situées sur les ZAC Aéro Pole offrent 400 emplois directs.

S'ajoutent les emplois générés par la société Tarmac Aerosave située sur la ZAC Pyrénia, dont le nombre est évalué à 200 emplois (directs, y compris les sous-traitants présents sur le site).

<sup>30</sup> Manifeste de l'UAF : les aéroports au service de l'attractivité des territoires, publié le 7 mars 2017 - [http://www.aeroport.fr/uploads/documents/Manifeste\\_UAF\\_2017\\_V11.pdf](http://www.aeroport.fr/uploads/documents/Manifeste_UAF_2017_V11.pdf).

<sup>31</sup> Cette étude du BIPE est basée sur une méthodologie communément admise au niveau européen développée par l'*airport concil international Europe* (ACI Europe). L'impact d'un aéroport sur une région se définit par les flux monétaires qu'il génère et par les emplois qu'il permet de créer. La méthode se base sur un référentiel composé de quatre composantes permettant de calculer l'impact total : l'impact direct, l'impact indirect, l'impact induit, l'impact catalytique.

Au total, 2 380 emplois sont offerts sur l'aéroport et ses zones d'activité, en ajoutant les 380 emplois directs générés par l'exploitation de l'aéroport :

- soit 4,6 % des emplois offerts dans la nouvelle communauté d'agglomération TLP (qui comptait 122 970 habitants et 51 771 emplois en 2014) ;
- ou 2,74 % des emplois de la zone d'emploi Tarbes-Lourdes, qui s'étend sur plus de 4 462 km<sup>2</sup> et regroupe 558 communes (qui comptait 228 905 habitants et 86 938 emplois en 2014).

Ces chiffres sont en retrait par rapport à ceux de l'étude de la région Midi-Pyrénées menée en 2009, qui chiffrait l'impact social, hors activité aéronautique industrielle, à 1 076 emplois et l'impact social de l'activité aéronautique industrielle autour de TLP à 4 277 emplois, soit un total de 5 353 emplois. Cela représentait 9,80 % des emplois de la nouvelle CATLP (qui comptait à cette époque 54 635 emplois et 124 444 habitants).

Dans sa réponse aux observations, l'ordonnateur apporte les compléments suivants : « Pyrénia a engagé également des actions volontaristes afin de mobiliser les acteurs de la formation, ce qui a conduit à la réalisation du nouveau centre de formation des apprentis sur la zone aéroportuaire (ouverture à la rentrée de 2018), ainsi qu'avec le monde académique pour inciter les chercheurs, les étudiants en fin de cycle ou jeunes diplômés à développer localement des projets. La zone aéroportuaire TLP a par ailleurs été retenue par la région Occitanie, avec l'aéroport Toulouse-Blagnac, dans le cadre de l'appel à projet national « Territoires hydrogène ». Il s'agit de développer la filière hydrogène dans le cadre d'un projet global nommé « HYPOR » (...) ».

---

## ***CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS***

---

L'aéroport est un outil structurant pour le territoire de la nouvelle intercommunalité Tarbes-Lourdes-Pyrénées. Le syndicat mixte propriétaire tente d'accroître son attractivité en soutenant l'activité aéroportuaire et en favorisant l'essor des zones jouxtant son périmètre, de sorte à permettre davantage de créations d'emplois.

## **5. LA FIABILITÉ DES COMPTES**

L'article L. 5722-1 du CGCT prévoit que les syndicats mixtes ouverts appliquent les dispositions du livre III de la deuxième partie du CGCT applicables aux communes de 3 500 habitants à moins de 10 000 habitants (articles L. 2311-1 à L. 2343-2 du CGCT), sous réserve des dispositions qui leur sont propres. Toutefois, le comité syndical d'un syndicat mixte comprenant au moins un département ou un groupement de départements peut opter pour l'application des dispositions du livre III de la troisième partie. Lorsque le syndicat mixte comprend au moins une région ou un groupement de régions, il peut opter pour l'application des dispositions du livre III de la quatrième partie.

Le syndicat mixte de la zone aéroportuaire TLP applique la nomenclature M14 pour son budget principal (BP) et son budget annexe (BA) « ZAC », et la nomenclature M4 pour son budget annexe « aéroport ».

## 5.1. Les relations entre budget principal et budgets annexes

La chambre observe que pendant la période sous contrôle, des charges et ressources ont été imputées sur des budgets inadéquats.

### 5.1.1. Les emprunts

La dette du budget principal est composée d'un seul emprunt contracté en 2008 avec Dexia d'un montant de 182 000 €, destiné selon ses termes, au « financement des investissements ».

La délibération autorisant sa souscription indique qu'il a pour objet le financement d'une subvention d'investissement accordée à la SCI Tarmac Aéro pour la construction d'un bâtiment d'exploitation.

Cette subvention de 1 092 500 € a été financée par les membres de Pyrénia. Or, la CCPL et la CAGT ont dû pour ce faire contracter ledit emprunt, qui a été souscrit par Pyrénia, pour leur compte. Cette créance fait l'objet d'un remboursement annuel par ces établissements publics selon le même tableau d'amortissement de l'emprunt bancaire.

Cet emprunt concerne une opération relative au développement de l'activité aéronautique. À ce titre, il devrait *a minima* être inscrit dans la comptabilité du budget annexe « ZAC » et remboursé chaque année par ce dernier au budget principal, afin de respecter la sincérité des comptes et l'équilibre budgétaire de l'opération d'aménagement et des actions économiques gérées par ce budget.

Si le prêt a été contracté alors que le budget « ZAC » n'existait pas, depuis, il n'a pas été transféré.

Afin de mieux évaluer l'endettement du budget annexe ZAC, la chambre a retraité les grilles d'analyse financière en y intégrant cet emprunt.

### 5.1.2. La redevance d'occupation temporaire de la zone de stationnement avions Lima

Depuis, le 1<sup>er</sup> février 2013, la société Tarmac occupe une partie du domaine public aéroportuaire (cf. *supra* § 3.3.1) et paie au syndicat une redevance versée semestriellement, qui devrait être comptabilisée au budget annexe « aéroport ». Or, deux titres<sup>32</sup> de recettes émis en 2016 et 2017 relatifs à cette redevance ont été comptabilisés au budget annexe « ZAC » pour un montant total de 314 700 € HT.

En réponse aux observations, le syndicat précise que cette infrastructure est intégrée au domaine public aéroportuaire. Néanmoins faute de raccordement à la piste, elle n'est pas utilisée pour la gestion du trafic aéroportuaire mais louée à la société Tarmac. Il lui est donc apparu opportun d'enregistrer une partie de la redevance d'occupation sur le budget ZAC, dont les investissements liés au développement de Tarmac sont supportés par le budget annexe ZAC.

Cependant, comme le souligne le syndicat, cette infrastructure relève du domaine public aéroportuaire. À ce titre, les dépenses liées à son entretien sont supportées par le budget annexe

<sup>32</sup> Source les grands livres du syndicat (titre n° 35 émis le 8 septembre 2016 d'un montant HT de 147 200 € et titre n° 26 émis le 1<sup>er</sup> août 2017 d'un montant HT de 167 500 €. Ces deux redevances correspondent à une occupation de janvier à juillet.)

« aéroport ». Dès lors, la chambre observe que l'imputation de la recette d'occupation du domaine public aéroportuaire au budget annexe « ZAC », qui ne respecte pas l'objet des budgets annexes, contribue à déséquilibrer le budget annexe « aéroport ».

Cette ventilation apparaît d'autant plus critiquable qu'à l'issue de l'actualisation des statuts du syndicat, les membres contributeurs sont désormais différents d'un budget annexe à l'autre.

Dans l'analyse financière qui suit, la chambre a retraité les données pour chacun des deux budgets annexes.

## **5.2. Le budget principal**

La fiabilité des comptes du budget principal n'appelle pas d'observations, sous réserve de deux problèmes d'imputations comptables :

- les comptes relatifs aux indemnités du personnel ne sont pas renseignés, ce qui suggère que les agents n'en bénéficient pas, alors que cela n'est pas le cas. Pour mieux analyser les charges réelles du budget principal, la chambre a retraité la rémunération principale et les indemnités des personnels, sur le fondement des données figurant dans les fiches de paie. Depuis 2018, le syndicat mixte a rectifié cette erreur d'imputation ;
- la charge de l'emprunt souscrit pour le compte des deux EPCI adhérents : chaque année le syndicat émet un titre au compte 276358 « Autres créances - autres groupements » correspondant au capital de la dette à rembourser et un autre titre au compte 70871 « Autres produits - remboursement de frais par la collectivité de rattachement » pour les intérêts dus. Or, pour ces intérêts, et en application de l'instruction budgétaire et comptable M14, ces remboursements devraient être imputés au compte 76328 « Remboursements d'intérêts d'emprunts transférés par d'autres tiers ».

## **5.3. Le budget annexe ZAC**

### **5.3.1. Le remboursement des charges d'emprunt par les collectivités membres**

La chambre a constaté la même erreur d'imputation comptable s'agissant des remboursements des charges d'intérêts des collectivités au syndicat sur des emprunts souscrits auprès d'établissements bancaires pour le compte des collectivités.

Afin de mieux appréhender le coût total de la charge de l'emprunt, les grilles d'analyse financière ont été retraitées.

### **5.3.2. Une absence de comptabilité de stocks**

Les opérations relatives aux lotissements ou d'aménagement de zone sont caractérisées par leur finalité économique de production et non de constitution d'immobilisation, puisque les lots aménagés et viabilisés sont destinés à être vendus.

Le syndicat gère plusieurs opérations d'aménagement, dont l'une, la ZAC Pyrénia, est en cours d'aménagement et d'acquisition, ainsi que des opérations foncières distinctes, consistant en l'achat de terrains agricoles en dehors de ladite ZAC Pyrénia. Il agit en faveur du développement

économique de la zone aéroportuaire où il a par exemple construit des bâtiments destinés à la location. Ces actions sont toutes retracées au budget annexe « ZAC ».

Malgré l'opération d'aménagement de terrain en cours sur la ZAC Pyrénia, aucune comptabilité de stock n'a été établie.

Au cours de la période sous revue, le syndicat a essentiellement fait des acquisitions de terrains agricoles qui ont été enregistrées aux comptes 211 « Terrains » déclinés ainsi que des opérations de construction (auxquels s'ajoutent toutes les autres opérations comptables qui en découlent : amortissement, reprise de subvention d'investissement, etc.). Les travaux relatifs à la première phase de production de la ZAC Pyrénia ont d'ailleurs été enregistrés aux comptes 23 « Immobilisations en cours » déclinés.

Le syndicat indique que la comptabilité de stocks sera appliquée lors de la fin de la réalisation de la sous-phase 1-1 de la phase 1 en 2018.

L'intérêt d'une comptabilisation de stocks, obligatoire au demeurant, est de connaître le coût de revient d'un terrain aménagé et le coût final de l'opération. Elle aurait dû être mise en place dès l'acquisition des terrains destinés à être aménagés et durant les premiers aménagements de voirie.

Il est recommandé de créer un budget annexe par opération compte tenu du régime fiscal particulier de ces dernières. En effet, des dispositions fiscales spécifiques imposent que chaque opération de lotissement et d'aménagement de zone fasse l'objet d'un secteur distinct pour l'application des droits à déduction et d'une déclaration de TVA distincte (DB 8 A 1722 n° 1).

En l'absence de comptabilité de stock, le syndicat a cependant assuré le suivi extra-comptable de son patrimoine selon sa localisation et par périmètre : aéroportuaire (résultant de la convention de transfert de l'État), la ZAC (périmètre DUP) et hors ZAC (stock de compensation agricole). De plus un bilan financier était présenté chaque année au conseil syndical.

La chambre recommande au syndicat de se mettre en conformité avec l'instruction budgétaire et comptable en instituant, *a minima*, une comptabilité de stock.

### **Recommandation**

**6. Appliquer une comptabilité de stock pour l'opération d'aménagement de terrains de la zone d'activités économiques (ZAC) Pyrénia . *Totalement mise en œuvre.***

L'ordonnateur précise dans sa réponse aux observations que la comptabilité de stock est appliquée depuis juillet 2018.

### **5.3.3. Les opérations réalisées par la SPL MPC**

Lorsqu'une opération est réalisée sous mandat, la collectivité territoriale verse des avances ou acomptes afin de financer les travaux d'aménagement. Ces montants sont comptabilisés au compte 238 « Avances et acomptes versés sur commandes d'immobilisations corporelles ». Or, les terrains à aménager n'étant pas voués à rester dans le patrimoine du syndicat, ces avances et/ou acomptes doivent être assimilés à des charges (ayant vocation à être intégrées dans les stocks).

Le syndicat a donné mandat à la SPL MPC pour la réalisation de la sous-phase 1-1 de la phase 1. Au même titre que les dépenses réalisées lors de l'aménagement de terrain qui ne peuvent être comptabilisées aux comptes 23 « Immobilisations en cours », les acomptes et avances versés dans le cadre de cette convention de mandat ne sauraient être comptabilisées au compte 238 « Avances et acomptes versés sur commandes d'immobilisations corporelles »<sup>33</sup>.

Pour cette opération, le compte 238 a été mouvementé pour un montant 5,05 M€ en débit et 6,61 M€ en crédit.

Or, si le syndicat avait utilisé, comme il y est obligé, une comptabilité de stock, il aurait dû utiliser les comptes de charges (classe 6) pour les opérations d'aménagement de terrains réalisées par le mandataire.

## **5.4. Le budget annexe aéroportuaire**

Seule la fiabilité du bilan appelle des observations de la chambre.

### **5.4.1. Le recensement des biens mis à la disposition du délégataire**

La gestion de la plateforme aéroportuaire fait l'objet d'une délégation de service public (cf. *supra* § 2.3). Le syndicat a ainsi mis à la disposition des équipements au délégataire.

En application de l'instruction budgétaire et comptable M4, les biens sont normalement imputés comptablement au compte 241 « Mises en concession ou en affermage » à l'exception des immobilisations que le service amortit et qui demeurent inscrites aux comptes déclinés du chapitre 21. Or comme il a été rappelé au paragraphe 3.2, la convention dans son article 50 du titre 7 stipule que « Le délégataire doit assurer à ses frais le gros entretien, l'entretien courant, la maintenance et les réparations (...) de tous bâtiments, ouvrages, installations, matériels, réseaux et objets mobiliers mis à sa disposition ou lui appartenant de manière à ce qu'ils conviennent en permanence à l'usage auquel ils sont destinés (...). Un programme de renouvellement et de gros entretien en annexe 4 (...) fait apparaître les opérations envisagées et leur montant prévisionnel ». Une liste des biens de retour a été établie.

Ainsi le délégataire ayant l'obligation d'assurer les réparations et le renouvellement et de constituer une dotation aux amortissements (article 55 de la convention), le syndicat doit comptablement enregistrer les biens mis à disposition au délégataire au compte 241.

Aucun bien n'est comptabilisé au compte 241. La chambre recommande au syndicat mixte de recenser les biens mis à la disposition du délégataire pour les constater correctement.

---

<sup>33</sup> S'agissant des avances sur charges, elles doivent être comptabilisées au débit du comptes 4091 « Fournisseurs – avances et acomptes versés sur commandes », conformément au plan comptable général, par crédit du compte 515. Elles demeurent au compte 4091 jusqu'à la justification de leur utilisation. Au vu des pièces justificatives de l'exécution des travaux qui lui sont remises par le mandataire, l'ordonnateur émet un mandat de dépense sur le compte 605 « Achat de matériels, équipement et travail ».

### **Recommandation**

**7. Recenser les biens mis à la disposition de la société d'exploitation de l'aéroport Tarbes-Lourdes-Pyrénées (SEATLP) afin de les constater comptablement au compte 241. *Non mise œuvre.***

#### **5.4.2. Les amortissements des biens délégués**

Les biens mis à la disposition du délégataire dans le cadre de la gestion de l'aéroport doivent faire l'objet d'un amortissement. Cette procédure consiste à constater comptablement une dépréciation définitive d'un élément de l'actif immobilisé et contribue à la sincérité des comptes. En effet, elle permet, grâce à la constatation de la dépréciation des biens, de dégager des ressources d'autofinancement pour leur renouvellement.

Or, en l'espèce, il est prévu par le contrat que le délégataire effectue ces amortissements, en vertu de son obligation d'entretien et de renouvellement des biens.

Il n'appartient pas dès lors au syndicat de constituer des dotations aux amortissements, ce qui reviendrait, s'il s'agit des mêmes biens, à constater deux fois l'amoindrissement des biens.

Le syndicat, en ne constatant pas la mise à disposition des biens au délégataire dans sa comptabilité, a potentiellement augmenté ses charges de fonctionnement et créé des ressources d'investissement, pour un montant cumulé de 6,3 M€.

Il n'est donc pas exclu que le syndicat mixte ait mobilisé de l'argent public en lieu et place du délégataire.

En réponse aux observations, le syndicat indique que faute d'avoir pu intégrer au stade de la consultation de la DSP certaines infrastructures réalisées par l'ancien délégataire, il constate les amortissements en lieu et place du délégataire. Toutefois, selon ses propos : « l'inventaire exhaustif des biens mis à disposition sera de fait plus simple à établir dans cadre du futur contrat d'exploitation » ce qui lui permettra de correctement appliquer les dispositions législatives et les règles comptables.

Alors que la situation perdure depuis 2011, la chambre prend acte de cette volonté de mise en conformité dans le cadre du futur contrat d'exploitation.

---

### **CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS**

---

La qualité et la fiabilité des comptes recèlent des marges de progrès. Les opérations d'aménagement de la ZAC n'étaient pas traitées en comptabilité de stock, contrairement aux exigences de la réglementation comptable. Les biens délégués ne sont pas recensés et sont, au moins pour partie, amortis par le syndicat alors que cette charge incombe contractuellement au délégataire. La chambre note cependant que des améliorations sont en cours : la comptabilité de stock est désormais mise en place, et le syndicat s'est engagé à amortir correctement les biens dans le cadre du prochain contrat de délégation qui doit démarrer en 2020.

## 6. LA SITUATION FINANCIÈRE

### 6.1. Le budget principal

#### 6.1.1. Les performances annuelles

Le fonctionnement administratif du syndicat est retracé dans ce budget principal.

Hormis de très faibles ressources d'exploitation, ses produits de gestion sont exclusivement des ressources institutionnelles constituées de la contribution de ses membres.

Sur la période, les produits de gestion ont très légèrement diminué (- 0,4 % de variation annuelle moyenne), alors que les charges ont quant à elles augmenté de 2,8 % en moyenne annuellement. Elles sont composées à 80 % de dépenses de personnel et pour le reste des dépenses à caractère général (frais bancaires et assurances, des services extérieurs, les déplacements et missions).

**Tableau 17 : Évolution de la capacité d'autofinancement brute**

| en €   | 2013           | 2014           | 2015           | 2016           | 2017           | Var. annuelle moyenne |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------------|
| Ressources fiscales propres (nettes des restitutions)                                    | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              | N.C.                  |
| + Ressources d'exploitation  | 7 354          | 6 844          | 6 481          | 6 099          | 5 705          | -6,1%                 |
| <b>= Produits "flexibles" (a)</b>  | <b>7 354</b>   | <b>6 844</b>   | <b>6 481</b>   | <b>6 099</b>   | <b>5 705</b>   | <b>-6,1%</b>          |
| Ressources institutionnelles (dotations et participations)                               | 227 557        | 226 213        | 213 206        | 218 272        | 225 466        | -0,2%                 |
| + Fiscalité reversée par l'interco et l'Etat   | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              | N.C.                  |
| <b>= Produits "rigides" (b)</b>  | <b>227 557</b> | <b>226 213</b> | <b>213 206</b> | <b>218 272</b> | <b>225 466</b> | <b>-0,2%</b>          |
| Production immobilisée, travaux en régie (c)   | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              | N.C.                  |
| <b>= Produits de gestion (a+b+c = A)</b>   | <b>234 911</b> | <b>233 057</b> | <b>219 687</b> | <b>224 371</b> | <b>231 171</b> | <b>-0,4%</b>          |
| Charges à caractère général  | 46 668         | 52 954         | 51 299         | 41 650         | 44 636         | -1,1%                 |
| + Charges de personnel   | 147 015        | 151 779        | 153 999        | 161 999        | 171 967        | 4,0%                  |
| + Subventions de fonctionnement  | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              | N.C.                  |
| + Autres charges de gestion  | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              | N.C.                  |
| <b>= Charges de gestion (B)</b>  | <b>193 683</b> | <b>204 734</b> | <b>205 298</b> | <b>203 649</b> | <b>216 603</b> | <b>2,8%</b>           |
| <b>Excédent brut de fonctionnement (A-B)</b>   | <b>41 228</b>  | <b>28 323</b>  | <b>14 389</b>  | <b>20 722</b>  | <b>14 568</b>  | <b>-22,9%</b>         |
| <i>en % des produits de gestion</i>  | 17,6%          | 12,2%          | 6,5%           | 9,2%           | 6,3%           |                       |
| +/- Résultat financier   | -11 821        | -7 849         | -6 306         | -5 741         | -5 145         | -18,8%                |
| - Subventions exceptionnelles versées aux services publics industriels et commerciaux    | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              | N.C.                  |
| +/- Solde des opérations d'aménagements de terrains (ou +/- values de cession de stocks) | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              | N.C.                  |
| +/- Autres produits et charges excep. réels  | 1 554          | 23             | 0              | 0              | 0              | -100,0%               |
| <b>= CAF brute</b>   | <b>30 962</b>  | <b>20 497</b>  | <b>8 082</b>   | <b>14 981</b>  | <b>9 423</b>   | <b>-25,7%</b>         |
| <i>en % des produits de gestion</i>  | 13,2%          | 8,8%           | 3,7%           | 6,7%           | 4,1%           |                       |

Source : logiciel ANAFI, d'après les comptes de gestion

Si ces dépenses de personnel constituent 77 % des charges totales d'exploitation du budget principal sur la période, elles ne représentent que 3 % des dépenses de fonctionnement de l'ensemble des budgets du syndicat sur la période.

Le personnel est composé de deux agents titulaires, ce qui apparaît faiblement dimensionné au regard des missions qui incombent au syndicat, notamment dans le contrôle de ses délégués.

**Tableau 18 : Évolution des charges de personnel**

| en €  | 2013           | 2014           | 2015           | 2016           | 2017           | Var. annuelle moyenne |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------------|
| Rémunérations du personnel                  | 88 575         | 90 688         | 91 902         | 95 124         | 105 290        | 4,4%                  |
| + Charges sociales                          | 58 441         | 61 092         | 62 097         | 66 875         | 66 677         | 3,4%                  |
| + Impôts et taxes sur rémunérations         | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              | N.C.                  |
| + Autres charges de personnel               | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              | N.C.                  |
| <b>= Charges de personnel interne</b>       | <b>147 015</b> | <b>151 779</b> | <b>153 999</b> | <b>161 999</b> | <b>171 967</b> | <b>4,0%</b>           |
| <i>Charges sociales en % des CP interne</i> | <i>39,8%</i>   | <i>40,3%</i>   | <i>40,3%</i>   | <i>41,3%</i>   | <i>38,8%</i>   |                       |
| + Charges de personnel externe              | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              | N.C.                  |
| <b>= Charges totales de personnel</b>       | <b>147 015</b> | <b>151 779</b> | <b>153 999</b> | <b>161 999</b> | <b>171 967</b> | <b>4,0%</b>           |
| <i>CP externe en % des CP total</i>         | <i>0,0%</i>    | <i>0,0%</i>    | <i>0,0%</i>    | <i>0,0%</i>    | <i>0,0%</i>    |                       |

Source : logiciel ANAFI, d'après les comptes de gestion

La capacité d'autofinancement s'élevait à 30 962 € en 2013, elle est passée à 9 423 € en 2017.

Au regard de l'objet même de ce budget qui ne réalise quasiment aucun investissement mais se contente d'enregistrer les frais de fonctionnement du syndicat, le niveau de la CAF apparaît suffisant.

En réponse aux observations, le syndicat précise qu'il a « volontairement fait le choix d'une structure administrative « agile et légère » et qu'il s'appuie sur les ressources du comité de direction afin de limiter les dépenses de fonctionnement. Toutefois la chambre appelle l'attention du syndicat sur la diversité des missions dont il a la charge et sur l'exigence d'un contrôle approfondi des délégataires.

### 6.1.2. La situation bilancielle

Au 31 décembre 2017, l'encours de la dette du budget principal n'était que de 85 742 €.

**Tableau 19 : Évolution de l'encours de la dette**

| en €                                  | 2013    | 2014    | 2015    | 2016   | 2017   | Var. annuelle moyenne |
|---------------------------------------|---------|---------|---------|--------|--------|-----------------------|
| Encours de dette du BP au 31 décembre | 129 861 | 119 666 | 108 934 | 97 636 | 85 742 | -9,9%                 |

Source : logiciel ANAFI, d'après les comptes de gestion

La durée résiduelle de cette dette est de 6,17 ans, inférieure à la durée d'amortissement des principaux biens comptabilisés.

Cette dette, constituée d'un seul emprunt, ne concerne pas le budget principal mais celui de la zone d'aménagement, et elle est donc imputée à tort (cf. *supra* § 5.1.1).

Le service administratif loue à son délégataire les locaux où il se situe ; ainsi, les seules immobilisations corporelles sont l'aménagement de bureau et le mobilier récent.

Le taux de vétusté est de 17 % et il n'y a pas de travaux prévus dans les prochaines années.

Le fonds de roulement diminue de façon soutenue avec une variation annuelle moyenne de 10,9 %. Cependant, l'absence de besoin en fonds de roulement permet de dégager une trésorerie très importante qui augmente de 30 % en moyenne annuellement depuis 2013.

**Tableau 20 : Évolution de la trésorerie**

| au 31 décembre en €                            | 2013             | 2014             | 2015             | 2016             | 2017             | Var. annuelle moyenne |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-----------------------|
| Fonds de roulement net global                  | 290 337          | 178 693          | 156 775          | 173 720          | 183 143          | -10,9%                |
| - Besoin en fonds de roulement global          | -831 078         | -1 474 287       | -2 470 297       | -2 124 634       | -2 868 667       | 36,3%                 |
| <b>= Trésorerie nette</b>                      | <b>1 121 415</b> | <b>1 652 980</b> | <b>2 627 071</b> | <b>2 298 354</b> | <b>3 051 810</b> | 28,4%                 |
| <i>en nombre de jours de charges courantes</i> | 1 991,8          | 2 838,1          | 4 531,5          | 4 006,4          | 5 023,3          |                       |
| <i>Dont trésorerie active</i>                  | 1 121 415        | 1 652 980        | 2 627 071        | 2 298 354        | 3 051 810        | 28,4%                 |
| <i>Dont trésorerie passive</i>                 | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | N.C.                  |

Source : Logiciel ANAFI, d'après les comptes de gestion

## 6.2. Le budget annexe de l'aéroport

Pour la parfaite appréciation des équilibres financiers, les grilles d'analyse financière ont fait l'objet de retraitements par la chambre, qui résultent de l'intégration de deux titres de recettes de la section de fonctionnement (l'un en 2016 et l'autre en 2017) comptabilisés initialement à tort dans le budget ZAC.

### 6.2.1. La capacité d'autofinancement brute

La CAF brute du budget a nettement diminué sur la période.

**Tableau 21 : Évolution de la capacité d'autofinancement**

| en €   | 2013              | 2014              | 2015              | 2016              | 2017              | Var. annuelle moyenne | 2016 modifié      | 2017 modifié      | Var. annuelle moyenne |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|-------------------|-----------------------|
| Chiffre d'affaires   | 6 204             | 5 429             | 4 653             | 3 877             | 3 102             | -15,9%                | 3 877             | 3 102             | -15,9%                |
| + redevances versées par les fermiers et concessionnaires    | 483 294           | 540 973           | 575 591           | 442 644           | 487 842           | 0,2%                  | 589 844           | 655 342           | 7,9%                  |
| <b>= Ressources d'exploitation</b>                           | <b>489 498</b>    | <b>546 402</b>    | <b>580 244</b>    | <b>446 521</b>    | <b>490 944</b>    | 0,1%                  | <b>593 721</b>    | <b>658 444</b>    | 7,7%                  |
| + Production stockée (+) ou destockée (-)                    | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | N.C.                  | 0                 | 0                 | nc                    |
| + Production immobilisée                                     | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | N.C.                  | 0                 | 0                 | nc                    |
| <b>= Produit total</b>                                       | <b>489 498</b>    | <b>546 402</b>    | <b>580 244</b>    | <b>446 521</b>    | <b>490 944</b>    | 0,1%                  | <b>593 721</b>    | <b>658 444</b>    | 7,7%                  |
| - Consommations intermédiaires                               | 2 538 672         | 2 768 651         | 3 019 501         | 2 777 979         | 2 868 175         | 3,1%                  | 2 777 979         | 2 868 175         | 3,1%                  |
| - Impôts taxes et versements assimilés (sauf personnel)      | 241 751           | 112 824           | 106 480           | 104 847           | 111 236           | -17,6%                | 104 847           | 111 236           | -17,6%                |
| <b>= Valeur ajoutée</b>                                      | <b>-2 290 926</b> | <b>-2 335 074</b> | <b>-2 545 738</b> | <b>-2 436 305</b> | <b>-2 488 467</b> | 2,1%                  | <b>-2 289 105</b> | <b>-2 320 967</b> | 0,3%                  |
| <i>en % du produit total</i>                                 | -468,0%           | -427,4%           | -438,7%           | -545,6%           | -506,9%           |                       | -385,6%           | -352,5%           |                       |
| - Charges de personnel                                       | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | N.C.                  | 0                 | 0                 | nc                    |
| + Subvention d'exploitation                                  | 3 385 040         | 3 394 792         | 2 712 863         | 2 743 138         | 2 680 720         | -5,7%                 | 2 743 138         | 2 680 720         | -5,7%                 |
| + Autres produits de gestion                                 | 93 276            | 147 565           | 200 168           | 189 123           | 175 729           | 17,2%                 | 189 123           | 175 729           | 17,2%                 |
| - Autres charges de gestion                                  | 0                 | 0                 | 0                 | 1                 | 0                 | N.C.                  | 1                 | 0                 | nc                    |
| <b>Excédent brut d'exploitation</b>                          | <b>1 187 390</b>  | <b>1 207 283</b>  | <b>367 294</b>    | <b>495 955</b>    | <b>367 983</b>    | -25,4%                | <b>643 156</b>    | <b>535 483</b>    | -18,1%                |
| <i>en % du produit total</i>                                 | 242,6%            | 221,0%            | 63,3%             | 111,1%            | 75,0%             |                       | 108,3%            | 81,3%             | -23,9%                |
| +/- Résultat financier                                       | -138 942          | -114 112          | -88 539           | -62 269           | -38 735           | -27,3%                | -62 269           | -38 735           | -27,3%                |
| <i>dont fonds de soutien - sortie des emprunts à risques</i> | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | N.C.                  | 0                 | 0                 | nc                    |
| +/- Résultat exceptionnel (réel, hors cessions)              | -34 194           | 390 946           | 700               | -75 816           | 751               | N.C.                  | -75 816           | 751               | nc                    |
| <b>= CAF brute avant impôts sur bénéfices</b>                | <b>1 014 254</b>  | <b>1 484 118</b>  | <b>279 455</b>    | <b>357 870</b>    | <b>329 999</b>    | -24,5%                | <b>505 071</b>    | <b>497 499</b>    | -16,3%                |
| - Impôts sur les bénéfices et assimilés                      | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | N.C.                  | 0                 | 0                 | nc                    |
| <b>= CAF brute</b>   | <b>1 014 254</b>  | <b>1 484 118</b>  | <b>279 455</b>    | <b>357 870</b>    | <b>329 999</b>    | -24,5%                | <b>505 071</b>    | <b>497 499</b>    | -16,3%                |
| <i>en % du produit total</i>                                 | 207,2%            | 271,6%            | 48,2%             | 80,1%             | 67,2%             |                       | 85,1%             | 75,6%             |                       |

Source : logiciel ANAFI, d'après les comptes de gestion

Elle s'élevait en 2013 à 1 014 254 € et en 2017 à 329 999 €, soit 67,2 % du produit total. Si les redevances versées par la société Tarmac avaient été toutes versées sur ce budget, la CAF brute aurait été plus importante (497 499 € en 2017 soit 75,6 % du produit total.).

#### 6.2.1.1. La valeur ajoutée

Faute de production stockée ou immobilisée, le « produit total » est identique aux ressources d'exploitation, elles-mêmes composées de la seule redevance versée par le

concessionnaire et de façon anecdotique d'un chiffre d'affaires correspondant à des remboursements de frais très minimes.

La valeur ajoutée traduit le poids économique du service. Elle est obtenue à partir du produit total, auquel on soustrait les consommations intermédiaires et les impôts et taxes hors personnel.

Les consommations intermédiaires sont conséquentes et ont augmenté sur la période (+ 3,1 % en variation annuelle moyenne). Il s'agit des aides aux compagnies aériennes, notamment le prix du contrat conclu avec la société AMS et le montant du déficit d'exploitation de la ligne OSP versé à la société HOP !.

La valeur ajoutée aurait été moins fortement négative si les redevances pour l'occupation du domaine public que verse la société Tarmac Aérosave avaient été enregistrées en recettes de ce budget annexe.

#### 6.2.1.2. L'excédent brut d'exploitation

L'excédent brut d'exploitation est égal à la valeur ajoutée corrigée, en moins, des charges de personnel et des charges d'exploitation, en plus des subventions d'exploitation et des autres produits de gestion. Il a varié entre 367 294 € en 2015 et 1 207 283 € en 2014.

Les charges de personnel sont inexistantes, puisqu'elles sont prises en charge par le budget général.

Il convient d'observer l'importance du poste « subventions d'exploitation », comprises entre 2, 680 M€ et 3,394 M€, sachant que la gestion de l'aéroport est un service public industriel et commercial.

Au cas d'espèce, ces subventions sont :

- des contributions des membres et de la commune de Tarbes destinées à couvrir le déficit de la ligne OSP du budget annexe : il s'agit de l'application d'un dispositif contractuel et dérogatoire ;
- la dotation générale décentralisée « concours des aérodromes » (9 539 € par an) ;
- les contributions des membres affectés à l'équilibre de la DSP aéroport, qui ont varié entre 0,73 M€ et 1,34 M€ entre 2013 et 2017. Sur ce point, il convient de préciser que l'article L. 2224-2 du CGCT, qui interdit aux communes de prendre en charge le déficit des services publics industriels et commerciaux au moyen de subventions d'équilibre, ne s'applique pas aux syndicats mixtes. Pour autant, la délégation de service public n'est pas équilibrée, alors même que le syndicat est appelé à assumer des charges importantes qui devraient relever de son délégataire (cf. *supra* § 2.3.5).

Ces subventions ont diminué de 20,8 % sur la période, soit - 704 319 €, ce qui a provoqué la diminution corrélative de la CAF brute sur la période (- 684 256 €).

## 6.2.2. Les investissements et leurs financements

Le budget annexe est endetté. L'annuité en capital de la dette s'élevait en cumulé sur la période à 2,873 M€ alors que sa capacité d'autofinancement brute était de 3,465 M€.

Au demeurant, alors que les investissements devraient être réalisés par le délégataire en fonction du programme pluriannuel d'investissement, le syndicat a réalisé 732 563 € de dépenses d'équipement sur la période.

En retour, il a perçu 1,552 M€ de subventions d'investissement, ce qui lui permis de dégager une capacité de financement de 1,794 M€.

## 6.2.3. La situation patrimoniale

Les ressources propres élargies du syndicat ont baissé de 14,357 M € entre 2013 et 2017, pour s'établir à 11,572 M€ en 2017.

**Tableau 22 : Évolution du fonds de roulement (2013 - 2017)**

| au 31 décembre en €   | 2013              | 2014              | 2015              | 2016              | 2017              | Var. annuelle moyenne | 2016 retraité     | 2017 retraité     | Var. annuelle moyenne |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|-------------------|-----------------------|
| Dotations et réserves   | 6 621 241         | 6 559 471         | 7 337 287         | 7 091 151         | 6 900 579         | 1,0%                  | 7 091 151         | 6 900 579         | 1,0%                  |
| <i>dont plus-values de cessions</i>   | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | N.C.                  | 0                 | 0                 | N.C.                  |
| + Affectations  | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | N.C.                  | 0                 | 0                 | N.C.                  |
| +/- Résultat d'exploitation   | 218 701           | 777 816           | -246 836          | -190 572          | 61 027            | -27,3%                | -43 370           | 228 527           | 1,10%                 |
| + Subventions d'investissement  | 5 975 588         | 5 691 576         | 4 926 754         | 4 327 232         | 4 347 771         | -7,6%                 | 4 327 232         | 4 347 771         | -7,6%                 |
| + Fonds affectés à l'équipement (amendes de police en particulier)                | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | N.C.                  | 0                 | 0                 | N.C.                  |
| + Provisions réglementées et amortissements dérogatoires                          | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | N.C.                  | 0                 | 0                 | N.C.                  |
| + Provisions pour risques et charges  | 115 000           | 215 000           | 252 294           | 263 534           | 263 534           | 23,0%                 | 263 534           | 263 534           | 23,0%                 |
| <b>= Ressources propres élargies</b>  | <b>12 930 530</b> | <b>13 243 863</b> | <b>12 269 500</b> | <b>11 491 346</b> | <b>11 572 911</b> | -2,7%                 | <b>11 638 547</b> | <b>11 740 411</b> | -2,38%                |
| + Dettes financières (hors obligations)   | 3 175 731         | 2 563 519         | 1 947 291         | 1 308 539         | 895 541           | -27,1%                | 1 308 539         | 895 541           | -27,1%                |
| + Emprunts obligataires remboursables in fine                                     | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | N.C.                  | 0                 | 0                 | N.C.                  |
| + Autres emprunts obligataires  | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | N.C.                  | 0                 | 0                 | N.C.                  |
| <b>= Ressources stables (E)</b>   | <b>16 106 262</b> | <b>15 807 382</b> | <b>14 216 790</b> | <b>12 799 885</b> | <b>12 468 453</b> | -6,2%                 | <b>12 947 086</b> | <b>12 635 953</b> | -5,89%                |
| Immobilisations propres nettes (hors en cours)                                    | 14 116 730        | 13 476 214        | 12 299 321        | 11 121 500        | 9 996 427         | -8,3%                 | 11 121 500        | 9 996 427         | -8,3%                 |
| <i>dont immobilisations incorporelles</i>   | 0                 | 31 200            | 62 400            | 49 920            | 37 440            | N.C.                  | 49 920            | 37 440            | N.C.                  |
| <i>dont immobilisations corporelles</i>   | 13 800 557        | 13 158 174        | 11 979 576        | 10 844 388        | 9 769 945         | -8,3%                 | 10 844 388        | 9 769 945         | -8,3%                 |
| <i>dont immobilisations financières</i>   | 316 173           | 286 840           | 257 344           | 227 192           | 189 041           | -12,1%                | 227 192           | 189 041           | -12,1%                |
| + Immobilisations en cours nettes des immos reçues                                | 871 888           | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | -100,0%               | 0                 | 0                 | -100,0%               |
| + Encours de production et travaux stockés ( hors marchandises et terrains nus)   | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | N.C.                  | 0                 | 0                 | N.C.                  |
| + Immobilisations nettes concédées, affectées, affermées                          | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | N.C.                  | 0                 | 0                 | N.C.                  |
| + Immobilisations reçues au titre d'une mise à disposition                        | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | N.C.                  | 0                 | 0                 | N.C.                  |
| + Immobilisations reçues au titre d'une affectation en cas de régie personnalisée | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | N.C.                  | 0                 | 0                 | N.C.                  |
| + Immobilisations sous mandats ou pour compte de tiers                            | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | N.C.                  | 0                 | 0                 | N.C.                  |
| + Charges à répartir et primes de remboursement des obligations                   | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | N.C.                  | 0                 | 0                 | N.C.                  |
| <b>= Emplois immobilisés (F)</b>  | <b>14 988 617</b> | <b>13 476 214</b> | <b>12 299 321</b> | <b>11 121 500</b> | <b>9 996 427</b>  | -9,6%                 | <b>11 121 500</b> | <b>9 996 427</b>  | -9,6%                 |
| <b>= Fonds de roulement net global (E-F)</b>                                      | <b>1 117 644</b>  | <b>2 331 168</b>  | <b>1 917 470</b>  | <b>1 678 385</b>  | <b>2 472 026</b>  | 22,0%                 | <b>1 825 587</b>  | <b>2 639 526</b>  | -35,22%               |
| <i>en nombre de jours de charges courantes</i>                                    | 152,4             | 295,2             | 225,2             | 215,7             | 310,4             |                       | 231,4             | 326,9             |                       |

Source : logiciel ANAFI, d'après les comptes de gestion

Le niveau des immobilisations étant également en baisse de 4,120 M€ sur la période, mais supérieur aux ressources stables, le fonds de roulement était élevé en 2017, à 2,472 M€ (et 2,639 M€ après retraitement).

Le besoin en fonds de roulement est variable, mais reste limité (au maximum 1,553 M€ en 2014 et au minimum 0,188 M€ en 2016), ce qui permet au syndicat de dégager une énorme trésorerie positive (1,939 M€ en 2017, 2,106 M€ après retraitement).

Dans sa réponse aux observations, l'ordonnateur indique que « l'augmentation de la trésorerie depuis 2013 correspond aux provisions constituées en perspective du financement des premières tranches de travaux de renforcement des infrastructures aéroportuaires ».

**Tableau 23 : Évolution de la trésorerie**

| au 31 décembre en €                            | 2013           | 2014           | 2015             | 2016             | 2017             | Var. annuelle moyenne | 2016 retraité    | 2017 retraité    |
|--|----------------|----------------|------------------|------------------|------------------|-----------------------|------------------|------------------|
| Fonds de roulement net global                  | 1 117 644      | 2 331 168      | 1 917 470        | 1 678 385        | 2 472 026        | 22,0%                 | 1 825 587        | 2 639 526        |
| - Besoin en fonds de roulement global          | 732 388        | 1 553 549      | 303 104          | 188 595          | 532 785          | -7,6%                 | 188 595          | 532 785          |
| <b>=Trésorerie nette</b>                       | <b>385 256</b> | <b>777 619</b> | <b>1 614 366</b> | <b>1 489 790</b> | <b>1 939 241</b> | 49,8%                 | <b>1 636 992</b> | <b>2 106 741</b> |
| <i>en nombre de jours de charges courantes</i> | 52,5           | 98,5           | 189,6            | 191,5            | 243,5            |                       | 207,5            | 260,9            |

Source : logiciel ANAFI, d'après les comptes de gestion

### 6.3. Le budget annexe ZAC

Le budget annexe « ZAC » n'est pas exclusivement consacré à l'aménagement (cf. *supra* § 5.3). Des actions de développement économique lui sont imputées, de sorte qu'il ne peut pas être appréhendé comme un simple budget relatif à l'aménagement de terrains ou d'un lotissement.

Pour cette raison, l'analyse financière réalisée par la chambre se base sur les grilles d'analyse relative aux EPCI (M14) et non sur celle relative aux opérations d'aménagement, après les retraitements suivants :

- deux titres de recettes de la section de fonctionnement (147 200 € en 2016 et 167 500 € en 2017) comptabilisés à tort dans ce budget ont été supprimés ;
- un emprunt a été rajouté et les frais de remboursement d'intérêts d'emprunt intégrés dans les résultats financiers.

#### 6.3.1. Les performances financières annuelles

Sur la période contrôlée, la CAF brute diminue de manière constante en raison d'une augmentation des charges d'exploitation.

En 2017, malgré l'apport de subventions d'investissement et des cessions de biens, l'augmentation de l'annuité de la dette associée à des dépenses d'équipement plus soutenues, le syndicat a un besoin de financement de l'ordre de 2 M€, l'obligeant à recourir à l'emprunt pour financer ses dépenses d'équipement.

##### 6.3.1.1. La capacité d'autofinancement brute

Les ressources d'exploitation, constituées de celles provenant du bail commercial conclu avec la société Tarmac Aerosave, semblent présenter une forte croissance, de l'ordre de 20 % en moyenne par an sur la période sous revue. En supprimant les recettes indues qui ne relèvent pas de ce budget, elles sont stables.

Si les ressources institutionnelles, constituées des contributions de membres sont restées stables, en revanche, les charges de gestion ont augmenté en fin de période. En effet, le syndicat a eu recours à une société pour la promotion de sa ZAC, pour un montant total de 12 250 € en 2016. Au demeurant, le poste de dépenses « publicité, publications, relations publiques » a fortement

augmenté sur la période analysée, atteignant 23 114 € en 2017<sup>34</sup> alors qu'il n'était que de 2 264 € en 2013.

Enfin, avec l'acquisition de terrains et l'achèvement de travaux relatifs à la ZAC, le montant des taxes foncières a lui aussi fortement augmenté avec une hausse de l'ordre de 20 000 € entre 2014 et 2015.

Les charges financières représentent à elle seules plus de 70 % des charges courantes de ce budget.

Du fait des ressources bien supérieures aux charges, la capacité d'autofinancement brute retraitée ne diminue que légèrement soit 1,3 % en variation annuelle moyenne.

**Tableau 24 : Évolution de la capacité d'autofinancement brute du budget annexe « ZAC »**

| en €  | 2013           | 2014           | 2015           | 2016           | 2017           | Var.<br>annuelle<br>moyenne | 2016<br>après<br>retraitement | 2017<br>après<br>retraitement | Var.<br>annuelle<br>moyenne |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-----------------------------|
| Ressources d'exploitation   | 193 531        | 244 454        | 243 903        | 393 672        | 402 436        |                             | 246 472                       | 234 936                       | 5%                          |
| + Ressources institutionnelles (dotations et participations)                              | 286 485        | 283 266        | 279 900        | 229 088        | 271 783        | -1%                         | 229 088                       | 271 783                       | -1%                         |
| <b>= Produits de gestion (A)</b>  | <b>480 016</b> | <b>527 720</b> | <b>523 803</b> | <b>622 759</b> | <b>674 219</b> | 9%                          | <b>475 559</b>                | <b>506 719</b>                | 1%                          |
| Charges à caractère général   | 67 961         | 67 305         | 84 969         | 100 419        | 101 106        | 10%                         | 100 419                       | 101 106                       | 10%                         |
| + Charges de personnel  | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              |                             | 0                             | 0                             |                             |
| + Subventions de fonctionnement   | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              |                             | 0                             | 0                             |                             |
| <b>= Charges de gestion (B)</b>   | <b>67 961</b>  | <b>67 305</b>  | <b>84 969</b>  | <b>100 420</b> | <b>101 107</b> | 10%                         | <b>100 420</b>                | <b>101 107</b>                | 10%                         |
| <b>Excédent brut de fonctionnement (A-B)</b>  | <b>412 055</b> | <b>460 415</b> | <b>438 834</b> | <b>522 339</b> | <b>573 112</b> | 9%                          | <b>375 139</b>                | <b>405 612</b>                | 0%                          |
| <i>en % des produits de gestion</i>   | 86,7%          | 87,9%          | 84,6%          | 84,7%          | 85,9%          |                             | 78,9%                         | 80,0%                         | -2%                         |
| +/- Résultat financier  | -188 143       | -183 932       | -179 511       | -178 468       | -190 797       | 0,4%                        | -178 468                      | -190 797                      | 0%                          |
| - Subventions exceptionnelles versées aux services publics industriels et commerciaux     | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              | N.C.                        | 0                             | 0                             |                             |
| +/- Solde des opérations d'aménagements de terrains (ou +/- valeurs de cession de stocks) | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              | N.C.                        | 0                             | 0                             |                             |
| +/- Autres produits et charges excep. réels   | 2 860          | 23 379         | 0              | 0              | 0              | -100,0%                     | 0                             | 0                             | -100%                       |
| <b>= CAF brute</b>  | <b>226 772</b> | <b>299 862</b> | <b>259 323</b> | <b>343 872</b> | <b>382 315</b> | 13,9%                       | <b>196 672</b>                | <b>214 815</b>                | -1,3%                       |
| <i>en % des produits de gestion</i>   | 47,2%          | 56,8%          | 49,5%          | 55,2%          | 56,7%          |                             | 52,4%                         | 53,0%                         | 2,9%                        |

Source : logiciel ANAFI d'après les comptes de gestion

### 6.3.1.2. Le résultat de la section de fonctionnement

Si le budget n'était dédié qu'à l'aménagement de terrains, le montant des dotations aux amortissements devrait être faible voire inexistant. Avec l'extension des infrastructures faisant l'objet d'un bail commercial à la société Tarmac, le résultat de la section de fonctionnement est fortement impacté par les amortissements de ce bâtiment.

En ne tenant pas compte des redevances indûment perçues en 2016 et 2017 par ce budget, ce résultat est en diminution de près de 20 % en moyenne annuellement. En revanche, en l'absence de retraitement, il connaît une variation annuelle positive de 40 %, ce qui donne une vision faussée de la situation de ce budget annexe.

<sup>34</sup> Source : les comptes de gestion.

**Tableau 25 : Évolution du résultat de la section de fonctionnement**

| en €   | 2013               | 2014               | 2015               | 2016               | 2017               | Var.<br>annuelle<br>moyenne | 2016<br>après<br>retraitement | 2017<br>après<br>retraitement | Var.<br>annuelle<br>moyenne |
|--|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|-----------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-----------------------------|
| <b>CAF brute</b>   | <b>226<br/>772</b> | <b>299<br/>861</b> | <b>259<br/>322</b> | <b>343<br/>871</b> | <b>382<br/>315</b> | 13,9%                       | <b>196 672</b>                | <b>214 815</b>                | -1,3%                       |
| - Dotations nettes aux amortissements  | 371<br>708         | 375<br>370         | 426<br>738         | 424<br>175         | 462<br>958         | 5,6%                        | 424 175                       | 462 958                       | 5,6%                        |
| - Dotations nettes aux provisions  | 0                  | 0                  | 0                  | 0                  | 0                  | N.C.                        | 0                             | 0                             |                             |
| + Quote-part des subventions d'inv.<br>transférées                           | 193<br>066         | 213<br>734         | 222<br>499         | 262<br>173         | 268<br>123         | 8,6%                        | 262 173                       | 268 123                       | 8,6%                        |
| + Neutralisation des amortissements des<br>subventions d'équipements versées | 0                  | 0                  | 0                  | 0                  | 0                  | N.C.                        | 0                             | 0                             |                             |
| <b>= Résultat section de fonctionnement</b>                                  | <b>48 130</b>      | <b>138<br/>226</b> | <b>55 083</b>      | <b>181<br/>869</b> | <b>187<br/>480</b> | 40,5%                       | <b>34 669</b>                 | <b>19 980</b>                 | -19,7%                      |

Source : logiciel ANAFI, d'après les comptes de gestion

### 6.3.1.3. Le financement des investissements

En cumulé sur la période, la CAF nette dégagée (0,48 M€) par le syndicat est nettement inférieure aux dépenses d'équipement (6,1 M€).

En tenant compte des subventions d'équipement reçues et des produits de cessions de biens, le syndicat a dû recourir à de nouveaux emprunts en 2016 et 2017, pour un montant de 3,5 M€ et a mobilisé son fonds de roulement net global pour un montant de 0,3 M€ en 2016.

La mobilisation du fonds de roulement net global aurait été plus importante si les redevances n'avaient pas été indument constatées.

**Tableau 26 : Évolution du financement des investissements**

| en €  | 2013           | 2014           | 2015           | 2016             | 2017              | Cumul sur les années | 2016 après retraitement | 2017 après retraitement | Cumul sur les années |
|---|----------------|----------------|----------------|------------------|-------------------|----------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|
| <b>CAF brute</b>  | <b>226 772</b> | <b>299 861</b> | <b>259 322</b> | <b>343 871</b>   | <b>382 315</b>    | 1 512 142            | <b>196 672</b>          | <b>214 815</b>          | 1 197 442            |
| - Annuité en capital de la dette  | 151 781        | 161 356        | 176 482        | 239 352          | 297 415           | 1 026 385            | 239 352                 | 297 415                 | 1 026 385            |
| <b>= CAF nette ou disponible (C)</b>  | <b>74 991</b>  | <b>138 506</b> | <b>82 840</b>  | <b>104 520</b>   | <b>84 900</b>     | 485 757              | <b>42 680</b>           | <b>82 600</b>           | 421 617              |
| TLE et taxe d'aménagement   | 0              | 0              | 0              | 0                | 0                 | 0                    | 0                       | 0                       | 0                    |
| + Fonds de compensation de la TVA (FCTVA)                                   |                | 545            | 0              | 1 729            | 0                 | 2 274                | 1 729                   | 0                       | 2 274                |
| + Subventions d'investissement reçues                                       | 262 946        | 595 108        | 628 930        | 1 162 754        | 673 127           | 3 322 864            | 1 162 754               | 673 127                 | 3 322 864            |
| + Produits de cession   | 0              | 144 672        | 7 152          | 203 990          | 63 218            | 419 032              | 203 990                 | 63 218                  | 419 032              |
| + Autres recettes   | 0              | 6 742          | 0              | 0                | 0                 | 6 742                | 0                       | 0                       | 6 742                |
| <b>= Recettes d'inv. hors emprunt (D)</b>                                   | <b>262 946</b> | <b>747 067</b> | <b>636 082</b> | <b>1 368 473</b> | <b>736 345</b>    | 3 750 912            | <b>1 368 473</b>        | <b>736 345</b>          | 3 750 912            |
| <b>= Financement propre disponible (C+D)</b>                                | <b>337 937</b> | <b>885 573</b> | <b>718 922</b> | <b>1 472 993</b> | <b>821 245</b>    | 4 236 669            | <b>1 411 153</b>        | <b>818 945</b>          | 4 172 529            |
| <i>Financement propre dispo / Dépenses d'équipement (y c. tvx en régie)</i> | 135,0%         | 160,8%         | 114,0%         | 83,9%            | 27,8%             |                      | 83,9%                   | 27,8%                   |                      |
| - Dépenses d'équipement (y compris travaux en régie)                        | 250 377        | 550 799        | 630 681        | 1 755 798        | 2 959 067         | 6 146 723            | 1 755 798               | 2 959 067               | 6 146 723            |
| - Subventions d'équipement (y compris subventions en nature)                | 0              | 266 000        | 5 770          | 124 424          | 61 200            | 457 394              | 124 424                 | 61 200                  | 457 394              |
| +/- Dons, subventions et prises de participation en nature, reçus ou donnés | 0              | 0              | 0              | 0                | 0                 | 0                    | 0                       | 0                       | 0                    |
| - Participations et inv. financiers nets                                    | -57 377        | -59 741        | -62 202        | 572 999          | -136 433          | 257 246              | 572 999                 | -136 433                | 257 246              |
| +/- Variation de stocks de terrains, biens et produits                      | 0              | 0              | 0              | 0                | 0                 | 0                    | 0                       | 0                       | 0                    |
| - Charges à répartir  | 0              | 0              | 0              | 0                | 0                 | 0                    | 0                       | 0                       | 0                    |
| +/- Variation autres dettes et cautionnements                               | 0              | 0              | 0              | 0                | 0                 | 0                    | 0                       | 0                       | 0                    |
| <b>= Besoin (-) ou capacité (+) de financement propre</b>                   | <b>144 937</b> | <b>128 514</b> | <b>144 673</b> | <b>-980 229</b>  | <b>-2 062 589</b> | -2 624 694           | <b>-1 042 068</b>       | <b>-2 064 889</b>       | -2 688 834           |
| Nouveaux emprunts de l'année (y compris pénalités de réaménagement)         | 0              | 0              | 0              | 690 000          | 2 800 000         | 3 490 000            | 690 000                 | 2 800 000               | 3 490 000            |
| Mobilisation (-) ou reconstitution (+) du fonds de roulement net global     | 144 937        | 128 514        | 144 673        | <b>-290 229</b>  | 737 411           | 865 306              | <b>-352 068</b>         | 735 111                 | 801 166              |

Source : logiciel ANAFI, d'après les comptes de gestion

## 6.3.2. La situation patrimoniale

### 6.3.2.1. Le stock de la dette

Au 1<sup>er</sup> janvier 2018, la dette du budget « ZAC », qui comportait huit contrats souscrits auprès d'établissements bancaires, s'élevait à 7,6 M€ après retraitement, c'est-à-dire y compris l'emprunt comptabilisé au budget principal (cf. *supra* § 5.1.1).

Cette dette a permis de financer des opérations relevant de la ZAC, et la construction de bâtiments et l'aménagement d'infrastructures, notamment pour favoriser l'implantation de l'entreprise Tarmac (cf. *supra* § 3.3.1).

Pour construire des infrastructures destinées à la location, le syndicat a emprunté 7 M€ entre 2007 et 2017. Au 31 décembre 2017, ces emprunts représentaient 84 % de son capital restant dû (6 383 090,83 €).

Au 31 décembre 2017, la durée résiduelle<sup>35</sup> moyenne des prêts contractés pour la construction des infrastructures louées à la société Tarmac était de 13,25 ans.

La majorité des immobilisations louées seront totalement amorties en 2030.

Toutefois, si cette dette paraît soutenable selon les ratios d'endettement communément admis, elle repose sur la solvabilité d'une seule entreprise. Le loyer versé chaque année ne permet pas de couvrir la totalité des charges<sup>36</sup> (dotations aux amortissements et charges de la dette).

Les autres prêts souscrits ont servi à financer les opérations d'aménagement de la ZAC en 2007 puis en 2016. Le dernier prêt, d'un montant de 0,69 M€ souscrit pour financer la contribution de la région, du département et de la CCPL<sup>37</sup> a permis de réaliser la phase 1-1.

En 2017, la capacité de désendettement de ce budget est de 13,3 ans ce qui peut paraître correct. En dépit de l'achèvement des travaux de la zone 1-1 de la ZAC et du début des ventes de terrains aménagés, le syndicat va engager l'aménagement d'une nouvelle zone qui devrait le conduire dans un nouveau cycle d'endettement.

**Tableau 27 : Évolution de l'encours de la dette**

| en €   | 2013             | 2014             | 2015             | 2016             | 2017             | Var.<br>annuelle<br>moyenne |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-----------------------------|
| Encours de dettes du BP au 1er janvier   | 5 111 459        | 4 959 769        | 4 798 414        | 4 621 931        | 5 072 580        | - 0,2 %                     |
| - Annuité en capital de la dette (hors remboursement temporaires d'emprunt)                                  | 151 781          | 161 356          | 176 482          | 239 352          | 297 415          | 18,3 %                      |
| - Remboursements temporaires d'emprunts  | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                |                             |
| - Var. des autres dettes non financières (hors remboursements temporaires d'emprunts)                        | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                |                             |
| + Intégration de dettes (contrat de partenariat, emprunts transférés dans le cadre de l'intercommunalité...) | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                |                             |
| + Nouveaux emprunts  | 0                | 0                | 0                | 690 000          | 2 800 000        |                             |
| <b>= Encours de dette du BP au 31 décembre</b>   | <b>4 959 678</b> | <b>4 798 414</b> | <b>4 621 931</b> | <b>5 072 580</b> | <b>7 575 165</b> | <b>11,2 %</b>               |
| - Trésorerie nette hors comptes de rattachement avec les BA, le CCAS et la caisse des écoles                 | 893 539          | 1 401 705        | 1 729 844        | 1 315 838        | 1 907 850        | 20,9%                       |
| <b>= Encours de dette du BP net de la trésorerie hors compte de rattachement BA</b>                          | <b>4 066 140</b> | <b>3 396 709</b> | <b>2 892 088</b> | <b>3 756 742</b> | <b>5 667 314</b> | <b>8,7 %</b>                |

Source : logiciel ANAFI, d'après les comptes de gestion

### 6.3.2.2. Le fonds de roulement, le besoin en fonds de roulement et la trésorerie

Durant toute la période de contrôle, les ressources stables ainsi que les emplois immobilisés augmentent à la même fréquence en moyenne annuellement de 12 %.

Les ressources étant supérieures aux emplois, le syndicat dégage un fonds de roulement.

Le budget annexe « ZAC » n'ayant pas de ressources d'exploitation, le besoin en fonds de roulement provient du décalage entre les dettes et les créances hors exploitation, essentiellement du décalage entre les titres de recettes émis pour constater les contributions et les subventions d'équipement reçues des collectivités membres en fin d'année et le paiement de ces dernières l'année suivante.

<sup>35</sup> Source : CA 2017.

<sup>36</sup> 2017 : les dotations aux amortissements des infrastructures louées à Tarmac s'élèvent à 342 416 € et les charges d'emprunt à 185 216 € pour un loyer de 231 821 €.

<sup>37</sup> Source : DM n° 2 de 2015.

Les augmentations successives des ressources stables proviennent majoritairement des subventions reçues et des emprunts à long terme. Entre 2013 et 2017, le syndicat a perçu plus de 2 M€ en subventions transférables provenant essentiellement des collectivités membres (cf. annexe 4) et a accru sa dette de 2,6 M€.

Parallèlement, du fait de la souscription de nouveaux prêts en lieu et place des collectivités contributrices, les immobilisations financières ont augmenté. Les immobilisations en cours sont passées de 0,04 M€ à 4,94 M€ du fait de la construction sous mandat d'infrastructures pour l'entreprise Tarmac, et de l'aménagement des terrains du secteur A (phase 1-1) réalisé sous mandat.

Même si ce budget annexe contribue à alimenter la trésorerie du syndicat, les travaux d'aménagement engagés récemment (la phase 1-2 estimée à 2,05 M€ devrait être engagée entre 2019 et 2020) vont peser sur le fonds de roulement.

**Tableau 28 : Évolution de la trésorerie**

| au 31 décembre en €   | 2013           | 2014           | 2015           | 2016           | 2017           | Var.<br>annuelle<br>moyenne | 2016<br>modifié | 2017<br>modifié |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------------------|-----------------|-----------------|
| Fonds de roulement net global                                   | 825 795        | 844 595        | 969 999        | 691 069        | 1 440 373      | 14,9%                       | 543 869         | 1 272 873       |
| - Besoin en fonds de roulement global                           | 379 116        | 263 742        | 255 078        | 183 150        | 636 449        | 13,8%                       | 183 150         | 636 449         |
| <b>Trésorerie propre et mise à disposition d'autres budgets</b> | <b>446 678</b> | <b>580 852</b> | <b>714 921</b> | <b>507 918</b> | <b>803 925</b> | <b>15,8%</b>                | <b>360 719</b>  | <b>636 425</b>  |
| <i>en nombre de jours de charges courantes</i>                  | <i>536,0</i>   | <i>724,0</i>   | <i>863,5</i>   | <i>573,3</i>   | <i>847,6</i>   |                             | <i>407,2</i>    | <i>671,0</i>    |
| <i>Dont trésorerie propre</i>                                   | <i>0</i>       | <i>0</i>       | <i>0</i>       | <i>0</i>       | <i>0</i>       | <i>N.C.</i>                 | <i>0</i>        | <i>0</i>        |
| <i>Dont trésorerie mise à disposition d'autres budgets</i>      | <i>0</i>       | <i>0</i>       | <i>0</i>       | <i>0</i>       | <i>0</i>       | <i>N.C.</i>                 | <i>0</i>        | <i>0</i>        |

Source : logiciel ANAFI, d'après les comptes de gestion

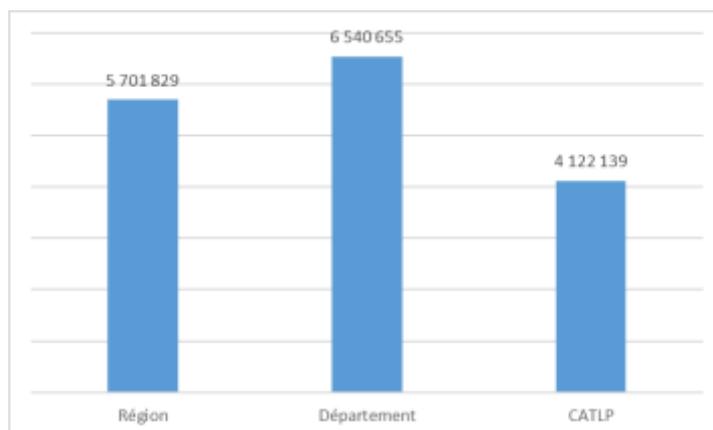
## 6.4. L'analyse consolidée

Les trois budgets du syndicat ont été conçus, compte tenu de leurs objets respectifs, pour être autonomes, de sorte que même le pourcentage de contribution des membres du syndicat varie selon le budget en cause et selon les actions que le syndicat souhaite mener.

Reports inclus, les résultats consolidés des budgets du syndicat mixte sont satisfaisants.

Les recettes de fonctionnement sont principalement constituées des contributions des membres, qui tendent à diminuer progressivement, le syndicat ayant réussi à trouver d'autres sources de revenus.

**graphique 4 : Les contributions des membres sur la période, tous budgets confondus**



Source : CRC d'après les grands livres du syndicat

**Tableau 29 : Total des contributions, participations et subventions versées par les collectivités membres**

| BP                                       | 2013   | 2014             | 2015             | 2016             | 2017             |
|--|--|------------------|------------------|------------------|------------------|
| <b>Subventions d'équipements (c/13x)</b> |  |                  |                  |                  |                  |
| dont région                              |  |                  |                  |                  |                  |
| dont département                         |  |                  |                  |                  |                  |
| dont CCFL                                |  |                  |                  |                  |                  |
| dont CAGT                                |  |                  |                  |                  |                  |
| dont CCCC                                |  |                  |                  |                  |                  |
|  | Pas de subvention d'équipement versée entre 2013 et 2017 |                  |                  |                  |                  |
| <b>Participations (c/747)</b>            | <b>225 753</b>   | <b>224 404</b>   | <b>211 408</b>   | <b>216 478</b>   | <b>223 676</b>   |
| dont région                              | 75 266   | 74 816           | 70 483           | 72 174           | 74 514           |
| dont département                         | 75 266   | 74 816           | 70 483           | 72 174           | 74 514           |
| dont CCFL                                | 13 545   | 13 464           | 12 684           | 12 989           |                  |
| dont CAGT                                | 24 065   | 23 921           | 22 536           | 23 077           | 74 649           |
| dont CCCC                                | 37 610   | 37 386           | 35 221           | 36 065           |                  |
| <b>Total du budget</b>                   | <b>225 753</b>   | <b>224 404</b>   | <b>211 408</b>   | <b>216 478</b>   | <b>223 676</b>   |
|  |  |                  |                  |                  |                  |
| <b>BA Aéroport</b>                       | <b>2013</b>  | <b>2014</b>      | <b>2015</b>      | <b>2016</b>      | <b>2017</b>      |
| <b>Subventions d'équipement (c/13x)</b>  | <b>323 421</b>   | <b>427 288</b>   | <b>0</b>         | <b>70 000</b>    | <b>732 061</b>   |
| région                                   | 114 006  | 150 619          | 0                | 24 675           | 252 407          |
| département                              | 114 006  | 150 619          | 0                | 24 675           | 254 542          |
| CCFL                                     | 32 342   | 42 729           | 0                | 7 000            |                  |
| CAGT                                     | 49 322   | 65 161           | 0                | 10 675           | 211 234          |
| CCCC                                     | 13 745   | 18 160           | 0                | 2 975            |                  |
| Autres contributeurs                     | 0  | 0                | 0                | 0                | 13 878           |
| <b>Subventions d'exploitation (c/74)</b> | <b>3 385 040</b>   | <b>3 384 792</b> | <b>2 712 863</b> | <b>2 743 138</b> | <b>2 680 720</b> |
| dont contribution des membres            | 3 091 284  | 3 128 273        | 2 577 062        | 2 586 623        | 2 529 141        |
| région                                   | 1 047 641  | 1 086 763        | 888 858          | 941 104          | 919 946          |
| département                              | 1 323 291  | 1 319 513        | 1 088 858        | 1 011 104        | 980 371          |
| CCFL                                     | 223 027  | 218 239          | 182 737          | 179 700          |                  |
| CAGT                                     | 377 753  | 378 588          | 314 169          | 346 955          | 628 823          |
| CCCC                                     | 119 572  | 125 169          | 102 439          | 107 760          |                  |
| dont autres contributeurs                |  |                  |                  |                  |                  |
| commune de Tarbes                        | 152 257  | 188 539          | 116 902          | 146 976          | 142 041          |
| Etat                                     | 9 539  | 9 539            | 9 539            | 9 539            | 9 539            |
| syndicat mixte aéroport Pau Pyrénées     |  | 21 840           | 9 360            |                  |                  |
| CCI                                      | 131 960  | 46 600           |                  |                  |                  |
| <b>Total du budget</b>                   | <b>3 708 461</b>   | <b>3 822 080</b> | <b>2 712 863</b> | <b>2 813 138</b> | <b>3 412 782</b> |
|  |  |                  |                  |                  |                  |
| <b>BA ZAC</b>                            | <b>2013</b>  | <b>2014</b>      | <b>2015</b>      | <b>2016</b>      | <b>2017</b>      |
| <b>Subvention d'équipement (c/13x)</b>   | <b>262 946</b>   | <b>595 108</b>   | <b>628 930</b>   | <b>1 162 754</b> | <b>673 127</b>   |
| région                                   | 87 666   | 293 343          | 123 286          | 472 078          | 224 420          |
| département                              | 87 666   | 150 928          | 123 286          | 472 078          | 224 420          |
| CCFL                                     | 15 777   | 27 162           | 22 187           | 84 957           |                  |
| CAGT                                     | 28 030   | 48 257           | 140 535          | 49 824           | 224 286          |
| CCCC                                     | 43 807   | 75 419           | 219 636          | 77 867           |                  |
| Autres contributeurs                     | 0  | 0                | 0                | 5 950            | 0                |
| <b>Participations (c/747)</b>            | <b>286 488</b>   | <b>283 266</b>   | <b>279 900</b>   | <b>229 088</b>   | <b>271 783</b>   |
| région                                   | 95 514   | 94 441           | 93 319           | 76 378           | 90 613           |
| département                              | 95 514   | 94 441           | 93 319           | 76 378           | 90 613           |
| CCFL                                     | 17 189   | 16 996           | 16 794           | 13 745           |                  |
| CAGT                                     | 30 539   | 30 196           | 29 837           | 24 421           | 90 558           |
| CCCC                                     | 47 728   | 47 192           | 46 631           | 38 166           |                  |
| <b>Total du budget</b>                   | <b>549 431</b>   | <b>878 374</b>   | <b>908 830</b>   | <b>1 391 841</b> | <b>944 910</b>   |
|  |  |                  |                  |                  |                  |
| <b>Total sur l'exercice</b>              | <b>4 483 644</b>   | <b>4 924 858</b> | <b>3 833 101</b> | <b>4 421 457</b> | <b>4 581 368</b> |

Source : CRC d'après les grands livres du syndicat

L'encours de la dette consolidée au 31 décembre 2017 était de 8,47 M€. Il concerne à 89 % en 2017 le budget annexe ZAC (rectifié des emprunts initialement imputés au budget principal) et à 75 % des emprunts contractés pour financer des constructions louées à la société Tarmac Aerosave.

**Tableau 30 : Évolution de la situation financière consolidée**

| en €   | 2013         | 2014         | 2015         | 2016         | 2017         | Var. annuelle moyenne |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-----------------------|
| Recettes consolidées   | 5 559 616,58 | 6 328 161,64 | 5 227 284,64 | 5 398 767,61 | 5 455 473,35 | -0,47%                |
| dont contributions et participations                                       | 3 897 277,58 | 3 902 461,12 | 3 204 170,73 | 3 188 703,29 | 3 176 179,88 | -4,99%                |
| % des recettes liées aux contributions et participations                   | 70,1%        | 61,7%        | 61,3%        | 59,1%        | 58,2%        |                       |
| Résultat de l'exercice, tous budgets                                       | 293 742,00   | 932 220,24   | - 186 844,13 | 3 105,58     | 254 755,06   | -3,50%                |
| Résultat consolidé de l'exercice, tous budgets (report inclus)             | 1 138 121,85 | 2 070 342,09 | 1 369 883,80 | 1 044 994,55 | 1 106 430,73 | -0,70%                |
| Encours de la dette consolidée, tous budgets                               | 8 135 500,66 | 7 361 932,08 | 6 569 222,00 | 6 381 118,65 | 8 470 706,03 | 1,01%                 |
| dont encours de la dette BA ZAC rectifié des emprunts imputés à tort au BP | 4 959 678,00 | 4 798 414,00 | 4 621 931,00 | 5 072 580,00 | 7 575 165,00 | 11,17%                |
| % de l'encours de la dette BA Aménagement / encours de la dette consolidée | 61,0%        | 65,2%        | 70,4%        | 79,5%        | 89,4%        |                       |

Source : logiciel ANAFI, d'après les comptes de gestion

## CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Entre 2013 et 2017, le syndicat a sollicité la contribution de ses membres au-delà du nécessaire en raison de l'interprétation déséquilibrée du contrat de délégation de service public de l'aéroport, qui a mis à sa charge des dépenses qui auraient dû être assumées par le délégataire. De surcroît, la réfection de la piste risque d'impacter lourdement les comptes du syndicat dans les années à venir.

## 7. LES PERSPECTIVES

### 7.1. La complémentarité avec les aéroports de Pau et de la région

L'aéroport de Pau, propriété d'un syndicat mixte<sup>38</sup>, est géré dans le cadre d'une délégation de service public par le groupement Air'Py, composé par la chambre de commerce et d'industrie Pau Béarn (51 %), Egis Airport Operation (24,5 %) et Transdev (24,5 %). Il est situé au cœur d'une zone d'activités qui combine activités civiles (industrielles et de services) et militaires, regroupant 500 entreprises et 4 000 emplois dans les secteurs aéronautique, logistique, électronique et de services.

Les deux syndicats mixtes ont créé un comité de développement, structure transversale d'échanges (délibération du 12 octobre 2015 du syndicat Pyrénia) qui a arrêté une feuille de route d'actions de coopération, visant à créer un seul aéroport, avec une gouvernance mais deux pistes. En 2018, cette collaboration n'avait pas abouti.

Le syndicat mixte est désormais tourné vers les aéroports de la nouvelle région Occitanie, qui souhaiterait créer un « troisième aéroport régional », après ceux de Toulouse et Montpellier, qui réunirait au sein d'une gouvernance intégrée les plateformes de Perpignan, de Carcassonne et de Tarbes-Lourdes-Pyrénées, afin de constituer un aéroport multipolaire. Une instance de pilotage commune permettrait à ces aéroports, de peser davantage, notamment face aux compagnies aériennes. En septembre 2018, ce projet restait à mettre en œuvre.

<sup>38</sup> Il s'agit du syndicat mixte de l'aéroport Pau Pyrénées qui regroupe la région Aquitaine, le département des Pyrénées-Atlantiques, la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées, les communautés de communes de Lacq-Orthez, Haut Béarn, Pays de Nay, Luys en Béarn, Nord-Est Béarn et Béarn des Gaves.

## **7.2. L'avenir de la gouvernance et du financement du syndicat**

### **7.2.1. Les incidences de la loi NOTRé sur les compétences du département**

La loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite loi NOTRé a supprimé la clause de compétence générale des départements et des régions. Désormais des compétences d'attribution s'y substituent. Or, un membre d'un syndicat mixte ne saurait lui transférer une compétence qu'il ne possède pas : l'objet d'un syndicat mixte ouvert est la réalisation d'œuvres ou services présentant une utilité pour chacune de ses personnes morales qui en sont membres.

Sur l'activité aéroportuaire et la propriété de la plateforme, l'unique exigence pour qu'une collectivité fut éligible au transfert d'un aéroport était d'être géographiquement compétente. Il suffisait donc pour bénéficier d'un tel transfert qu'une partie au moins de l'emprise de l'aéroport concerné se situe dans le territoire de l'une au moins des collectivités territoriales composant le syndicat mixte. La loi NOTRé n'a pas remis en cause la propriété par un département ou une région d'une structure aéroportuaire, ni leurs participations à son fonctionnement.

Ainsi, en ce qui concerne les compétences liées à l'exploitation au sens large de l'aéroport TLP, la région et le département (article 2-2 des statuts) avaient et ont toujours une compétence pour faire partie du syndicat.

Toutefois, l'instruction du gouvernement du 22 décembre 2015<sup>39</sup> relative aux incidences de la suppression de la clause de compétence générale des départements et des régions sur l'exercice des compétences des collectivités territoriales précise qu'un département ne peut plus financer une liaison aérienne, à moins qu'elle ait « un caractère touristique indiscutablement prépondérant ». En revanche, cette instruction précise que la région peut organiser ce type de liaison sur la base de sa compétence en matière d'aménagement du territoire et peut donc, le cas échéant, prendre la suite du département.

Il en résulte que le département ne saurait financer le déficit d'exploitation de la ligne OSP TLP/Paris-Orly, qui n'a, de par sa définition même, aucun caractère touristique.

S'agissant de la gestion de zones d'activités et le développement économique, les derniers statuts stipulent à l'article 2-1 que « Le syndicat mixte exerce de plein droit, au lieu et place des membres les compétences suivantes :

- a. le développement (initiative, création, aménagement, gestion) d'un pôle d'activité majeur dédié à l'accueil d'activités économiques liées à l'aéronautique jouxtant l'emprise de l'aéroport Tarbes-Lourdes-Pyrénées ;
- b. la coordination et la mise en œuvre sur les espaces concernés, des procédures et documents d'urbanisme pour définir et créer une ou des ZAC ;
- c. l'accueil sur cette zone de toutes implantations d'activités liées à l'aéronautique ».

Le département a perdu ses compétences d'aménagement du territoire ainsi que ses compétences de développement économique. Dès lors, il ne peut pas assumer la gestion de zones d'activités, ni les financer, y compris par le biais de son appartenance à un syndicat mixte.

---

<sup>39</sup> NOR RDFB1520836N.

### **7.2.2. Un désengagement du département à prévoir pour certaines des compétences du syndicat**

Au cours de l'existence d'un syndicat mixte, les membres peuvent décider d'accroître ou de réduire ses compétences ; il suffit que les statuts le permettent. En l'occurrence l'article 18 prévoit la possibilité de telles modifications statutaires (décidées à la majorité des 2/3 des membres qui composent le comité syndical) et l'article 19 ouvre la possibilité de retrait ou d'adhésion de membres.

Du fait de l'intervention de la loi NOTRÉ, le département des Hautes-Pyrénées doit nécessairement se désengager du syndicat mixte à hauteur des compétences qu'il ne détient plus : il s'agit des compétences résultant des articles 2-1 relatif aux zones d'activités, 2-2-c relatif au développement du trafic de l'aéroport et 2-3, en ce qui concerne les seules opérations relatives aux zones d'activités. En revanche, la compétence tourisme restant une compétence partagée, l'aide aux lignes autres que la ligne OSP peut se justifier par le caractère touristique indiscutablement prépondérant des lignes aériennes amenant les pèlerins au site de Lourdes et les vacanciers aux stations de sport d'hiver des Hautes-Pyrénées. S'agissant de la ligne OSP, la circulaire du 12 mars 2018 relative aux compétences des collectivités territoriales en matière d'exploitation des aérodromes et d'organisation des services de transport aérien public dispose que « le code des transports offre la possibilité à l'État, seul compétent, de déléguer l'organisation de services de transports aériens soumis à OSP à toute personne publique intéressée. Toute collectivité territoriale peut donc se voir déléguer directement par l'État l'organisation d'une telle ligne aérienne, ou participer à un syndicat mixte auquel cette organisation a été déléguée en vertu de l'article L.6412-4 du code des transports ».

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2019, le syndicat mixte est devenu un syndicat à la carte et le département n'intervient plus dans le budget annexe « ZAC ».

En conséquence, la chambre recommande de modifier les statuts du syndicat pour mettre un terme à la participation financière du département sur les zones d'activité, de rééquilibrer les participations demandées à la région et la communauté d'agglomération Tarbes-Lourdes-Pyrénées, et de limiter le nombre de sièges dont dispose le département au conseil syndical, au prorata de son champ de compétence et de sa participation financière.

#### **Recommandation**

**8. Modifier les statuts du syndicat mixte pour circonscrire la participation du département des Hautes-Pyrénées aux compétences dont il dispose depuis l'adoption de la loi portant sur une nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRÉ). *Totalement mise en œuvre.***

### **7.3. Une clarification des règles de participation demandées aux collectivités membres**

En premier lieu, il serait souhaitable que la clé de répartition des frais résultant de la ligne OSP, pour lesquels l'État s'est désengagé, figure dans les statuts, ce qui n'empêchera pas la commune de Tarbes de subventionner cette ligne.

En second lieu, la chambre recommande au syndicat de définir une clé de répartition par mission et par budget, de sorte qu'il sera possible à chaque membre de vérifier que sa participation concorde annuellement avec les actions engagées.

Jusqu'à la fin de l'année 2018, ces lacunes conduisaient à des erreurs d'imputation. Aucune vérification ne pouvait être effectuée par les membres, de sorte qu'une collectivité pouvait ne pas verser les sommes effectivement dues.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2019, les nouveaux statuts prennent en compte les observations de la chambre.

### **Recommandation**

**9. Clarifier dans les statuts les règles de répartition des contributions des collectivités membres en indiquant, selon les actions du syndicat, leur imputation par budget**  
*Totalement mise en œuvre.*

\*\*\*

## ANNEXES

|  |    |
|--|----|
| annexe 1 : Les statuts du syndicat mixte .....   | 81 |
| annexe 2 : Les passagers commerciaux d'aéroports régionaux .....   | 82 |
| annexe 3 : Situation financière de la SEATLP, société titulaire de la convention de délégation de service public de gestion de l'aéroport..... | 83 |
| annexe 4 : Le fonds de roulement et le besoin en fonds de roulement du budget annexe « ZAC » .....   | 86 |

**annexe 1 : Les statuts du syndicat mixte**

**Tableau 31 : Les modifications des statuts du syndicat mixte**

|                  |   |             |                            |
|------------------|---|-------------|----------------------------|
| Modification n°1 | Transfert de l'aéroport au syndicat   | Article 2-2 | Délibération du 6/10/2008  |
| Modification n°2 | Modification du périmètre d'action : intégration de la zone aéroportuaire   | Article 3   | Délibération du 7/11/2011  |
|                  | Modification des clés de contribution selon la nature de l'action : fonctionnement général / développement de l'activité aéronautique (article 2-1 et 2-3) / actions découlant directement ou indirectement du transfert de compétences et de patrimoine de l'aéroport hors lignes aériennes (articles 2-2a, 2-2b et 2-3)/ Développement du trafic de l'aéroport - lignes nouvelles hors OSP (article 2-2c) | Article 13  |                            |
| Modification n°3 | Modification du périmètre d'action : intégration de la ZAC Pyrénia et élargissement du périmètre aéroportuaire (notamment taxiway réalisé par la CCCO et sa bande aménagée)   | Article 3   | Délibération du 1/10/2012  |
|                  | Conditions de désignation par les collectivités membres de leurs représentant au sein du comité syndical  | Article 6   |                            |
|                  | Suppression de l'alinéa relatif aux conditions financières du transfert des biens entre la CCCO et le syndicat mixte (liée à la modification du périmètre)  | Article 11  |                            |
|                  | Modification des modalités de partage du produit de la cotisation économique territoriale (liée à la modification du périmètre)   | Article 16  |                            |
| Modification n°4 | Modification siège du syndicat  | Article 5   | Délibération du 16/06/2014 |
| Modification n°5 | Faculté pour chaque collectivité membre d'apporter sa contribution sous forme d'emprunt, souscrit pour son compte par le SM (antérieurement uniquement pour les EPCI)   | Article 14  | Délibération du 16/02/2015 |

Source : CRC d'après les statuts du syndicat

## annexe 2 : Les passagers commerciaux d'aéroports régionaux

Des éléments de comparaison avec les aéroports de Carcassonne Sud de France, qui accueille presque exclusivement des vols *low-cost*, et de Castres-Mazamet, qui bénéficie d'une ligne sous obligation de service public, permettent de caractériser les spécificités de l'activité de l'aéroport de TLP. L'aéroport de Pau-Pyrénées figure également dans ce tableau en raison de sa proximité avec celui de Tarbes.

Tableau 32 : Passagers commerciaux des aéroports de Pau, Carcassonne et Castres-Mazamet

| <b>Tarbes (22ème AM en 2017)</b>       | <b>2013</b>    | <b>2014</b>    | <b>2015</b>    | <b>2016</b>    | <b>2017</b>    | <b>Evolution<br/>2016-2017</b> |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------------------------------|
| <b>Total des passagers commerciaux</b> | <b>382 176</b> | <b>388 258</b> | <b>371 317</b> | <b>381 549</b> | <b>434 619</b> | <b>13,9%</b>                   |
| Passagers locaux                       | 381 891        | 388 258        | 371 317        | 381 549        | 434 619        |                                |
| dont nationaux                         | 104 030        | 102 878        | 100 508        | 112 834        | 140 717        |                                |
| dont internationaux                    | 277 861        | 285 380        | 270 809        | 268 715        | 293 892        |                                |
| % d'internationaux                     | 72,76%         | 73,50%         | 72,93%         | 70,43%         | 67,62%         |                                |
| Transit                                | 183            | -              | -              | -              | -              |                                |

| <b>Pau-Pyrénées (20ème AM en 2017)</b> | <b>2013</b>    | <b>2014</b>    | <b>2015</b>    | <b>2016</b>    | <b>2017</b>    | <b>Evolution<br/>2016-2017</b> |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------------------------------|
| <b>Total des passagers commerciaux</b> | <b>645 577</b> | <b>621 491</b> | <b>634 035</b> | <b>608 222</b> | <b>600 075</b> | <b>-1,3%</b>                   |
| Passagers locaux                       | 644 965        | 620 546        | 633 499        | 607 242        | 599 318        |                                |
| dont nationaux                         | 621 763        | 615 784        | 612 308        | 587 874        | 576 668        |                                |
| dont internationaux                    | 23 202         | 4 762          | 12 191         | 19 368         | 22 650         |                                |
| % d'internationaux                     | 3,60%          | 0,77%          | 1,92%          | 3,19%          | 3,78%          |                                |
| Transit                                | 612            | 946            | 536            | 980            | 427            |                                |

| <b>Carcassonne Sud de France (24ème AM 2017)</b> | <b>2013</b>    | <b>2014</b>    | <b>2015</b>    | <b>2016</b>    | <b>2017</b>    | <b>Evolution<br/>2016-2017</b> |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------------------------------|
| <b>Total des passagers commerciaux</b>           | <b>432 712</b> | <b>413 724</b> | <b>390 182</b> | <b>392 147</b> | <b>398 716</b> | <b>1,7%</b>                    |
| Passagers locaux                                 | 432 712        | 431 724        | 390 182        | 392 027        | 398 716        |                                |
| dont nationaux                                   | 29 152         | 2 229          | 428            | 257            | 353            |                                |
| dont internationaux                              | 403 560        | 413 495        | 389 754        | 391 771        | 398 363        |                                |
| % d'internationaux                               | 93,26%         | 95,78%         | 99,89%         | 99,93%         | 99,91%         |                                |
| Transit  | -              | -              | -              | 120            | -              |                                |

| <b>Castres - Mazamet (NC)</b>          | <b>2013</b>   | <b>2014</b>   | <b>2015</b>   | <b>2016</b>   | <b>2017</b>   | <b>Evolution<br/>2016-2017</b> |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------------------------|
| <b>Total des passagers commerciaux</b> | <b>42 278</b> | <b>43 493</b> | <b>41 189</b> | <b>42 344</b> | <b>46 060</b> | <b>8,8%</b>                    |
| Passagers locaux                       | 41 727        | 42 854        | 40 935        | 41 909        | 45 574        |                                |
| dont nationaux                         | 41 727        | 42 850        | 40 842        | 41 909        | 45 574        |                                |
| dont internationaux                    | -             | -             | 93            | -             | -             |                                |
| % d'internationaux                     | 0,00%         | 0,00%         | 0,23%         | 0,00%         | 0,00%         |                                |
| Transit                                | 551           | 369           | 254           | 435           | 486           |                                |

Source : Résultats d'activité des aéroports français 2017, UAF (AM : aéroports métropolitains)

**annexe 3 : Situation financière de la SEATLP, société titulaire de la convention de délégation de service public de gestion de l'aéroport**

**Tableau 33 : Compte de résultat**

| PRODUITS   | 2 013                | 2 014                | 2 015                | 2 016                | Variation 2013- | Variation      |
|--|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------|----------------|
|  |                      |                      |                      |                      | 2016            | annuelle       |
|  |                      |                      |                      |                      |                 | moyenne        |
| <b>Produits d'exploitation :</b>                               |                      |                      |                      |                      |                 |                |
| Ventes de marchandises   | 886,75               | 1 554,13             | 2 393,00             | 983,00               |                 |                |
| Production vendue de biens                                     | 728 847,01           | 756 300,00           | 802 281,00           | 835 266,00           |                 |                |
| Production vendue de services                                  | 7 817 761,99         | 8 135 839,00         | 7 752 700,00         | 8 204 458,00         | 4,9%            | 1,6%           |
| Montant net du chiffre d'affaires                              | <b>8 547 495,75</b>  | <b>8 893 693,13</b>  | <b>8 557 374,00</b>  | <b>9 040 707,00</b>  | <b>5,8%</b>     | <b>1,9%</b>    |
| Production stockée   |                      |                      |                      |                      |                 |                |
| Production immobilisée   |                      |                      |                      |                      |                 |                |
| Subventions d'exploitation                                     | 1 774 668,00         | 2 352 117,00         | 2 066 347,00         | 1 837 959,00         | 3,6%            | 1,2%           |
| Reprises sur provisions et amortissements, transfert de charge | 728 622,47           | 899 732,15           | 806 965,00           | 417 161,00           | -42,7%          | -17,0%         |
| Autres produits  | 40 885,18            | 45 819,44            | 39 940,00            | 36 059,00            | -11,8%          | -4,1%          |
| <b>Total des produits d'exploitation</b>                       | <b>11 091 671,40</b> | <b>12 191 361,72</b> | <b>11 470 626,00</b> | <b>11 331 886,00</b> | <b>2,2%</b>     | <b>0,7%</b>    |
| <b>Produits financiers</b>                                     |                      |                      |                      |                      |                 |                |
| De participations  |                      |                      |                      |                      |                 |                |
| D'autres valeurs mobilières et créances de l'actif immobilisé  |                      |                      |                      |                      |                 |                |
| Autres intérêts et produits assimilés                          | 73,69                | 235,85               | 75,00                | 423,00               | 474,0%          | 79,1%          |
| Reprises sur provisions  |                      |                      |                      |                      |                 |                |
| Différences positives de change                                | 0,17                 | 40,00                | 141,00               | 0,00                 | -100,0%         | -100,0%        |
| Produits nets sur cessions de V.M.P.                           |                      |                      |                      |                      |                 |                |
| <b>Total des produits financiers</b>                           | <b>73,86</b>         | <b>275,85</b>        | <b>216,00</b>        | <b>423,00</b>        | <b>472,7%</b>   | <b>78,9%</b>   |
| <b>Produits exceptionnels</b>                                  |                      |                      |                      |                      |                 |                |
| Sur opérations de gestion                                      | 566 321,57           | 358 852,74           | 8 864,00             | 78 843,00            | -86,1%          | -48,2%         |
| Sur opérations en capital                                      | 79 451,78            | 7 638,05             | 26 113,00            | 0,00                 | -100,0%         | -100,0%        |
| Reprises sur provisions  |                      |                      |                      |                      |                 |                |
| <b>Total des produits exceptionnels</b>                        | <b>645 773,35</b>    | <b>366 490,79</b>    | <b>34 977,00</b>     | <b>78 843,00</b>     | <b>-87,8%</b>   | <b>-50,4%</b>  |
| <b>Perte</b>   |                      |                      |                      |                      |                 |                |
| <b>TOTAL</b>   | <b>11 737 518,61</b> | <b>12 558 128,36</b> | <b>11 505 819,00</b> | <b>11 411 152,00</b> | <b>-2,8%</b>    | <b>-0,9%</b>   |
| <b>Total produits</b>  | <b>11 737 518,61</b> | <b>12 558 128,36</b> | <b>11 505 819,00</b> | <b>11 411 152,00</b> | <b>-2,8%</b>    | <b>-0,9%</b>   |
| <b>CHARGES</b>   |                      |                      |                      |                      |                 |                |
| <b>Charges d'exploitation</b>                                  |                      |                      |                      |                      |                 |                |
| <b>Coût d'achat des marchandises vendues dans l'exercice</b>   |                      |                      |                      |                      |                 |                |
| Achats de marchandises   | 3 671,54             | 6 524,70             | 3 310,00             | 1 913,00             | -47,9%          | -19,53%        |
| Variation des stocks de marchandises                           | -3 207,82            | -862,44              | 2 359,00             | -389,00              | -87,9%          | -50,50%        |
| <b>Consommations de l'exercice en provenance des tiers</b>     |                      |                      |                      |                      |                 |                |
| Achat stockés d'approvisionnements                             | 357 285,87           | 324 782,04           | 370 662,00           | 346 839,00           | -2,9%           | -0,98%         |
| Variation des stocks d'approvisionnements                      | -21 277,65           | 16 395,48            | 10 644,00            | -2 208,00            | -89,6%          | -53,01%        |
| Autres achats et charges externes                              | 3 290 276,22         | 3 627 035,70         | 3 711 954,00         | 3 404 776,00         | 3,5%            | 1,15%          |
| <b>Impôts, taxes et versements assimilés</b>                   | <b>869 213,88</b>    | <b>802 935,00</b>    | <b>668 602,00</b>    | <b>665 395,00</b>    | <b>-23,4%</b>   | <b>-8,52%</b>  |
| <b>Charges de personnel</b>                                    |                      |                      |                      |                      |                 |                |
| Salaires et traitements  | 4 073 348,80         | 4 286 494,35         | 4 137 161,00         | 4 131 013,00         | 1,4%            | 0,47%          |
| Charges sociales   | 1 608 733,81         | 1 655 548,87         | 1 517 168,00         | 1 485 602,00         | -7,7%           | -2,62%         |
| <b>Dotations aux amortissements et aux provisions</b>          |                      |                      |                      |                      |                 |                |
| Sur immobilisations : dotations aux amortissements             | 266 295,14           | 284 965,64           | 375 379,00           | 531 492,00           | 99,6%           | 25,91%         |
| Sur immobilisations : dotations aux provisions                 |                      |                      |                      |                      |                 |                |
| Sur actif circulant : dotations aux provisions                 | 632 282,06           | 505 972,77           | 431 907,00           | 428 126,00           | -32,3%          | -12,19%        |
| Pour risques et charges : dotations aux provisions             | 104 139,06           | 88 020,63            | 7 380,00             | 15 160,00            | -85,4%          | -47,39%        |
| <b>Autres charges</b>  | <b>5 340,12</b>      | <b>157 654,90</b>    | <b>275,00</b>        | <b>11 548,00</b>     | <b>116,2%</b>   | <b>29,32%</b>  |
| <b>Total des charges d'exploitation</b>                        | <b>11 186 101,03</b> | <b>11 755 467,64</b> | <b>11 236 801,00</b> | <b>11 019 267,00</b> | <b>-1,5%</b>    | <b>-0,50%</b>  |
| <b>Charges financières</b>                                     |                      |                      |                      |                      |                 |                |
| Dotations aux amortissements et aux provisions                 |                      |                      |                      |                      |                 |                |
| Intérêts et charges assimilées                                 | 36,06                | 185,86               | 2 336,00             | 3 468,00             | 9517,3%         | 213,16%        |
| Différences négatives de change                                | 14,12                | 12,52                | 85,00                | 0,00                 | -100,0%         | -100,00%       |
| Charges nettes sur cessions de V.M.P.                          |                      |                      |                      |                      |                 |                |
| <b>Total des charges financières</b>                           | <b>50,18</b>         | <b>198,38</b>        | <b>2 421,00</b>      | <b>3 468,00</b>      | <b>6811,1%</b>  | <b>310,38%</b> |
| <b>Charges exceptionnelles</b>                                 |                      |                      |                      |                      |                 |                |
| Sur opérations de gestion                                      | 100 639,65           | 64 133,08            | 1 139,00             | 28 893,00            | -71,3%          | -26,80%        |
| Sur opérations en capital                                      | 1 547,84             | 0,00                 | 0,00                 | 0,00                 | -100,0%         | -100,00%       |
| Dotations aux amortissements et aux provisions                 |                      |                      |                      |                      |                 |                |
| <b>Total des charges exceptionnelles</b>                       | <b>102 187,49</b>    | <b>64 133,08</b>     | <b>1 139,00</b>      | <b>28 893,00</b>     | <b>-71,7%</b>   | <b>-34,37%</b> |
| <b>Participation des salariés aux résultats</b>                | <b>38 521,00</b>     | <b>58 943,00</b>     | <b>0,00</b>          | <b>7 042,00</b>      | <b>-81,72%</b>  | <b>-34,61%</b> |
| <b>Impôts sur les bénéfices</b>                                | <b>75 605,00</b>     | <b>177 227,00</b>    | <b>0,00</b>          | <b>48 342,00</b>     | <b>-36,06%</b>  | <b>-10,58%</b> |
| <b>Bénéfice</b>  | <b>335 053,91</b>    | <b>502 159,26</b>    | <b>265 458,00</b>    | <b>304 140,00</b>    | <b>-9,2%</b>    | <b>-3,2%</b>   |
| <b>TOTAL</b>   | <b>11 402 464,70</b> | <b>12 055 969,10</b> | <b>11 240 361,00</b> | <b>11 107 012,00</b> | <b>-2,6%</b>    | <b>-0,9%</b>   |
| <b>Total Charges</b>   | <b>11 288 338,70</b> | <b>11 819 799,10</b> | <b>11 240 361,00</b> | <b>11 051 628,00</b> | <b>-2,1%</b>    | <b>-0,7%</b>   |

**Tableau 34 : La capacité d'autofinancement**

|   | 2 013             | 2 014             | 2 015             | 2 016             |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| <b>Excédent brut d'exploitation</b>                         | <b>144 119,10</b> | <b>526 956,43</b> | <b>201 861,00</b> | <b>845 725,00</b> |
| + Transferts de charges (d'exploitation)                    | 221 567,00        | 224 577,00        | 180 428,00        | 132 842,00        |
| + Autres produits d'exploitation                            | 40 885,18         | 45 819,44         | 39 940,00         | 36 059,00         |
| - Autres charges d'exploitation                             | -5 340,12         | -157 654,90       | -275,00           | -11 548,00        |
| <br>  |                   |                   |                   |                   |
| +/- Quote-parts de résultat sur opérations faites en commun | 0,00              | 0,00              | 0,00              | 0,00              |
| <br>  |                   |                   |                   |                   |
| + Produits financiers (a)                                   | 73,00             | 276,00            | 216,00            | 423,00            |
| - Charges financières (b)                                   | -50,00            | -198,00           | -2 421,00         | -3 468,00         |
| <br>  |                   |                   |                   |                   |
| + Produits exceptionnels (c)                                | 640 839,89        | 358 852,95        | 34 977,00         | 51 919,49         |
| - Charges exceptionnelles (d)                               | -100 639,16       | -64 133,00        | -1 139,00         | -28 893,00        |
| <br>  |                   |                   |                   |                   |
| - Participation des salariés aux résultats                  | -38 521,00        | -58 943,00        | 0,00              | -7 042,00         |
| <br>  |                   |                   |                   |                   |
| - Impôts sur les bénéfices                                  | -75 605,00        | -177 227,00       | 0,00              | -48 342,00        |
| <b>CAPACITE D'AUTOFINANCEMENT DEL'EXERCICE</b>              | <b>827 328,89</b> | <b>698 325,92</b> | <b>453 587,00</b> | <b>967 675,49</b> |

|   | 2 013             | 2 014             | 2 015             | 2 016             |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| <b>Résultat net de l'exercice</b>                               | <b>335 053,91</b> | <b>502 159,26</b> | <b>265 458,00</b> | <b>304 140,00</b> |
| + Dotations aux amortissements et aux provisions :              |                   |                   |                   |                   |
| d'exploitation  | 1 002 716,00      | 878 960,00        | 814 666,00        | 974 778,00        |
| financières   | 0,00              | 0,00              | 0,00              | 0,00              |
| exceptionnelles   | 0,00              | 0,00              | 0,00              | 0                 |
| <br>  |                   |                   |                   |                   |
| - Reprises sur amortissements et provisions :                   |                   |                   |                   |                   |
| d'exploitation  | -507 055,00       | -675 155,00       | -626 537,00       | -284319           |
| financières   | 0,00              | 0,00              | 0,00              | 0,00              |
| exceptionnelles   | 0,00              | 0,00              | 0,00              | 0,00              |
| <br>  |                   |                   |                   |                   |
| - Subventions d'investissement virées au résultat               | 0,00              | -7 438,05         | 0,00              | -26 923,51        |
| - Produits des cessions d'éléments d'actif                      | -4 933,11         | -200,00           | 0,00              | 0,00              |
| + Valeur comptable des éléments immobilisés et financiers cédés | 1 547,84          | 0,00              | 0,00              | 0,00              |
| <b>CAPACITE D'AUTOFINANCEMENT DEL'EXERCICE</b>                  | <b>827 329,64</b> | <b>698 326,21</b> | <b>453 587,00</b> | <b>967 675,49</b> |

(a) Sauf reprises sur provisions

(b) Sauf dotations aux amortissements et aux provisions financiers

(c) Sauf :

- produits des cessions d'immobilisations
- quote-part des subventions d'investissement virée au résultat de l'exercice
- reprises sur provisions exceptionnelles

(d) Sauf :

- valeur comptable des immobilisations cédées
- dotations aux amortissements et aux provisions exceptionnels

Tableau 35 : Bilan

| ACTIF (Valeurs nettes)                                | 2 013               | 2 014               | 2 015               | 2 016               | Variation 2013-2016 | Variation annuelle moyenne |
|---|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|----------------------------|
| Immobilisations incorporelles                         | 45,71               | 0,00                | 0,00                | 0,00                | -100,0%             | -100,0%                    |
| Immobilisations corporelles                           |                     |                     |                     |                     |                     |                            |
| Terrains  | 3 840,13            | 3 523,44            | 22 125,00           | 18 329,00           | 377,3%              | 68,4%                      |
| Constructions   | 117 083,00          | 709 037,52          | 1 179 758,00        | 1 140 808,00        | 874,4%              | 113,6%                     |
| Installations techniques, matériel et outillage indus | 181 666,40          | 122 601,16          | 182 885,00          | 247 496,00          | 36,2%               | 10,9%                      |
| Autres immobilisations corporelles                    | 861 246,48          | 758 704,35          | 823 131,00          | 681 298,00          | -20,9%              | -7,5%                      |
| Immobilisations corporelles en cours                  | 21 021,40           | 159 824,90          | 106 352,00          | 129 891,00          | 517,9%              | 83,5%                      |
| Avances et acomptes                                   |                     |                     |                     |                     |                     |                            |
| Immobilisations financières                           |                     |                     |                     |                     |                     |                            |
| Participations  | 1 400,00            | 1 400,00            | 1 400,00            | 1 400,00            |                     | 0,0%                       |
| Autres titres immobilisés                             |                     |                     |                     |                     |                     |                            |
| Prêts   | 3 924,10            | 3 774,10            | 3 774,00            | 3 774,00            |                     | -1,3%                      |
| Autres  |                     |                     |                     |                     |                     |                            |
| <b>Total I (actif immobilisé)</b>                     | <b>1 190 227,22</b> | <b>1 758 865,47</b> | <b>2 319 425,00</b> | <b>2 222 996,00</b> | <b>86,8%</b>        | <b>16,9%</b>               |
| Stocks et en cours                                    | 77 125,89           | 61 592,85           | 48 589,00           | 51 187,00           | -33,6%              | -12,8%                     |
| Avances et acomptes versés sur commandes              | 43 997,52           | 0,00                | 18 132,00           | 0,00                | -100,0%             | -100,0%                    |
| Créances clients et comptes rattachés                 | 1 832 244,11        | 1 406 460,03        | 716 828,00          | 1 054 518,00        | -42,4%              | -16,8%                     |
| Autres créances                                       | 2 706 440,73        | 2 989 195,63        | 2 299 916,00        | 1 909 195,00        | -29,5%              | -11,0%                     |
| Valeurs mobilières de placement                       |                     |                     |                     |                     |                     |                            |
| Disponibilités  | 150 867,12          | 627 466,46          | 352 174,00          | 62 309,00           | -58,7%              | -25,5%                     |
| Charges constatées d'avance                           | 151 074,67          | 157 028,01          | 55 876,00           | 35 198,00           | -76,7%              | -38,5%                     |
| <b>Total II (actif circulant)</b>                     | <b>4 961 750,04</b> | <b>5 241 742,98</b> | <b>3 491 515,00</b> | <b>3 112 407,00</b> | <b>-37,3%</b>       | <b>-14,4%</b>              |
| Charges à répartir sur plusieurs exercices (III)      |                     |                     |                     |                     |                     |                            |
| Ecart de conversion Actif (IV)                        |                     |                     |                     |                     |                     |                            |
| <b>TOTAL GENERAL (0 + I + II + III + IV)</b>          | <b>6 151 977,26</b> | <b>7 000 608,45</b> | <b>5 810 940,00</b> | <b>5 335 403,00</b> | <b>-13,3%</b>       | <b>-4,6%</b>               |

Pour information :

|                                 |              |              |              |              |        |       |
|---------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------|-------|
| Immobilisations brutes au 31/12 | 1 809 582,59 | 2 658 855,48 | 3 594 794,00 | 4 029 857,00 | 122,7% | 30,6% |
| Amortissements et provisions    | 619 355,37   | 899 990,01   | 1 275 369,00 | 1 806 861,00 | 191,7% | 42,9% |
| Immobilisations nettes au 31/12 | 1 190 227,22 | 1 758 865,47 | 2 319 425,00 | 2 222 996,00 | 86,8%  | 23,2% |

| PASSIF                                   | 2 013               | 2 014               | 2 015               | 2 016               | Variation 2013-2016 | Variation annuelle moyenne |
|--|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|----------------------------|
| Capital social                           | 150 000,00          | 150 000,00          | 150 000,00          | 150 000,00          | 0,0%                | 0,0%                       |
| Réserves légales                         | 15 000,00           | 15 000,00           | 15 000,00           | 15 000,00           | 0,0%                | 0,0%                       |
| Autres réserves                          | 817 379,02          | 1 152 432,93        | 1 152 433,00        | 1 152 433,00        | 41,0%               | 12,1%                      |
| Report à nouveau                         |                     |                     |                     |                     |                     |                            |
| Résultat de l'exercice                   | 335 053,91          | 502 158,68          | 265 458,00          | 304 139,00          | -9,2%               | -3,2%                      |
| Subventions d'investissement             | 0,00                | 176 755,75          | 150 642,00          | 127 863,00          |                     |                            |
| Provisions réglementées                  |                     |                     |                     |                     |                     |                            |
| <b>Total I</b>                           | <b>1 317 432,93</b> | <b>1 996 347,36</b> | <b>1 733 533,00</b> | <b>1 749 435,00</b> | <b>32,8%</b>        | <b>9,9%</b>                |
| Provisions pour risques                  | 195 848,06          | 222 779,77          | 284 687,00          | 342 812,00          | 75,0%               | 20,5%                      |
| Provisions pour charges                  | 500 212,55          | 462 951,87          | 206 488,00          | 304 724,00          | -39,1%              | -15,2%                     |
| <b>Total II</b>                          | <b>696 060,61</b>   | <b>685 731,64</b>   | <b>491 175,00</b>   | <b>647 536,00</b>   | <b>-7,0%</b>        | <b>-2,4%</b>               |
| Dettes financières :                     |                     |                     |                     |                     |                     |                            |
| Emprunts obligataires convertibles       |                     |                     |                     |                     |                     |                            |
| Autres emprunts obligataires             |                     |                     |                     |                     |                     |                            |
| Emprunts auprès des états de crédit      | 111 720,27          | 0,00                | 0,00                | 7 491,00            | -93,3%              | -59,4%                     |
| Emprunts et dettes financières divers    | 13 974,95           | 13 512,21           | 413 827,00          | 13 862,00           | -0,8%               | -0,3%                      |
| Avances et acomptes reçus sur commandes  | 92 489,64           | 237 446,25          | 262 817,00          | 251 149,00          | 171,5%              | 39,5%                      |
| Dettes fournisseurs et comptes rattachés | 2 291 591,78        | 2 489 394,33        | 1 581 263,00        | 1 241 522,00        | -45,8%              | -18,5%                     |
| Dettes fiscales et sociales              | 1 454 236,81        | 1 554 689,47        | 1 269 273,00        | 1 303 748,00        | -10,3%              | -3,6%                      |
| Dettes sur immobilisations               | 31 374,13           | 0,00                | 0,00                | 86 635,00           | 40,3%               | 40,3%                      |
| Autres dettes                            | 142 232,17          | 23 487,33           | 56 930,00           | 34 024,00           | -76,1%              | -37,9%                     |
| Produits constatés d'avance              | 864,48              | 0,00                | 2 123,00            | 0,00                | -100,0%             | -100,0%                    |
| <b>Total III</b>                         | <b>4 138 484,23</b> | <b>4 318 529,59</b> | <b>3 586 233,00</b> | <b>2 938 431,00</b> | <b>-29,0%</b>       | <b>-10,8%</b>              |
| Ecart de conversion Passif (IV)          |                     |                     |                     |                     |                     |                            |
| <b>TOTAL GENERAL (I + II + III + IV)</b> | <b>6 151 977,77</b> | <b>7 000 608,59</b> | <b>5 810 941,00</b> | <b>5 335 402,00</b> | <b>-13,3%</b>       | <b>-4,6%</b>               |

## annexe 4 : Le fonds de roulement et le besoin en fonds de roulement du budget annexe « ZAC »

## 2.2 - Le fonds de roulement

| au 31 décembre en €   | 2013              | 2014              | 2015              | 2016              | 2017              | Var. annuelle moyenne |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-----------------------|
| Dotations, réserves et affectations   | 659 497           | 1 039 824         | 1 178 050         | 1 234 862         | 1 416 731         | 21,1%                 |
| + Droit de l'affectant  | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | N.C.                  |
| - Neutralisations des amortissements, provisions et dépréciations et régularisation en situation nette des provisions pour R&C sur emprunts à risques | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | N.C.                  |
| +/- Différences sur réalisations  | 0                 | 110 664           | 115 027           | 291 413           | 337 321           | N.C.                  |
| +/- Résultat (fonctionnement)   | 48 130            | 138 226           | 55 083            | 181 869           | 187 480           | 40,5%                 |
| + Subventions   | 4 954 154         | 5 335 528         | 5 741 959         | 6 642 540         | 7 047 544         | 9,2%                  |
| <i>dont subventions transférables</i>   | 4 954 154         | 5 335 528         | 5 741 959         | 6 642 540         | 7 047 544         | 9,2%                  |
| <i>dont subventions non transférables</i>   | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | N.C.                  |
| + Provisions pour risques et charges  | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | N.C.                  |
| <i>dont provisions pour R&amp;C sur emprunts</i>  | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | N.C.                  |
| <b>= Ressources propres élargies</b>  | <b>5 661 781</b>  | <b>6 624 243</b>  | <b>7 090 119</b>  | <b>8 350 684</b>  | <b>8 989 076</b>  | <b>12,3%</b>          |
| + Dettes financières (hors obligations)   | 4 959 678         | 4 798 414         | 4 621 931         | 5 072 580         | 7 575 165         | 11,2%                 |
| + Emprunts obligataires   | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | N.C.                  |
| <b>= Ressources stables (E)</b>   | <b>10 621 459</b> | <b>11 422 656</b> | <b>11 712 050</b> | <b>13 423 264</b> | <b>16 564 241</b> | <b>11,7%</b>          |
| Immobilisations propres nettes (hors en cours)  | 9 759 186         | 10 027 583        | 9 838 587         | 10 434 844        | 10 181 421        | 1,1%                  |
| <i>dont subventions d'équipement versées</i>  | 288 800           | 539 600           | 476 970           | 531 840           | 498 601           | 14,6%                 |
| <i>dont autres immobilisations incorporelles</i>  | 9 266             | 3 717             | 7 700             | 69 491            | 55 593            | 56,5%                 |
| <i>dont immobilisations corporelles</i>   | 8 610 000         | 8 583 081         | 8 754 601         | 8 413 562         | 8 355 603         | -0,7%                 |
| <i>dont immobilisations financières</i>   | 851 120           | 901 184           | 599 316           | 1 419 951         | 1 271 624         | 10,6%                 |
| + Immobilisations en cours  | 36 478            | 550 478           | 903 464           | 2 297 351         | 4 942 446         | 241,2%                |
| + Encours de production et travaux stockés  | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | N.C.                  |
| + Immobilisations nettes concédées, affectées, affermées ou mises à disposition   | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | N.C.                  |
| + Immobilisations reçues au titre d'une mise à disposition ou d'une affectation   | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | N.C.                  |
| + Immobilisations sous mandats ou pour compte de tiers (hors BA, CCAS et caisse des écoles)   | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | N.C.                  |
| + Charges à répartir et primes de remboursement des obligations   | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | N.C.                  |
| <b>= Emplois immobilisés (F)</b>  | <b>9 795 665</b>  | <b>10 578 061</b> | <b>10 742 051</b> | <b>12 732 195</b> | <b>15 123 867</b> | <b>11,5%</b>          |
| <b>= Fonds de roulement net global (E-F)</b>  | <b>825 795</b>    | <b>844 595</b>    | <b>969 999</b>    | <b>691 069</b>    | <b>1 440 373</b>  | <b>14,9%</b>          |
| <i>en nombre de jours de charges courantes</i>  | 990,9             | 1 052,8           | 1 171,6           | 780,0             | 1 518,6           |                       |

Source : Logiciel ANAFI, d'après les comptes de gestion

## Détail du Besoin en fonds de roulement global

| en €  | 2013           | 2014           | 2015           | 2016            | 2017           | Moyenne        |
|---|----------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|----------------|
| Stocks  | 0              | 0              | 0              | 0               | 0              | 0              |
| + Redevables et comptes rattachés   | 0              | 0              | 0              | 0               | 0              | 0              |
| <i>Dont redevables</i>  | 0              | 0              | 0              | 0               | 0              | 0              |
| <i>Dont créances irrécouvrables admises par le juge des comptes</i>   | 0              | 0              | 0              | 0               | 0              | 0              |
| - Encours fournisseurs  | 1 989          | 17 419         | 0              | 233 832         | 3 973          | 51 443         |
| <i>Dont fournisseurs d'immobilisations</i>  | 0              | 14 000         | 0              | 232 812         | 3 362          | 50 035         |
| <b>= Besoin en fonds de roulement de gestion</b>  | <b>-1 989</b>  | <b>-17 419</b> | <b>0</b>       | <b>-233 832</b> | <b>-3 973</b>  | <b>-51 443</b> |
| <i>en nombre de jours de charges courantes</i>  | -2,5           | -22,6          | 0,0            | -272,5          | -4,3           | -60            |
| - Dettes et créances sociales   | 0              | 0              | 0              | 0               | 0              | 0              |
| - Dettes et créances fiscales   | 7 188          | 0              | -25 310        | -175 040        | -60 350        | -50 702        |
| - Autres dettes et créances sur Etat et collectivités (subventions à recevoir, opérations particulières, charges à payer) | -287 986       | -295 463       | -243 366       | -63 527         | -522 894       | -282 647       |
| - Autres dettes et créances   | -100 307       | 14 302         | 13 598         | -178 416        | -57 178        | -61 600        |
| <i>Dont dépenses à classer ou régulariser (qui augmentent le BFR)*</i>  | 0              | 0              | 0              | 0               | 0              | 0              |
| <i>Dont recettes à classer ou régulariser (qui diminuent le BFR)*</i>   | 0              | 0              | 0              | 0               | 0              | 0              |
| <i>Dont autres comptes créditeurs (dettes d'exploitation qui diminuent le BFR)*</i>                                       | 0              | 0              | 0              | 0               | 0              | 0              |
| <i>Dont autres comptes débiteurs (créances d'exploitation qui augmentent le BFR)*</i>                                     | 116 180        | 0              | 0              | 194 176         | 84 259         | 78 923         |
| <b>= Besoin en fonds de roulement global</b>  | <b>379 116</b> | <b>263 742</b> | <b>255 078</b> | <b>183 150</b>  | <b>636 449</b> | <b>343 507</b> |
| <i>en nombre de jours de charges courantes</i>  | 480,2          | 342,6          | 319,1          | 213,4           | 690,7          |                |

\* présentation en valeur absolue

\*\* un solde créditeur (+) diminue le BFR, un solde débiteur (-) l'augmente

## GLOSSAIRE

|       |  |
|-------|--|
| BA    | budget annexe  |
| BP    | budget principal   |
| CA    | chiffre d'affaires   |
| CA    | compte administratif   |
| CAGT  | communauté d'agglomération du Grand Tarbes   |
| CCCO  | communauté de communes du canton d'Ossun   |
| CCI   | chambre de commerce et d'industrie   |
| CE    | Conseil d'État   |
| CFAI  | centre de formation des apprentis de l'industrie   |
| CGCT  | code général des collectivités territoriales   |
| CRC   | chambre régionale des comptes  |
| DGAC  | Direction générale de l'aviation civile  |
| DM    | décision modificative  |
| DSP   | délégation de service public   |
| DUP   | déclaration d'utilité publique   |
| EBF   | excédent brut de fonctionnement  |
| EPCI  | établissement public de coopération intercommunale   |
| ETP   | équivalent temps-plein   |
| FCTVA | fonds de compensation de la taxe sur la valeur ajoutée                                     |
| FDR   | fonds de roulement   |
| GER   | gros entretien renouvellement  |
| HPTE  | Hauts-Pyrénées tourisme environnement  |
| HT    | hors taxes   |
| k€    | kilo € = millier d'euros   |
| M€    | million d'euros  |
| NOTRÉ | loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République |
| OSP   | obligation de service public   |
| PCN   | <i>pavement classification number</i>  |
| PEP   | programme des équipements publics  |
| PIB   | produit intérieur brut   |
| REX   | résultat d'exploitation  |
| RTT   | réduction du temps de travail  |
| SAFER | société d'aménagement foncier et d'établissement rural                                     |
| SAS   | société par actions simplifiée   |
| SCI   | société civile immobilière   |
| SEM   | société d'économie mixte   |
| SNC   | société en nom collectif   |
| SPL   | société publique locale  |
| TFUE  | traité sur le fonctionnement de l'Union européenne   |
| TLP   | Tarbes-Lourdes-Pyrénées  |
| TVA   | taxe sur la valeur ajoutée   |
| UAF   | union des Aéroports de Paris   |
| VA    | valeur ajoutée   |
| ZAC   | zone d'aménagement concerté  |
| ZIR   | zone d'intérêt régional  |

Réponses aux observations définitives en application de l'article L. 243-5 du code des juridictions financières : aucune réponse écrite destinée à être jointe au présent rapport n'a été adressée à la chambre régionale des comptes.



Les publications de la chambre régionale des comptes  
Occitanie

sont disponibles sur le site :

<https://www.ccomptes.fr/Nos-activites/Chambres-regionales-des-comptes-CRC/Occitanie>

**Chambre régionale des comptes Occitanie**  
**500, avenue des États du Languedoc**  
**CS 70755**  
**34064 MONTPELLIER CEDEX 2**

**occitanie@crtc.ccomptes.fr**

 **@crococcitanie**