



Chambre régionale des comptes
d'Alsace

Le Président

fg/fs/n° 07-537/gr

Strasbourg, le 29 juillet 2007

Recommandé avec AR

Monsieur le Président,

Par lettre du 15 juin 2007, j'ai porté à votre connaissance le rapport d'observations définitives de la chambre régionale des comptes concernant la gestion de la concession de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim pour les exercices 2001 et suivants. Celui-ci a également été communiqué, pour ce qui le concerne, à votre prédécesseur.

Aux termes des articles L. 241-11 et R. 241-17 du code des juridictions financières, vous disposiez du délai d'un mois à compter de sa réception pour adresser au greffe de la Chambre une réponse écrite à ces observations définitives.

A l'issue de ce délai d'un mois, aucune réponse de votre part n'est parvenue au greffe. Je vous notifie le rapport d'observations définitives retenu par la Chambre.

En application des dispositions de l'article R. 241-17 cité ci-dessus, il vous appartient de transmettre ce rapport à l'assemblée délibérante. Conformément à la loi, l'ensemble doit :

1. faire l'objet d'une inscription à l'ordre du jour de la plus proche réunion de l'assemblée ;
2. être joint à la convocation adressée à chacun de ses membres ;
3. donner lieu à débat.

Monsieur Jean-Louis HOERLE
Président de la Chambre de Commerce
et d'industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin
10, Place Gutenberg
67081 Strasbourg Cedex

14, rue du Faubourg de Pierre - 67085 Strasbourg-Cedex
Téléphone : + 33.3.88.14.36.00 - Télécopie : + 33.3.88.23.02.57 - Courriel : crc@alsace.ccomptes.fr



Vous voudrez bien informer le greffe de la Chambre de la date à laquelle le rapport d'observations aura été porté à la connaissance de l'assemblée délibérante.

Après cette date, en application des dispositions de l'article R. 241-18 du code des juridictions financières, le document final sera considéré comme un document administratif communicable à toute personne en faisant la demande, dans les conditions fixées par la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978.

Enfin, je vous précise qu'en application des dispositions de l'article R. 241-23 du même code, le rapport d'observations définitives est transmis au préfet et au trésorier-payeur général du Bas-Rhin.

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

Olivier ORTIZ

1	PRESENTATION GENERALE DE L’AEROPORT	4
1.1	LES INSTALLATIONS TECHNIQUES	4
1.1.1	LA PISTE	4
1.1.2	LES CAPACITES MAXIMALES D’ACCUEIL	5
1.1.3	LES CRENEAUX D’OUVERTURE	5
1.2	LES CERTIFICATIONS LIEES A LA QUALITE	6
1.2.1	LA CERTIFICATION ISO 9001 VERSION 2000	6
1.2.2	LA CERTIFICATION ENVIRONNEMENTALE ISO 14001	6
1.2.3	LA DEMARCHE EUROPEAN FOUNDATION FOR QUALITY MANAGEMENT	6
1.2.4	LA CERTIFICATION ORGANISATION DE L’AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (OACI)	6
1.3	LE CONTEXTE CONCURRENTIEL	7
1.3.1	LE CONTENTIEUX RYANAIR	7
1.3.2	LES TARIFS AEROPORTUAIRES	10
1.3.3	LES LIGNES SOUS OBLIGATION DE SERVICE PUBLIC	13
1.3.4	LA LIAISON TGV EST	17
1.4	LE TRAFIC AERIEN	19
1.4.1	LE TRAFIC	19
1.4.2	LES FREQUENCES	19
1.4.3	LES PRINCIPALES LIAISONS ET LES OPERATEURS	20
1.4.4	LES ENQUETES « ORIGINE ET DESTINATION » DILIGENTEES PAR L’AEROPORT	21
1.5	LES ENQUETES DE SATISFACTION	22
1.5.1	LES ENQUETES DE SATISFACTION COMPAGNIES AERIENNES ET ENTREPRISES IMPLANTEES SUR LA PLATE-FORME	22
1.5.2	LES ENQUETES DE SATISFACTION DES VOYAGEURS	22
1.5.3	LES ENQUETES DE SATISFACTION AUPRES DES AGENCES DE VOYAGE	23
1.6	LA DESSERTE DE L’AEROPORT	23
1.6.1	LES MOYENS DE TRANSPORT UTILISES	23
1.6.2	LA DESSERTE FERROVIAIRE	23
1.6.3	LA DESSERTE PAR LA NAVETTE CTS	24
1.6.4	LE PROJET TRAM-TRAIN	25
1.6.5	LA DESSERTE ROUTIERE	26
1.7	LES PARKINGS	26
1.7.1	DESCRIPTION DES INSTALLATIONS	26

1.7.2	LES MODALITES D'EXPLOITATION	27
1.7.3	LES TARIFS.....	28
1.8	LA PRISE EN COMPTE DE L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL.....	29
1.8.1	LA COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT	29
1.8.2	LA COMMISSION DE VOISINAGE.....	30
1.8.3	LES ACTIONS MISES EN ŒUVRE PAR L'AEROPORT DE STRASBOURG- ENTZHEIM	30
1.8.4	L'IMPACT SONORE DE L'AEROPORT.....	31
1.8.5	LES AIDES A L'INSONORISATION ATTRIBUEES AUX RIVERAINS.....	32
1.8.6	LA QUALITE DE L'AIR	34
1.8.7	LA QUALITE DE L'EAU	34
1.8.8	LA CERTIFICATION ENVIRONNEMENTALE ISO 14001	35
1.9	L'IMPACT ECONOMIQUE DE L'AEROPORT DE STRASBOURG-ENTZHEIM	35
1.9.1	L'ETUDE D'IMPACT	35
1.9.2	LA SYNTHESE DE L'IMPACT ECONOMIQUE.....	36
2	LA CONCESSION AEROPORTUAIRE	37
2.1	LE CADRE JURIDIQUE	37
2.1.1	LE CADRE GENERAL.....	37
2.1.2	LES SPECIFICITES DU CAHIER DES CHARGES DE TYPE 1955	37
2.1.3	LE FONDS DE RESERVE.....	38
2.1.4	LES CONDITIONS DE RENONCIATION AU BENEFICE DE LA CONCESSION.....	38
2.2	LES REDEVANCES AEROPORTUAIRES ET LEUR GESTION	38
3	LE CONTROLE DE LA GESTION	39
3.1	L'ANALYSE FINANCIERE.....	39
3.1.1	LES COMPTES DE LA CONCESSION.....	39
3.1.2	LA TRESORERIE DE LA CONCESSION AEROPORTUAIRE.....	42
3.1.3	LA SITUATION DE LA DETTE.....	43
3.1.4	LES RELATIONS FINANCIERES AVEC LA CCI, LES CHARGES COMMUNES ET FACTURES INTERSERVICES.....	45
3.2	LE SUIVI DES AMORTISSEMENTS	47
3.2.1	LES AMORTISSEMENTS DES BIENS DE RETOUR.....	47
3.2.2	LES PREVISIONS DE DOTATION DE CADUCITE JUSQU'A LA FIN DE LA CONCESSION	48
3.2.3	LA PERIODICITE DES INVENTAIRES.....	48

3.2.4	L'INCIDENCE DES RETARDS DE SORTIE DES BIENS DE L'INVENTAIRE SUR LES MONTANTS VERSES AU TITRE DE LA TAXE PROFESSIONNELLE.....	49
3.2.5	LA PRECONISATION D'UN INVENTAIRE TOURNANT SUR UNE BASE TRIANNUELLE	50
3.3	LE SUIVI DES PROVISIONS POUR RENOUVELLEMENT	50
3.3.1	LES PRINCIPES	50
3.3.2	LES ECARTS ENREGISTRES ENTRE LE PLAN DE RENOUVELLEMENT ET LES REALISATIONS	50
3.4	LA STRUCTURE DES DEPENSES ET DES RECETTES.....	53
3.4.1	LES DEPENSES	53
3.4.2	LES RECETTES	58
3.5	L'IMPLICATION FINANCIERE DES COLLECTIVITES PUBLIQUES.....	63
3.5.1	LA PART DES SUBVENTIONS DANS LES INVESTISSEMENTS.....	63
3.5.2	L'IMPLICATION FINANCIERE DE L'ÉTAT	64
3.5.3	L'IMPLICATION FINANCIERE DES COLLECTIVITES TERRITORIALES.....	65
3.6	LA DETERMINATION DU SEUIL DE RENTABILITE	66
3.6.1	LE CALCUL DU SEUIL DE RENTABILITE POUR L'EXERCICE 2005.....	66
3.6.2	L'EVALUATION DU RESULTAT EN FONCTION DES HYPOTHESES DE TRAFIC.....	66
3.7	L'AVENIR DU MODE DE GESTION	69

1 PRESENTATION GENERALE DE L'AEROPORT

1.1 LES INSTALLATIONS TECHNIQUES

1.1.1 LA PISTE

L'aéroport de Strasbourg-Entzheim, SXB en code international, possède une piste de 2400 m de longueur sur 45 m de large. Elle est dotée de deux amorces de piste qui permettent un atterrissage d'urgence, mais n'ont pas la portance suffisante pour être réutilisées sans travaux après ce type d'usage. La longueur de la piste est celle de l'ancienne base militaire 124 (BA 124), l'aéroport de Strasbourg-Entzheim ayant eu, jusqu'en 1994, le statut de base mixte. La piste a été reconstruite en 2000.

La Chambre de commerce et d'industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin (CCI) a souhaité allonger la piste à 3000 m dès 1996. Elle avait pour objectif de permettre l'exploitation de la piste par l'opérateur de fret aérien DHL, qui projetait d'installer un hub européen. Cet allongement devait également permettre de développer l'activité charter en long courrier.

A titre de comparaison, le tableau ci-dessous donne la longueur des pistes d'aéroports régionaux comparables ou géographiquement proches.

<i>Aéroport</i>	<i>Longueur de la piste principale en mètres</i>
Strasbourg	2400
Bâle-Mulhouse	3900
Baden-Baden	3000
Lahr	3000
Stuttgart	3345
Toulouse	3000
Lyon	4000
Marseille	3500

Source CCI SBR/CRC Alsace

Le programme du projet de plan masse, approuvé par le Service des bases aériennes en 2000, a été adopté. Il n'a cependant pas conduit à l'allongement de la piste, dont le surcoût par rapport à la réalisation de 2400 m avec deux amorces de pistes à 300 m était réduit. Ces travaux ont été évalués à 460 K € (30 M FRF) par la DGAC¹, ce qui aurait entraîné un surcoût de 2,63 % pour la piste (17,50 M €) et 1,21 % sur l'ensemble des travaux (piste et taxiway, 37,93 M €).

L'opposition importante des élus des communes riveraines et la mobilisation des riverains au projet DHL, finalement abandonné, ont fortement contribué à la prise de cette décision.

L'aéroport de Strasbourg-Entzheim peut recevoir tous les types d'appareils commerciaux actuellement en service (l'A 380 ne pourra pas atterrir sur cette piste).

Les appareils fréquentant régulièrement la plate-forme sont les suivants :

¹ Direction générale de l'aviation civile (DGAC).

Type d'appareil	Capacité en passagers
Airbus A 319/320/321/310/300	130 à 300
Boeing 737/727/757	120 à 250
Fokker 100	100
ATR 42 et 72	50 à 70
MDB 1/83/87	140 à 180
Avions d'affaire et courts courriers	8 à 50

Source Aéroport chiffres actualisés 2001/CRC Alsace

La longueur de la piste de 2 400 mètres rend impossible les liaisons de point à point sur long courrier, les gros porteurs ne pouvant pas y décoller avec leur plein de carburant. Le marché des vols charter long courrier est donc exclu. Les données présentées par l'aéroport font d'ailleurs état de l'absence habituelle des appareils à forte capacité (B 747, A 330) sur la plate-forme. Le peu d'activité des vols charter est une des faiblesses de la plate-forme strasbourgeoise. Une forte concurrence des aéroports du Bade-Wurtemberg et de Bâle-Mulhouse explique ce fait. Les compagnies charter opérant dans la région sont en effet essentiellement allemandes ou suisses. Mais outre le problème de différence de taux de taxes et de redevances aéroportuaires, la longueur de la piste peut également être à même d'entraver, à terme, le développement du trafic.

1.1.2 LES CAPACITES MAXIMALES D'ACCUEIL

La plate-forme de Strasbourg-Entzheim possède une capacité maximale d'accueil annuelle de 90 000 mouvements, 2,5 millions de passagers et 30 000 tonnes de fret.

1.1.3 LES CRENEAUX D'OUVERTURE

« Le protocole d'accord pour un développement durable de l'aéroport, au service de l'économie régionale, dans le respect de la qualité de vie des riverains » a été approuvé le 2 février 1998 par la Commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim. Il définit les plages horaires pour la « période nocturne », qui prévoit des restrictions d'atterrissage et de décollage durant ce créneau horaire. Cette plage est définie en heure locale. La « période nocturne » est celle de la plage horaire de 23h00 à 06h00. Des aménagements sont possibles en cas de retard des atterrissages (00h30) et décollages (23h30). Toute programmation d'atterrissage entre 05h00 et 06h00 doit faire l'objet d'une autorisation préalable.

Des exceptions sont faites à ces restrictions, dans des cas bien précis concernant essentiellement la sécurité aérienne (atterrissages forcés, déroutements pour causes météorologiques) et les missions régaliennes de l'Etat (vols de la Sécurité civile, aéronefs de l'Etat ou utilisés par un Etat, sauvetages ou évacuations sanitaires) et le fret postal.

Une « commission de voisinage » est mise en œuvre. Il s'agit d'une structure de concertation souple et permanente regroupant les acteurs du transport aérien (CCI, DGAC, Compagnies, usagers) et les riverains (collectivités, associations).

La commission, paritaire, est consultée « pour accord » et s'exprime à la majorité des présents. Dans les faits, elle n'est que rarement saisie, les demandes de dérogation étant rares.

1.2 LES CERTIFICATIONS LIEES A LA QUALITE

La direction de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim a, dès septembre 2000, initié une démarche qualité dont les objectifs sont la satisfaction des clients et du personnel, ainsi que l'amélioration de son efficacité et de sa rentabilité.

1.2.1 LA CERTIFICATION ISO 9001 VERSION 2000

L'aéroport a obtenu la certification ISO 9001 en juin 2001. L'audit de certification a eu lieu en mai 2004. Le renouvellement du certificat a été accordé pour une durée de trois ans à cette occasion. Le dernier audit de suivi a eu lieu en mai 2006 et n'a pas donné lieu au relevé d'absence de conformité.

1.2.2 LA CERTIFICATION ENVIRONNEMENTALE ISO 14001

L'aéroport de Strasbourg-Entzheim a engagé une démarche de certification environnementale ISO 14001. La certification est attendue pour 2008.

1.2.3 LA DEMARCHE EUROPEAN FOUNDATION FOR QUALITY MANAGEMENT

L'aéroport de Strasbourg-Entzheim a également entrepris une démarche de qualité globale sous l'égide de l'European Foundation for Quality Management (EFQM) en septembre 2002. Il a obtenu le « diplôme de reconnaissance de l'excellence » en novembre 2005.

1.2.4 LA CERTIFICATION ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (OACI)

L'aéroport de Strasbourg-Entzheim est en cours de certification par l'OACI dans le cadre du programme universel d'audits de sûreté de cette organisation. La certification a été demandée en août 2006 et le dossier est en cours de traitement par la DGAC.

1.3 LE CONTEXTE CONCURRENTIEL

1.3.1 LE CONTENTIEUX RYANAIR

1.3.1.1 LES FAITS

La Chambre de commerce et d'industrie de Strasbourg s'est interrogée sur les moyens qui pourraient lui permettre de développer l'aéroport de Strasbourg-Entzheim, surtout au niveau international. Elle souhaitait aussi tenir compte de l'arrivée du TGV (juin 2007), qui devrait entraîner pour l'aéroport une baisse significative de son trafic. Parmi les mesures envisageables, la solution la plus probante était celle de faire venir une compagnie à bas coûts.

Il était projeté que Ryanair assure une fréquence quotidienne vers Londres Stansted à partir du mois de novembre 2002, puis une deuxième à partir de février 2003. D'autres développements étaient envisagés par la suite, offrant des perspectives attractives pour les deux partenaires, tant dans le domaine du tourisme que du trafic d'affaires et du trafic lié à la présence des institutions européennes à Strasbourg. Chaque fréquence assurée était susceptible de représenter 100 000 passagers par an.

La Chambre de commerce et d'industrie estimait que l'arrivée de Ryanair à Strasbourg constituait une opportunité unique d'assurer le développement du trafic international de l'aéroport qui devait être au minimum doublé après cinq ans. Chaque fréquence assurée devait engendrer un minimum de 586 000 € par an de revenu direct pour l'aéroport, sans compter l'effet d'entraînement prévu notamment sur le marché allemand. La Chambre de commerce et d'industrie attendait également d'importantes retombées économiques pour la région, avec l'arrivée estimée de 35 000 passagers britanniques par an qui feraient un séjour de plusieurs jours à Strasbourg et sa région. Cette clientèle nouvelle était susceptible d'amener, selon les estimations faites en 2002, une recette de l'ordre 11 550 000 € par an au bénéfice de l'économie régionale.

1.3.1.2 LES CONVENTIONS SIGNEES AVEC LA COMPAGNIE RYANAIR

Deux conventions ont été signées entre la Chambre de commerce et la compagnie Ryanair Limited le 26 juin 2002. Ces conventions, rédigées en anglais et respectivement dénommées « principal agreement » et « supplemental agreement », prévoient que la CCI s'engage à verser à la compagnie Ryanair les sommes de 150 000 € pour chaque fréquence journalière nouvellement ouverte de la ligne reliant Strasbourg à Londres, augmentée d'une somme de 216 000 € par an pour chaque service journalier au départ de Strasbourg ou de 224 000 € par service journalier sur chaque fréquence et à garantir le paiement par la Communauté urbaine de Strasbourg et/ou la Région Alsace et/ou le Département du Bas-Rhin d'une somme de 492 000 € par an pour chaque fréquence journalière partant de Strasbourg.

En contrepartie de ces financements, la compagnie Ryanair s'engageait à réaliser un plan de promotion de l'Alsace et de Strasbourg sur son site Internet et sur

d'autres supports médiatiques. La compagnie s'est engagée à verser les différentes taxes aéroportuaires et redevances passagers aux tarifs habituels dus pour l'utilisation de l'aéroport de Strasbourg, et surtout à atteindre un objectif de transport de 370 000 passagers par an dans les cinq ans et de 500 000 par an dans les 10 ans, ce qui correspond à une multiplication par plus de 10 du nombre de passagers transportés par Brit Air dans les années les plus favorables (v. infra).

1.3.1.3 LES RESULTATS ENREGISTRES APRES LA VENUE DE RYANAIR

La liaison aérienne Strasbourg-Londres Stansted par la compagnie Ryanair était effective depuis le 31 octobre 2002. Deux liaisons quotidiennes étaient exploitées par Ryanair. Entre le 31 octobre 2002 et le 23 septembre 2003, le nombre de passagers transportés s'est élevé à 154 837 passagers. En comparaison, le groupe Air France, représenté depuis novembre 1999 par Brit Air, n'a jamais transporté plus de 55 000 passagers par an. En 2001, le trafic vers Londres représentait 40 223 passagers avec 3 vols journaliers.

1.3.1.4 LES RECOURS EXERCES PAR LA SOCIETE BRIT AIR

La société Brit Air, filiale du groupe Air France depuis octobre 2000, a déposé le 27 décembre 2002 un recours en annulation auprès du Tribunal administratif de Strasbourg visant à annuler la délibération de l'Assemblée plénière de la Chambre de commerce et d'industrie de Strasbourg en date du 28 juin 2002 qui approuvait « l'opportunité d'ouvrir » une liaison aérienne de Strasbourg à Londres exploitée par la société Ryanair.

Au soutien de sa requête, Brit Air avait essentiellement soulevé les moyens suivants :

- les aides apportées par la CCI à la compagnie Ryanair sont des aides d'Etat, incompatibles avec les articles 87 et 88 du traité instituant la Communauté européenne ;
- l'octroi de ces aides a été décidé en violation des règles communautaires et nationales propres aux transports aériens.

1.3.1.5 LES DECISIONS DES JURIDICTIONS ADMINISTRATIVES

➤ **Le jugement du tribunal administratif de Strasbourg**

Le tribunal a estimé que le plan marketing de la compagnie Ryanair ne constituait pas la réelle contrepartie des engagements financiers de la CCI. La CCI n'a en l'occurrence pas agi en investisseur privé, mais a accordé des fonds d'origine publique, requalifiés en aide de l'État au sens des articles 87 et 88 du Traité instituant la Communauté européenne. La CCI n'ayant pas informé la Commission européenne préalablement à la mise en place de cette aide, le tribunal de Strasbourg a annulé la délibération du 28 juin 2002 autorisant son président à signer des engagements financiers et techniques avec la société Ryanair et enjoint à la CCI, soit de saisir le juge du contrat pour qu'il prononce la nullité des deux conventions, soit de les résilier dans les deux mois de la notification du jugement.

➤ **L'arrêt de la Cour administrative d'appel de Nancy**

La Cour de Nancy a, par arrêt en date du 18 décembre 2003, repris au fond les conclusions du premier juge. La Cour a jugé que les actions de promotion visent à titre principal à accorder des avantages tarifaires à la liaison Strasbourg-Londres au profit de la compagnie Ryanair. L'ouverture de pages Internet destinées à la promotion de la région est, par conséquent, déclarée accessoire. Après avoir examiné les termes du contrat, y compris l'engagement contractuel de Ryanair à garantir un nombre déterminé de passagers, la Cour en conclut que les clauses sont déséquilibrées et profitent essentiellement au transporteur aérien. Elle qualifie dès lors les versements effectués par la CCI d'aides d'Etat au sens de l'article 87 du Traité instituant la Communauté européenne. Dès lors elle annule les décisions du président de la CCI de signer les engagements issus de la délibération attaquée.

➤ **L'arrêt du Conseil d'Etat**

Tant la compagnie Ryanair que la CCI se sont pourvues en cassation devant le Conseil d'Etat qui a, par un arrêt en date du 27 février 2006, rejeté les recours. Le Conseil d'Etat a estimé que les engagements financiers de la CCI excédaient très largement le coût des actions de promotion touristique mises à la charge de Ryanair. La qualification retenue relative aux aides d'Etat au sens de l'article 87 du Traité est confirmée, ainsi que l'obligation non respectée de la notification préalable à la Commission européenne prévue à l'article 88 du Traité.

1.3.1.6 LE RECOURS EN INDEMNITE

La société Brit Air se plaint d'avoir subi un préjudice en raison de la faute commise par la CCI en accordant à la compagnie Ryanair les aides litigieuses et évalue le montant de son préjudice à une somme de 2 118 500 €, sur la base des conclusions d'une expertise. Le président de la CCI a refusé de donner une suite favorable aux prétentions financières de BRIT AIR.

Suite au dépôt d'un recours en plein contentieux par BRIT AIR, la CCI a constitué une provision pour risque lié à un litige pour un montant équivalent au montant revendiqué durant l'exercice 2004.

1.3.1.7 APPRECIATION DE LA PROCEDURE DE NEGOCIATION AVEC RYANAIR

La question de l'expertise juridique préalable à la signature du contrat Ryanair a retenu l'attention de la chambre régionale des comptes.

La consultation d'un conseil juridique ou d'un avocat spécialisé semble être le préalable à toute négociation avec un partenaire réputé pour l'âpreté de ses tractations. De plus, la jurisprudence européenne sur les aides aux sociétés de transport aérien est déjà fournie. La CCI aurait également pu demander un avis à la tutelle (DGAC) ou plus spécifiquement à la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF). De même, le service juridique de la CCI n'a pas été consulté durant la période de négociation. Aucune réponse explicite n'a été donnée par la CCI à ce sujet. Il y a donc lieu de déduire de

ce silence que la CCI n'a pas fait analyser par un professionnel du droit les projets de contrat qui ont été apportés, voire imposés, par la compagnie Ryanair.

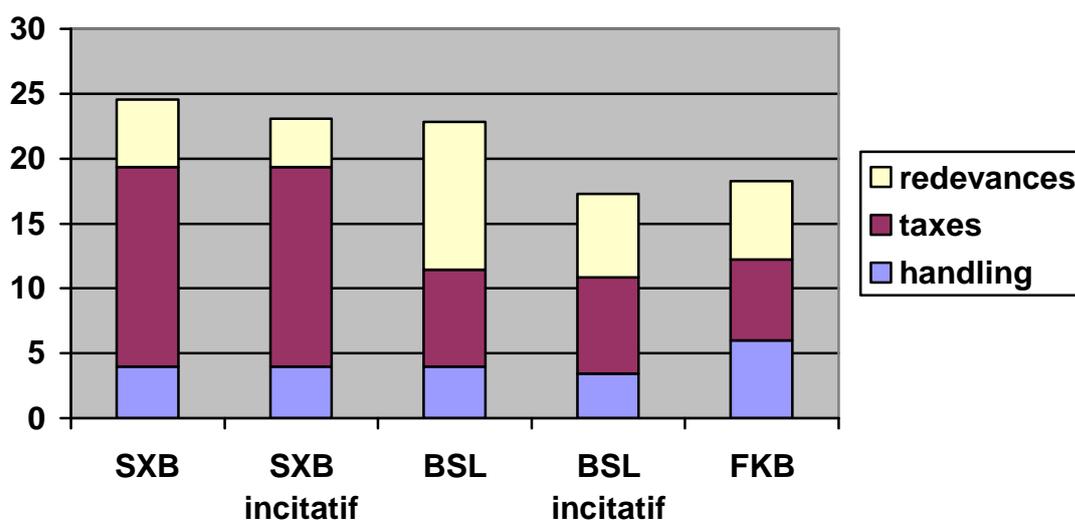
Selon l'ancien président de la CCI toutefois, les responsables de l'époque « ont eu conscience des conditions juridiques frappées d'incertitude qui caractérisaient les contrats relatifs aux liaisons à bas coût lancées avec des concours financiers publics dans diverses régions. Ils ont estimé que compte tenu de la situation de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim et de ses enjeux d'avenir, il leur appartenait de prendre l'initiative de contracter avec Ryanair malgré ces incertitudes. Ils savaient qu'une analyse juridique rigoureuse seule les dissuaderait d'entreprendre une telle initiative en laissant passer une chance unique et nécessaire pour le développement de l'aéroport alors que ces développements étaient soutenus ailleurs par les collectivités. (...) La rapidité du choix était par conséquent un facteur déterminant dans le positionnement de l'aéroport sur cette nouvelle offre. (...) ». Cette réponse remet en perspective le contexte particulier de la période qui a prévalu au moment de la prise de décision. Elle insiste sur l'urgence ressentie alors par les dirigeants de la CCI, ainsi que sur la nature du risque juridique, assumée par ceux-ci.

Quoi qu'il en soit, cette absence d'expertise juridique a conduit à l'adoption d'un montage juridique fragile. Le départ de la compagnie Ryanair de la plate-forme strasbourgeoise est directement lié à la faiblesse de la construction juridique adoptée.

1.3.2 LES TARIFS AEROPORTUAIRES

1.3.2.1 COMPARAISON DES STRUCTURES TARIFAIRES

La concurrence des aéroports de la région du Rhin supérieur est d'autant plus forte que les tarifs applicables ne sont pas similaires. Le graphique ci-dessous donne les écarts tarifaires, payés en *in fine* par le passager.



Source : Aéroport de Strasbourg-Entzheim

Le graphique indique les différentes structures tarifaires entre les aéroports de Strasbourg-Entzheim, de Bâle-Mulhouse, départ Bâle et de Karlsruhe Baden-Baden, tarifs juillet 2006. Les tarifs « incitatifs » sont ceux qui sont accordés moyennant certaines conditions aux compagnies aériennes.

TABLEAU COMPARATIF DES COÛTS EN €/PASSAGER

Comparatif coûts	Strasbourg 1 954 706 passagers en 2005		Euro Airport Départ Bâle* 3 300 000 passagers en 2005			Baden** 711 898 passagers en 2005
	tarif de base juillet 2006	Tarif incitatif juillet 2006 année 1	Tarif de base 2006	Tarif incitatif bas service année 1	contrat fidélité 10 ans et 0,9 M pax départ/an	tarif ligne régulière 5j/7
Redevance atterrissage	1,96	0,49	1,58	0,32	0,32	n/a
Redevance stationnement	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Redevance passagers	3,25	3,25	6,88	4,82	1,96	6,00
Surtaxe passager	n/a	n/a	1,63	n/a	n/a	n/a
Redevance sûreté suisse	n/a	n/a	1,28	1,28	1,28	n/a
Sous total redevances	5,21	3,74	11,37	6,41	3,55	6,00
Taxe aéroport	8,69	8,69	5,70	5,70	5,70	5,30
taxe aviation civile	3,92	3,92	n/a	n/a	n/a	0,95
Taxe solidarité	1,00	1,00	n/a	n/a	n/a	n/a
RSTCA	1,74	1,74	1,74	1,74	1,74	n/a
Sous total taxes	15,35	15,35	7,44	7,44	7,44	6,25
Total aéroport + Etat	20,56	19,09	18,81	13,85	10,99	12,25
Handling (estimation)	4,00	4,00	4,00	3,43	3,03	6,00
Coût total par passager	24,56	23,09	22,81	17,28	14,02	18,25

soit par rotation	3241,92	3047,88	3010,36	2281,11	1851,01	2408,60
soit par an	2 022 K €	1 901 K €	1 878 K €	1 423 K €	1 155 K €	1 502 K €

* coût ramené au passager départ base Airbus A319/64Tonnes coefficient de remplissage 85% soit 132 passagers par vol, sur la base de 2 rotations quotidiennes en semaine et 1 le week-end, soit 12 rotations par semaine, 624 par an et 82 368 passagers départ par an, sauf contrat "fidélité" de Bâle.

** sur la base des tarifs des vols opérés 5 jours par semaine, vols réguliers
NB tarif Bâle - Mulhouse en CHF converti au taux de
1CHF=0,64 EUR

Source Aéroport de Strasbourg

La taxe d'aéroport sert à financer les dépenses liées à la sécurité et à la sûreté. L'augmentation très sensible de ces coûts est en partie imputable à la mise en œuvre du règlement européen 2320/2002, qui s'applique également à la Confédération helvétique.

La France a cependant décidé d'appliquer des mesures plus rigoureuses que celles qui sont imposées dans ce règlement. Ainsi, certaines mesures ont été anticipées, telle que l'inspection filtrage des véhicules et des personnels dans les « parties critiques » de la plate-forme. Les pays riverains ne seront conduits à

appliquer ces mesures qu'en 2009. D'autres mesures sont appliquées de manière plus contraignante, comme la palpation systématique des passagers générant une alarme aux portiques, alors que la réglementation n'impose qu'un taux de palpation de 10%. L'aéroport de Karlsruhe Baden-Baden, compte tenu de son trafic actuel, n'est pas contraint de s'équiper d'un système de contrôle automatisé des bagages de soute, contrairement à Strasbourg-Entzheim. L'amortissement des clôtures se fait en France sur le coût des dépenses de sûreté, contrairement à l'Allemagne ou la Suisse, ce qui alourdit encore ce poste et empêche de répartir ces postes sur l'ensemble des usagers, même non aéronautiques. Le différentiel entre le coût de la sécurité-sûreté de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim et celui de ses concurrents allemands et helvétiques est cependant impossible à chiffrer. Le surcoût de la taxe d'aéroport peut par contre être évalué par passager. Il est de 34 % par rapport à Bâle et de 39 % par rapport à Baden-Baden.

L'aéroport de Strasbourg-Entzheim, avec un taux de la taxe d'aéroport 2006 de 8,69 € par passager, pourrait demander à augmenter ce montant, légalement limité par l'article 1609 quater du Code général des impôts (CGI) à 10,00 €. Les problèmes liés au caractère très concurrentiel de l'espace aérien rhénan incitent cependant à ne pas privilégier ce type de solution. La marge de manœuvre de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim est dès lors très réduite.

La contribution de solidarité sur les billets d'avion, approuvée par le Parlement le 22 décembre 2005, est appliquée depuis le 1^{er} juillet 2006. Elle a été intégrée dans le tableau par le gestionnaire sous le nom de « taxe solidarité » au taux minimum de 1€. Ce taux concerne les vols en classe touriste sur des destinations européennes (y compris la Suisse). En classe affaire et première classe, ce taux se monte à 10 €. Pour les vols hors Union Européenne (UE), ces taux sont respectivement de 4 € et 40 €. Le principe de cette contribution a été retenu par le Luxembourg, mais ni la République fédérale d'Allemagne ni la Confédération helvétique ne se sont manifestées dans ce sens. La direction de l'aéroport strasbourgeois constate que la nouvelle contribution aggrave encore l'écart tarifaire avec les plates-formes concurrentes du Rhin supérieur. Compte tenu de la structure des vols proposés, la majoration pour les vols en classe affaire ne devrait cependant pas avoir un effet d'éviction quantitativement très important. Cette majoration devrait néanmoins renforcer l'attractivité de Francfort pour les vols d'affaire en classes supérieures.

1.3.2.2 LA STRATEGIE ENGAGEE PAR LA CCI

La Chambre de commerce tente de promouvoir l'idée d'une exonération pour l'aéroport de Strasbourg-Entzheim de la taxe d'aviation civile sur les vols intra européens (hors France, mais y compris la Suisse), qui s'élève à 4,48 €. La CCI tente également d'obtenir une modulation de la taxe d'aéroport. Cette baisse, estimée à 5 € par passager, aurait un coût annuel de 700 K € pour l'Etat. L'objectif cible du gestionnaire est d'aligner la redevance aéronautique intra européens aux redevances applicables sur les vols nationaux (« domestiques »), soit une réduction d'environ 4,00 € par passager. La CCI escompte faire contribuer les collectivités territoriales alsaciennes à ces diminutions de ressources.

La CCI a également lancé une opération de communication dans ce sens en octobre 2005, relayée par des parlementaires alsaciens. Ces interventions visaient à

faire adopter une proposition de loi destinée à modifier deux articles du Code général des impôts. Ces articles, relatifs à la taxe d'aviation civile (article 302.K, CGI) et à la taxe d'aéroport (article 1609 quater, CGI), devaient comporter une exception de modularité ou d'exonération pour les « *aérodromes exposés à la concurrence d'au moins un aérodrome étranger distant de moins de 50 km* ». Cette proposition n'a pas été retenue.

L'objectif de la CCI de réduire les tarifs applicables se heurte à la nécessité de trouver un financement extérieur de la part de l'Etat ou des collectivités territoriales à sa stratégie de réductions tarifaires.

1.3.3 LES LIGNES SOUS OBLIGATION DE SERVICE PUBLIC

1.3.3.1 LE CADRE JURIDIQUE DU SUBVENTIONNEMENT

Le subventionnement des lignes aériennes desservant Strasbourg au titre du siège du Parlement européen est prévu dans l'article 4 § 1 point d du règlement CEE n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 et appliqué « *pour l'exploitation de services aériens à partir de Strasbourg* ».

Dans le cadre du contrat triennal « Strasbourg, ville européenne », la desserte aérienne européenne de Strasbourg, capitale parlementaire, est subventionnée sous conditions par l'Etat, la CCI, la Communauté urbaine de Strasbourg et le Conseil général du Bas-Rhin. L'avenant n° 2 au contrat triennal 2003 – 2005 prévoit explicitement les conditions juridiques et financières de la mise en œuvre du subventionnement des lignes aériennes. Les lignes susceptibles d'être subventionnées sont désignées par une commission d'appel d'offres. Celle-ci s'est réunie le 26 janvier 2004 et a décidé de lancer une procédure d'appel d'offres pour six destinations : Amsterdam, Copenhague, Madrid, Milan, Munich et Vienne.

La puissance publique subventionne le déficit d'exploitation des compagnies retenues à l'issue des procédures d'appel d'offres communautaires. Cette répartition est assurée selon la clé de répartition suivante :

- Etat (Ministère des Affaires étrangères) : 64 %
- CUS, Conseil général du Bas-Rhin, CCI : 36 % (respectivement 2/5, 2/5 et 1/5 des 36 % restants).

L'Etat s'est engagé à contribuer pour un montant maximum de 12 257 300 € sur la période du contrat (2003 – 2005).

1.3.3.2 LES CONSEQUENCES DU DEPOT DE BILAN DE CERTAINS ATTRIBUTAIRES

Les obligations de service public sont définies dans l'appel d'offres et précisent la fréquence des vols, la capacité des vols, les périodes d'exploitation, les jours d'exploitation, la catégorie de l'aéronef, les horaires (aller-retour dans la journée) et la condition de continuité du service. Les prestations du transporteur sont établies sur la base de calculs économiques prévisionnels qui sont soumis à la commission d'appel d'offres.

Les attributions sont essentiellement concédées sur la base des coûts estimés par les transporteurs. Or certaines compagnies à la structure fragile peuvent être tentées par l'obtention de ce type de contrat aux revenus « garantis ». Ainsi, sur la liaison Strasbourg – Milan, Air Littoral en 2002 et 2003, puis Air Exel en 2004 et 2005 se sont vu attributaires de la convention de service public avant de renoncer à l'exploitation de la ligne pour cause de dépôt de bilan. Outre les problèmes liés à la liquidation de la convention, ces cessations d'activité créent des situations d'interruption de la desserte aérienne de Strasbourg durant des délais importants. Ces épisodes nuisent à la plate-forme tant en termes d'image que de manque à gagner sur les redevances perçues. Ainsi, le dépôt de bilan d'Air Exel en janvier 2005 a provoqué une interruption de la desserte sur Milan de février à octobre. Le nombre de passagers acheminés, sur l'année, en cumulant les résultats d'Air Exel et d'Alitalia, nouvel attributaire, a été de 4 080 passagers (respectivement 385 et 3 695 passagers), alors que durant les seuls quatre premiers mois de l'année 2006, la ligne a été empruntée par 5 553 passagers. Il en va de même pour la ligne Strasbourg Amsterdam, interrompue de février à novembre 2005, suite au dépôt de bilan d'Air Exel et reprise par Air France.

1.3.3.3 LE TRAFIC DES LIGNES SOUS OBLIGATION DE SERVICE PUBLIC

Le tableau ci-dessous indique la nature et le nombre de passagers des lignes placées sous obligation de service public (OSP) à partir de Strasbourg-Entzheim.

	Amsterdam	Copenhague	Madrid	Milan	Vienne	Total
2001	-	8 633	12 347	6 288	10 490	37 758
2002	3 049	10 262	21 774	3 931	12 434	51 450
2003	15 335	8 918	20 957	2 966	12 084	60 260
2004	17 631	8 983	19 188	7 020	12 897	65 719
2005	3 280	13 171	18 445	5 132	12 594	52 622
2006*	13 920	10 621	10 828	14 923	8 469	58 761

Sources : DGAC/ CRC Alsace

* à fin septembre 2006.

** estimation 2006

Les chiffres de la fréquentation de ces lignes sont croissants durant la période contrôlée. En effet, si l'on excepte l'année 2005, marquée par l'arrêt de l'exploitation de deux lignes (Amsterdam et Milan), la tendance est croissante. L'année 2006, si l'on projette la moyenne annuelle tirée des résultats sur neuf mois, devrait dépasser les 86 000 passagers. Une étude préalable est en cours pour décider du lancement d'un appel d'offres en OSP sur la ligne Strasbourg Varsovie dans le cadre du projet de contrat triennal 2006 – 2008.

Les coefficients de remplissage moyen (2001 – 2005) varient de 19,20 % à 37,20 %. La fragilité de l'exploitation de ces lignes apparaît clairement à la lecture de ces résultats. Le subventionnement de ces lignes est en effet indispensable à leur maintien. Pour le 1^{er} trimestre 2006, les coefficients de remplissage des lignes sous OSP vont de 20 % sur Vienne à 45 % sur Milan. Le coefficient de remplissage permettant d'atteindre le seuil de rentabilité est en effet compris entre 40 % à 50 % (lignes régionales sur petits avions) et 85 % (voire 95 %) sur les vols des compagnies à bas coûts. Pour une ligne régionale, un taux de 50 % peut être considéré comme une valeur cible. A titre de comparaison, le coefficient de remplissage d'Air France sur Paris était (avril 2005 – mars 2006) de 63,2 % sur Orly,

de 59,3 % sur Roissy-CDG. Pour la France, les radiales Province – Orly avaient un coefficient de 65,9 % et Province – CDG de 72,9 %. La moyenne des vols de province/province est de 62,8 % sur les vols intérieurs en France. Les lignes intérieures qui alimentent les "hubs", et donc génèrent des marges intéressantes sur les vols long courrier, peuvent avoir un seuil de rentabilité inférieur.

Sur les huit destinations européennes régulières directes assurées depuis Strasbourg-Entzheim, cinq sont placées sous OSP, seules Londres, Bruxelles et Munich sont des lignes exploitées de manière totalement commerciale. Munich a été désignée pour figurer sur la liste des lignes sous OSP, mais la compagnie Lufthansa a décidé de s'affranchir des obligations du cahier des charges pour desservir son hub secondaire (5 millions de passagers/an). Cette ligne ne semble pas rencontrer le succès escompté (4 154 passagers en 2005, coefficient de remplissage de 40 %), ce qui tend à démontrer la fragilité des dessertes européennes point à point à partir de Strasbourg, hors cadre subventionné.

D'une manière plus générale, la desserte des destinations européennes en point à point (sans escale dans un hub) est une des faiblesses majeures de la desserte à partir ou à destination de Strasbourg-Entzheim. En sens inverse, les opérateurs de lignes sous OSP ne sont pas tentés de développer une démarche commerciale agressive, les déficits étant comblés par les subventions.

La situation est dès lors paradoxale. Sans la mise en œuvre de lignes sous OSP, l'aéroport de Strasbourg-Entzheim se voit privé d'une offre qui lui fait autrement défaut, à savoir les liaisons point à point européennes, et accessoirement d'un potentiel de 60 000 à 70 000 passagers par an (actuellement, 3,25 % du trafic) et des recettes qui en dépendent. Inversement, les subventions accordées aux opérateurs conduisent à instaurer une situation proche d'une rente (au sens économique du terme), qui nuit au dynamisme de la plate-forme.

1.3.3.4 LE COUT DU SUBVENTIONNEMENT

Les montants alloués en 2005 aux exploitants des lignes sous OSP sont les suivants :

	(en €)					
	Amsterdam	Milan	Madrid	Copenhague	Vienne	Total
CCI	43 266	32 082	65 705	124 056	66 147	331 256
CUS	86 532	64 164	131 411	248 112	132 293	662 512
CG 67	86 532	64 164	131 411	248 112	132 293	662 512
ETAT	384 587	285 171	584 049	1 102 720	587 969	2 944 496
Total	600 917	445 580	912 576	1 723 000	918 702	4 600 775

Source : Aéroport de Strasbourg-Entzheim

Le coût moyen par passager est en 2005 de 87,43 €. Pour la liaison Strasbourg – Copenhague, ce coût est de 130,82 €.

Le montant total des subventions versées à la CCI dans le cadre des lignes sous OSP entre 2001 et 2005 par les collectivités publiques se monte à 7 546 721 €, répartis selon le tableau ci-dessous.

(En €)

Collectivités	2001	2002	2003	2004	2005	TOTAL
Etat (DATAR)	1 036 348	-	-	-	-	1 036 348
Conseil général 67	49 461	990 449	481 634	833 498	926 823	3 281 864
CUS	436 643	621 802	692 248	577 349	900 468	3 228 510
Total	1 522 451	1 612 251	1 173 882	1 410 847	1 827 291	7 546 721

Source Aéroport de Strasbourg

Les subventions versées par le Ministère des Affaires étrangères le sont directement aux compagnies. Par contre, les lignes Strasbourg – Hambourg et Strasbourg – Berlin ont bénéficié d'une OSP, hors contrat triennal, dans le cadre de l'aménagement du territoire. Cette subvention, versée par la DATAR à la CCI et reversée par cette dernière aux compagnies, a cessé d'être appliquée en 1997. Suite aux retards de certification des comptes des compagnies aériennes, ces subventions n'ont été liquidées qu'en 2001. Le coût total du financement des lignes sous OSP est donc pour la période 2001 – 2005 de 7,54 millions d'€, hors versements directs de l'Etat (MAE) aux compagnies.

Pour l'aéroport, les redevances aéronautiques encaissées au titre des lignes sous OSP (compagnies et passagers) s'élèvent à 393 055,72 €, desquels il faut déduire 32 696,50 € de dépenses de marketing (promotion des nouvelles lignes dans le cadre de la réouverture d'Amsterdam et Milan, promotion de la ligne sur Vienne). L'aéroport a donc retiré une recette nette de 360 359,22 € de l'exploitation de ces lignes. Ce montant est à mettre en parallèle avec les 331 256,00 € que la CCI a consacrés au financement des lignes sous OSP.

Il convient de souligner que le principe même du subventionnement des lignes aériennes est dérogatoire au principe de libre concurrence et encadré par des textes communautaires. De même, le coût important à la charge de l'Etat (2,9 M € en 2005) peut, dans un contexte de resserrement budgétaire, conduire à une remise en question de la pérennité de cette aide. En cas de disparition de ce soutien, la desserte aérienne européenne directe de Strasbourg se limiterait à deux, voire trois destinations. De plus, la fin du système de subventionnement réduirait de 3% le trafic passager de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim, si celui-ci se maintient à 2 millions de passagers, de 4% s'il descend à 1,5 millions.

Enfin, la mise en œuvre de la liaison TGV Est européen va permettre d'interconnecter les réseaux à grande vitesse européens, et d'assurer une continuité des communications ferroviaires à grande vitesse. Dans un contexte évolutif, il n'est pas assuré que l'Etat continue à verser des subventions importantes pour des liaisons pouvant s'effectuer rapidement en TGV.

1.3.3.5 LE FINANCEMENT DES LIGNES SOUS OSP

La charge du financement des lignes sous OSP, en ce qui concerne la part de la CCI, revient à cette dernière et non au budget de la concession. Le financement de cette aide au développement des lignes aériennes ne relève pas des charges finançables par l'imposition additionnelle à la taxe professionnelle, même si l'activité engendrée rend le rapport momentanément bénéficiaire.

1.3.4 LA LIAISON TGV EST

1.3.4.1 LA LIGNE A GRANDE VITESSE TGV EST

La ligne à grande vitesse du TGV Est ouverte le 10 juin 2007 relie Vaires-sur-Marne (Seine-et-Marne) à Baudrecourt (Moselle). La liaison de la gare de Paris Est à Vaires-sur-Marne et de Baudrecourt à Strasbourg se fera sur des voies normales. Le temps de trajet de Paris à Strasbourg est annoncé à 2h20, celui de Paris à Colmar à 2h50 et celui de Paris à Mulhouse à 3h10, contre respectivement 4h00, 4h40 et 4h25.

L'accès direct avec l'aéroport Charles-De-Gaulle est prévu trois fois par jour (arrivée à CDG vers 8h00, 14h15, 21h30, départ CDG vers Strasbourg vers 7h45, 13h00, 20h00). Le temps de trajet annoncé par la SNCF est de 2h25.

1.3.4.2 LE CADENCEMENT DU TGV EST

A terme, la liaison Paris-Strasbourg bénéficiera de 16 allers-retours quotidiens, avec un temps de parcours de 2h20 pour quinze de ces liaisons. Les départs seront cadencés à la demi-heure ou à l'heure dans le créneau de 6h00 à 20h00. La clientèle d'affaires disposera de trois liaisons quotidiennes permettant une arrivée avant 9h45, dans les deux sens.

1.3.4.3 LES EVALUTATIONS DE PERTE DE TRAFIC

1.3.4.3.1 CONSIDERATIONS GENERALES

Les chiffres de perte de trafic aérien communément retenues par les spécialistes des transports en cas d'ouverture d'une ligne à grande vitesse sont de² :

- 80 % pour les trajets d'une heure et demi en TGV ;
- 50 % pour les trajets de deux heures et demi ;
- 25 % pour les trajets de quatre heures ;
- 10 % pour les trajets de sept heures.

² Cf. Pierre MERLIN, « Le transport aérien », page 80, collection « Que sais-je ? », éditions PUF, Paris, 2002.

1.3.4.3.2 LES HYPOTHESES DE TRAFIC DE L'AEROPORT DE STRASBOURG-ENTZHEIM

Les prévisions de trafic telles qu'elles ont été réalisées par la direction de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim au 12 octobre 2005 prévoyaient une baisse de trafic sur Paris Orly de 39,84 % en 2007 et de 20 % en 2008. En valeur absolue, la prévision de trafic sur Paris Orly devait être de 445 200 passagers, de 356 160 en 2008 (contre 746 106 réalisés en 2005 et 749 000 attendus en 2006). En valeur relative, l'aéroport attendait donc en 2008, année de plein effet TGV, une baisse de trafic de 52 % sur Paris Orly par rapport à 2005, de 17 % sur Paris CDG et de 43 % sur l'ensemble de la desserte parisienne.

L'aéroport a néanmoins revu ses hypothèses de trafic à la baisse après l'annonce du cadencement prévu sur la LGV Est à compter de juin 2007. Les chiffres donnés par l'aéroport le 12 juillet 2006 ont été élaborés en vue de la prévision budgétaire 2007. Les données en juillet 2006 prévoient un trafic 2007 sur Paris CDG réduit à 230 000 passagers (contre 244 800 prévus initialement). L'impact sur la desserte parisienne en 2008 a été revu à la hausse, le trafic attendu sur les lignes Paris Orly passe de 356 160 à 245 000.

Compte tenu du cadencement annoncé par la SNCF et de la durée du trajet, une perte de trafic sur la liaison Strasbourg – Paris de 40 % peut être envisagée.

Si l'impact sera plus élevé sur Orly (desserte de Paris *intra muros* pour la majorité des passagers) que sur CDG (effet hub, transit en direction d'autres destinations), l'effet peut raisonnablement être estimé à 70 % sur Orly et à 20 % sur CDG. Ces proportions ont été reprises dans l'évaluation de trafic de juillet.

L'évaluation du trafic charter, qui passerait de 60 000 passagers en 2005 à 100 000 passagers en 2008 (+ 60 %) peut être contestée. De même, la prévision pour 2008 optimise le trafic européen à 264 300 passagers (143 792 en 2005, soit + 54 %) et celui du trafic international à 120 000 passagers (89 474 en 2005, soit + 74,5 %). Une perspective de trafic à 1,5 millions de passagers en 2008 est tout à fait envisageable (prévision de l'aéroport pour 2008 à 1,6 millions).

L'impact de ces réductions de trafic prévisible est d'autant plus important que l'existence de coûts fixes élevés crée une corrélation forte entre le nombre de passagers et le seuil de rentabilité d'une plate-forme aéroportuaire.

1.4 LE TRAFIC AERIEN

1.4.1 LE TRAFIC

Le trafic de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim est relativement stable et se situe à plus ou moins deux millions de passagers. Un effritement est néanmoins perceptible, et ce dès avant la mise en fonction de la liaison de trains à grande vitesse PARIS-BAUDRECOURT courant 2007.

Le fret connaît une évolution contrastée, avec une tendance à la baisse (-3% sur la période 2002-2005).

Le fret « avionné », qui concerne les marchandises transportées dans les soutes des avions dits mixtes ou dans les avions cargo, connaît une baisse sensible durant la période contrôlée (- 36 %). Le fret « camionné », qui concerne les marchandises transportées par camion sous lettre de transport aérien (LTA), progresse de manière sensible (9 %). La construction d'une nouvelle gare de fret, achevée en 2002, contribue à cette croissance.

Ces prévisions de trafic prennent en compte, dès avant 1999, l'impact de l'arrivée du TGV Est (voir annexe § 2 trafic).

1.4.2 LES FREQUENCES

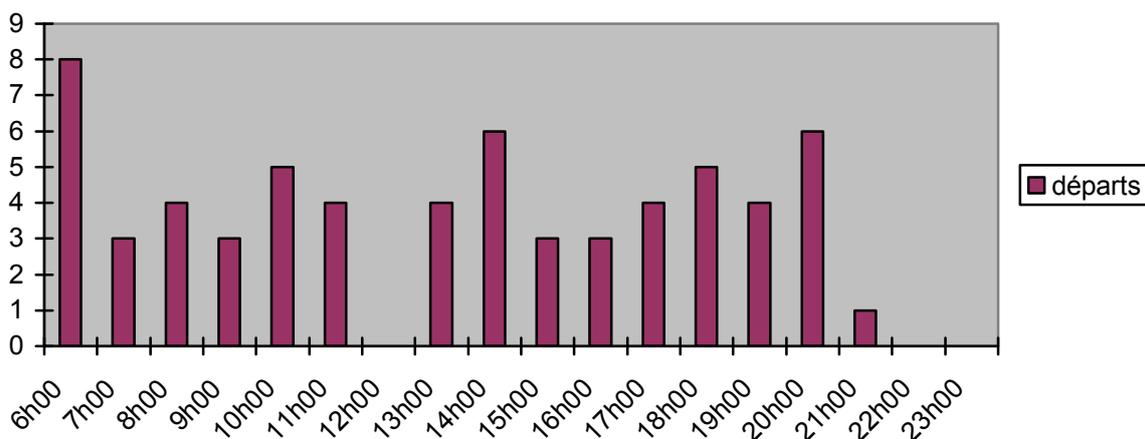
1.4.2.1 LA FREQUENCE MAXIMALE ET LA FREQUENCE EFFECTIVE

La fréquence maximale de la plate-forme est de 26 mouvements/heure, soit 442 fréquences jour.

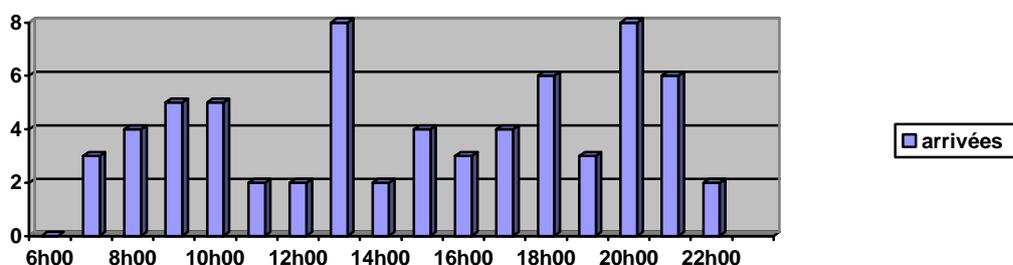
La fréquence effective est de 130 mouvements commerciaux/jour, plus les vols d'aviation générale et les vols de la Protection civile. La plate-forme possède donc un important potentiel technique de développement. Il convient néanmoins de préciser que ce potentiel doit être compris en termes de mouvements, ce dernier étant tributaire de l'emport moyen de passager qui relève de la stratégie mise en œuvre par les compagnies (type d'appareils utilisés). Ce paramètre dépend en grande partie des options retenues (liaisons de point à point court courrier, liaisons hub, liaisons d'affaires sur Paris, charters, liaisons « bas coûts »...).

1.4.2.2 LES FREQUENCES ENREGISTREES

Le graphique ci-dessous est celui des départs, tels que décrits dans le livret des horaires « été 2006 » de l'aéroport international de Strasbourg, concernant les vols réguliers, pris en compte pour le lundi (les horaires varient en fonction des jours de la semaine, certaines destinations régulières ne sont donc pas mentionnées).



Source : table horaire « été 2006 », départs/ CRC Alsace



Source : table horaire « été 2006 », arrivées/ CRC Alsace

En termes d'activité de l'aérogare, les créneaux de 6h00 à 7h00 au départ (départ de quatre vols à destination de Paris) et les créneaux de 18h25 à 21h55 (six retours de Paris) sont les plus denses. Ils concernent essentiellement la clientèle d'affaires à destination et en provenance de Paris. L'aéroport de Strasbourg-Entzheim se caractérise par une forte activité de vols d'affaires, concentrés en début de journée pour les départs, essentiellement vers Paris, et en soirée pour les retours de Paris. La fréquence maximale (26 mouvements par heure) permet un développement important de l'activité. A titre d'exemple, pour un jour d'activité moyenne (14 juin 2006), neuf décollages (aucun atterrissage) sont prévus dans le créneau le plus chargé (6h00 – 7h00), soit un potentiel disponible de 17 mouvements.

1.4.3 LES PRINCIPALES LIAISONS ET LES OPERATEURS

Les principaux opérateurs sont les suivants (les destinations sont les aéroports desservis, les destinations nécessitant une correspondance ne sont pas détaillées ; les destinations indiquées sont celles des vols réguliers) :

- Le groupe Air France-KLM (Air France, Régional, Brit Air), qui dessert en direct ou en partage de code (vol vendu sous un pavillon et opéré par une autre compagnie) : Amsterdam, Bordeaux, Clermont-Ferrand,

- Copenhague, Lille, Londres-Gatwick, Lyon, Marseille, Nantes, Nice, Paris Charles De Gaulle, Paris Orly, Rennes, Toulouse ;
- Alitalia (Milan) ;
 - Austrian Airlines, opérateur : Tyrolean Airways (Vienne) ;
 - Iberia (Madrid) ;
 - Lufthansa (Munich). *Il convient de préciser que la « ligne aérienne » Strasbourg – Francfort, desservie par autobus, transporte annuellement environ 100 000 passagers ;*
 - Olympic Airlines (Athènes sur vols spéciaux Parlement européen) ;
 - Royal Air Maroc (Casablanca) ;
 - SN Brussels Airlines (Bruxelles) ;
 - Turkish Airlines (Istanbul) ;
 - Tunisair (Djerba, Tozeur, Tunis) ;
 - Transaero Airlines (Moscou).

L'examen des chiffres par destination pour les vols réguliers et non réguliers (charters, vols spéciaux parlementaires, aviation d'affaires) révèle une stabilité.

La moyenne annuelle s'établit à 1 908 000 passagers pour les vols réguliers, à 85 000 passagers pour les vols non réguliers, et à 13 000 passagers en transit (vols réguliers et non réguliers). La part des vols non réguliers est de 4,26 % de l'ensemble des passagers (hors transit). Cette proportion, qui peut sembler faible compte tenu du potentiel en clientèle touristique de la région, s'explique en partie par la prépondérance des tours opérateurs helvétiques et allemands qui privilégient les plates-formes de Bâle-Mulhouse et celles situées en Allemagne.

Le poids des destinations parisiennes, Paris-Orly et Paris Charles De Gaulle apparaît prépondérante dans la répartition du trafic.

1.4.4 LES ENQUETES « ORIGINE ET DESTINATION » DILIGENTES PAR L'AEROPORT

Consciente des faiblesses de la plate-forme en termes d'offre de transport à destination de la clientèle touristique, la direction de l'aéroport fait régulièrement procéder à des enquêtes auprès des passagers, afin d'orienter ses démarches commerciales.

Un directeur commercial et marketing est responsable du secteur de la prospection et du développement dans ces domaines. La direction commerciale et marketing est à l'origine de ces enquêtes. Les synthèses des enquêtes « origine et destination » fournies par l'aéroport concernent trois exercices, 2001, 2003 et 2004. La dernière enquête date de 2004, l'aéroport n'en ayant pas fait réaliser en 2005.

Les enquêtes sont réalisées par l'aéroport sans financement extérieur. Les résultats sont exploités par le service commercial pour ses besoins de développement.

1.4.4.1 L'ORIGINE DES PASSAGERS

La première partie de l'enquête a consisté à identifier l'origine des passagers.

Les passagers utilisant l'aéroport de Strasbourg-Entzheim sont pour moitié des personnes issues de la région (46,6 % en 2001, 57,5 % en 2004). Une forte majorité de ceux-ci sont originaires du Bas-Rhin (72,4 % en 2004), contre moins de 9% provenant des régions voisines d'Allemagne et 9,5 % du Haut-Rhin. Les déplacements restent majoritairement motivés par des raisons professionnelles (74,2 % en 2001, 62,6 % en 2004). Le détail figure en annexe.

1.4.4.2 LA DESTINATION DES PASSAGERS

Les enquêtes sont destinées à préciser la politique commerciale de l'aéroport en essayant de définir, le plus finement possible, les besoins de la clientèle. Les conclusions des enquêtes tendent à démontrer la carence en offre en termes de liaisons de point à point, de nombreux passagers étant contraints d'avoir recours à des vols de correspondance à partir d'un hub. La clientèle touristique, qui est plus concernée par les vols charters et les vols à bas coûts, et qui pourrait compléter les créneaux moins chargés, fait en partie défaut à la plate-forme strasbourgeoise.

La réalisation de ces enquêtes, très fouillées en terme d'analyse de la clientèle, est à souligner. Elle accrédite l'idée d'une direction de la concession proactive et tournée vers le développement commercial de la plate-forme. L'efficacité de cette démarche, au demeurant nécessaire, est néanmoins limitée, dans la mesure où l'offre de transport et la gestion des vols (point à point ou transit) est du ressort exclusif des compagnies aériennes.

1.5 LES ENQUETES DE SATISFACTION

1.5.1 LES ENQUETES DE SATISFACTION COMPAGNIES AERIENNES ET ENTREPRISES IMPLANTEES SUR LA PLATE-FORME

L'aéroport a procédé en 2002 à une enquête auprès de compagnies aériennes présentes sur la plate-forme. Les résultats font globalement apparaître la satisfaction des prestataires. Une seconde enquête a été confiée en 2004 à un cabinet spécialisé a porté sur le degré de satisfaction des partenaires de l'aéroport. La qualité globalement satisfaisante des prestations de l'aéroport ressort de l'enquête.

1.5.2 LES ENQUETES DE SATISFACTION DES VOYAGEURS

Les enquêtes de satisfaction des voyageurs sont réalisées semestriellement depuis 2002. Elles donnent lieu à la réalisation de plans d'action.

L'aéroport a fourni la synthèse de trois enquêtes réalisées en 2003, 2004 et 2005. Ces enquêtes sont réalisées par des cabinets spécialisés. Les enquêtes sont diligentées dans le cadre d'une action commune de 11 aéroports. Les enquêtes portent sur la desserte, les aménagements en termes de parking, d'offre commerciale (restauration, boutiques), de la qualité de l'aérogare, de l'accueil du personnel (aéroport et compagnies aériennes).

L'indice de satisfaction en novembre 2005 était de 92,1 %, la note globale attribuée de 7,25 / 10. Les enquêtes sont réalisées de manière régulière, ce qui permet d'évaluer des tendances.

1.5.3 LES ENQUETES DE SATISFACTION AUPRES DES AGENCES DE VOYAGE

L'aéroport de Strasbourg-Entzheim a fait réaliser des enquêtes de satisfaction auprès des voyageurs en France (2003) et en Allemagne (2004). Les enseignements tirés par le concessionnaire concernent la zone de chalandise, la qualité de l'offre, des prestations, des conditions de transport, de parking et d'accueil. Les besoins exprimés en termes de destinations souhaitables alimentent la réflexion de la direction marketing de l'aéroport dans ses démarches commerciales.

1.6 LA DESSERTE DE L'AEROPORT

L'aéroport de Strasbourg-Entzheim est situé à 19 kilomètres de Strasbourg et est relié à la ville par l'autoroute A 35. La voie ferrée passe à proximité immédiate de la plate-forme.

1.6.1 LES MOYENS DE TRANSPORT UTILISES

L'aéroport de Strasbourg-Entzheim a fait réaliser une enquête auprès des passagers en 2003 portant sur le renforcement de la desserte par train. Les résultats de cette étude permettent d'évaluer l'importance relative des différents moyens de locomotion utilisés pour se rendre à l'aéroport. Il ressort de cette étude que la part de la desserte automobile représente, en 2003, 83% de la desserte. Les transports en communs ne représentent alors que 9%. La part de marché de la navette de la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS) passe de 8% en 2003 à 4,8% de la desserte en 2005. La part de la desserte ferroviaire est insignifiante à 1%.



Source Aéroport de Strasbourg – « enquête desserte de l'aéroport par train 2003 ».

1.6.2 LA DESSERTE FERROVIAIRE

Une ligne ferroviaire desservant la gare d'Entzheim existe, mais ne permet pas une desserte aisée de la plate-forme. La ligne SNCF (non électrifiée) dessert la gare d'Entzheim, située à 10 minutes à pied de l'aérogare. En 2003, la desserte ferroviaire représentait 1% du nombre des passagers empruntant la plate-forme.

La situation actuelle correspond à une non desserte ferroviaire de l'aéroport, alors que la voie ferrée passe devant la plate-forme.

1.6.3 LA DESSERTE PAR LA NAVETTE CTS

1.6.3.1 DESCRIPTION DE LA DESSERTE

La Compagnie des transports strasbourgeois met à la disposition des voyageurs une desserte par navette autobus à partir de la station de tramway « Baggersee ». Cette navette fonctionne tous les jours de 5h00 à 22h30. Le cadencement est de 20 minutes du lundi au vendredi de 7h00 à 9h00 et de 16h00 à 19h00, et de 30 minutes durant les autres créneaux horaires. La durée du trajet est de 15 minutes dans des conditions de circulation fluide. La durée du trajet est estimée par la CTS à 40 minutes depuis la gare SNCF, 35 minutes depuis la station de tramway « Homme de fer » et de 50 minutes depuis la station « Wacken » (Palais des congrès et Parc des expositions).

Les tarifs sont les suivants (incluant la liaison par autobus ou tramway sur le réseau CTS) :

	Tarif 2003/2004, □	Tarif à c/. 28.03.04, □	Tarif à c/. 27.03.05, □
Ticket aller	4,90	5,00	5,10
Ticket aller-retour	9,00	9,30	9,60
Carnet 10 tickets	44,60	45,50	46,40
Abonnement mensuel	54,00	55,10	56,20

Source CTS

1.6.3.2 LA FREQUENTATION DE LA NAVETTE CTS

La desserte de l'aéroport est suivie statistiquement par la CTS.

Nombre de déplacements réalisés.

	tickets	abonnements	total
2003	107 679	13 960	121 639
2004	83 458	12 240	95 698
2005	80 040	12 120	92 160
Évolution 2003/2005 %	- 25,67 %	- 13,18 %	- 24,23 %

Sources CTS

Parts de marché navette / automobile

	Navette	Automobile	Part marché navette	Ecart N-1 %
2004	95 698	1 919 372	5,0 %	- 16,5 %
2005	92 158	1 920 893	4,8 %	- 8,2 %

Sources CTS

Les résultats obtenus par la navette sont marginaux par rapport à la desserte automobile, la part de marché de la navette s'établissant, d'après la CTS, à 5%. Le nombre de personnes transportées a tendance à décroître, la perte de trafic s'élevant à près de 25 % de 2003 à 2005.

1.6.3.3 LE FINANCEMENT DE LA NAVETTE CTS

Le coût du service de la navette aéroport CTS

	Recette H.T. en □	Coût H.T. en □	Taux de couverture
2004	391 132	704 357	55,53 %
2005	384 909	720 565	53,42 %

Sources CTS

Par convention du 10 mai 1999, la Communauté urbaine de Strasbourg (CUS), le Conseil général du Bas-Rhin et la CCI ont décidé de co-financer pour cinq ans (1998 – 2002) la desserte routière par navette de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim. En 2004, le montant annuel de la subvention s'est élevé à 339 245,79 □.

La CCI s'est engagée pour un montant de 12 195, 92 □ HT par an (80 000,00 FRF HT) en 1999. La ligne étant déficitaire, la CCI a accepté par avenant du 24 décembre 2001, de porter sa part annuelle à 57 320,83 □ HT (376 000,00 FRF HT) pour 2000 et 2001 et à 58 320,83 □ en 2002. La CCI n'a pas renouvelé sa participation au fonctionnement de la navette. L'aéroport a provisionné 64 000,00 □ par exercice pour les années 2003 à 2005, dans l'attente de la convention finalisée qui est en cours de signature. Le financement de la navette aéroport est supporté par le budget de la concession aéroportuaire.

1.6.4 LE PROJET TRAM-TRAIN

Le projet de développement d'une liaison tram-train entre Strasbourg, la vallée de la Bruche et le piémont des Vosges prévoit la desserte de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim à échéance 2008. L'investissement est prévu à hauteur de 35 M□ pour la liaison périurbaine (coût estimé total de la première phase du projet, 60 M□). Le projet prévoit le déplacement et la reconstruction de la gare d'Entzheim qui servira également à la desserte de l'aéroport. Le coût estimé du déplacement de la gare d'Entzheim est de 5 M□. La ligne de chemin de fer sera électrifiée. L'opération, répartie entre Réseau Ferré de France (RFF) et la SNCF, est subventionnée par l'Etat, le Conseil général du Bas-Rhin et la CUS.

Le temps de trajet, en liaison directe par Train express régional (TER) gare centrale de Strasbourg – Aéroport est estimé à 8 minutes. La liaison entre l'aéroport et la station de tramway « Homme de fer » est prévue à 18 minutes. La liaison en tramway entre le Parlement européen et la station « place de la Gare » devrait durer 23 minutes, ce qui permettrait une liaison entre le quartier des institutions européennes et l'aéroport en environ 40 minutes, avec rupture de charge à la gare centrale. Le cadencement est prévu à 15 minutes pour une amplitude de 5h30 à 23h30.

La CCI garde à sa charge l'aménagement de la partie du projet située sur l'emprise de la concession. Ce projet concerne essentiellement l'accès à la passerelle, avec deux descenderies, incluant deux ascenseurs pour les personnes à mobilité réduite, réalisée sous maîtrise d'ouvrage RFF. Le plan de financement de ces aménagements est en discussion avec les collectivités territoriales et devrait faire l'objet d'une convention.

Le projet tram-train devrait être opérationnel fin 2008. La SNCF prévoit un flux de 520 000 passagers par an, soit 25% à 30 % de la future desserte de l'aéroport. Le projet permet donc de réaliser un progrès considérable par rapport à la situation actuelle, mais impose toujours une rupture de charge au niveau de l'aéroport, les passagers devant traverser la zone des parkings par un cheminement piétonnier incluant une passerelle.

L'aéroport a bien anticipé le développement de la liaison ferroviaire en réalisant en 2003 une enquête auprès des passagers portant sur l'intérêt de la desserte ferroviaire. Les résultats de cette enquête ont influencé la prise de décision portant sur la réalisation de la desserte tram-train, en particulier sur le cadencement à 15 minutes. Lors de l'enquête, près de 60 % des personnes sondées s'étaient en effet prononcées pour un délai d'attente inférieur à 15 minutes, 35 % acceptaient un délai d'attente de 15 à 30 minutes, les catégories 30 à 45 minutes et plus de 45 minutes n'atteignant pas 1 %.

L'interconnexion des réseaux ferroviaires (TGV Est – TER) à partir de la gare centrale peut avoir un effet favorable pour l'aéroport en termes de zone de chalandise. L'impact de la liaison tram-train sur le trafic aéroportuaire ne devrait cependant pas être significative à court terme. L'objectif annoncé par la SNCF d'une desserte de l'aéroport par le tram-train dans sa version TER de plus de 500 000 passagers / an permettrait un rééquilibrage important des moyens d'accès à la plateforme.

1.6.5 LA DESSERTE ROUTIERE

La voie routière constitue l'essentiel de la desserte de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim, avec au moins 83 %.

Un comptage des véhicules établi conjointement par l'Aéroport et la Direction départementale de l'équipement du Bas-Rhin (DDE) a permis d'estimer le trafic réel. Les chiffres datent de 1998 mais donnent une base objective. L'accès aux zones de parking de l'aéroport représentait 4 132 à 3 766 véhicules jours en débit moyen, selon la voie d'accès, soit un flux annuel de 1,5 et 1,3 millions de véhicules/an. Ces chiffres sont à rapprocher des estimations de la CTS qui évalue la part de marché de la desserte automobile de l'aéroport à 1,9 millions de passagers en 2005.

La desserte routière reste donc prépondérante pour l'aéroport de Strasbourg-Entzheim.

1.7 LES PARKINGS

1.7.1 DESCRIPTION DES INSTALLATIONS

L'aéroport de Strasbourg-Entzheim dispose d'une importante capacité de parkings, totalisant 3 610 places. Le détail de la répartition des places est joint en annexe.

Jusqu'en 2006, les capacités en parking étaient suffisantes. La CCI a effectué un investissement important en réalisant un parking souterrain à deux niveaux d'une capacité de 1 185 places. Le réajustement des tarifs en 2006, afin de les adapter à la concurrence des autres plates-formes, a conduit à la saturation des parkings.

1.7.2 LES MODALITES D'EXPLOITATION

1.7.2.1 DESCRIPTION DES MODALITES D'EXPLOITATION

La CCI a décidé de confier l'exploitation des parcs de stationnement de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim à un tiers. La prestation est attribuée sous la forme d'un marché de prestation (marché négocié d'opérateurs de réseaux). L'activité du prestataire consiste à percevoir les péages et redevances des usagers, de garder, nettoyer, entretenir et réparer les équipements et entretenir les espaces verts des parcs de stationnement. La CCI assure les investissements et détermine le montant des redevances.

1.7.2.2 LE RENOUVELLEMENT DU MARCHE D'EXPLOITATION DES PARKINGS DE L'AEROPORT

La CCI a procédé au renouvellement de l'appel d'offres relatif à l'exploitation des parkings de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim publié au JOCE, dans les DNA et au BOAMP le 18 mars 2005. Six entreprises ont demandé une consultation, deux offres ont été réceptionnées par la commission d'appels d'offres de la CCI. Les sociétés Parcus, détenteur du précédent marché, et Vinci Park Services (Vinci PS) ont déposé des offres qui ont été déclarées recevables. Dans le cadre de la négociation qui a suivi la première soumission, deux autres offres ont été déposées par les soumissionnaires. Au terme de la troisième et dernière offre, la commission d'appel d'offres a décidé d'attribuer le marché à Parcus, l'avis d'attribution du marché ayant paru dans les DNA du 28 septembre 2005 et le BOAMP du 14 novembre 2005. L'analyse des offres permet de conclure à une égalité des prestations offertes par les deux entreprises.

La décision s'est néanmoins faite sur la base de la prise en compte par Parcus de la baisse probable du trafic liée à la mise en service du TGV Est. Une option a été souscrite, prévoyant qu'en cas de baisse du trafic passager de 25 %, le montant annuel de la prestation serait réduite.

Le marché a été bien négocié par l'Aéroport, les offres s'étant sensiblement améliorées durant la période de négociation.

1.7.3 LES TARIFS

Les tarifs de parking de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim comparés aux plates-formes voisines se présentent de la manière suivante :

en □	0 à 1 heure		1 jour		8 jours		semaine supplémentaire	
	extérieur	couvert	extérieur	couvert	extérieur	couvert	extérieur	couvert
Strasbourg-Entzheim*	3,00 □	4,00 □	15,00 □	17,00 □	36,00 □	94,00 □	30,00 □	77,00 □
EuroAirport Bâle-Mulhouse**	2,40 □	3,60 □	9,00 □	16,00 □	43,00 □	128,00 □	31,50 □	112,00 □
Metz Nancy Lorraine***	1,00 □	- □	8,00 □	- □	30,00 □	- □	21,00 □	- □
Baden-Airpark ****	0,60 □	0,60 □	7,00 □	8,00 □	25,00 □	32,00 □	15,00 □	20,00 □
Stuttgart*****	- □	2,00 □	18,00 □	10,00 □	46,00 □	49,00 □	46,00 □	49,00 □

source : sites Internet des aéroports

* tarif week-end du vendredi midi au lundi midi sur P4 : 21,00 □ ; tarifs extérieurs sur P4 ; tarif semaine sur le P4 à 30,00 □ ; abonnement trimestre tous parkings 310,00 □,

**tarif extérieur sur parking le plus avantageux

*** uniquement sur parkings extérieurs ; maximum 4 semaines, 90,00 □

**** tarif extérieur sur le parking le plus avantageux

***** possibilité de parking gratuit pour 1 heure au P 0 ; tarifs les plus avantageux extérieurs et couverts

Source Aéroport de Strasbourg-Entzheim

Les tarifs de Strasbourg-Entzheim sont comparables à ceux de l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse, mais supérieurs à ceux de Baden-Airpark. La plate-forme de Baden-Airpark, aux aménagements adaptés aux compagnies charter et à bas coûts, apparaît de plus en plus comme le concurrent le plus direct de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim dans le créneau du tourisme à l'international.

La direction de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim est très attentive aux recettes issues du parc de stationnement, qui constituent une part essentielle de ses recettes extra aéronautiques comme le démontre le tableau suivant :

Les recettes du parking de 2001 à 2005

en K €	2001	2002	2003	2004	2005
parking	5 260	5 215	5 394	5 350	5 886
total extra aéronautique	12 552	12 375	12 301	12 152	12 528
parking / total extra aéro	41,91 %	42,14 %	43,85 %	44,03 %	46,98 %
total chiffre d'affaires (CA)	22 338	23 729	25 534	25 667	27 165
parking / total CA	23,55 %	21,98 %	21,12 %	20,84 %	21,67 %
total CA hors TA*	19 272	18 814	19 239	18 652	19 027
parking/total CA hors TA	27,30 %	27,24 %	28,04 %	28,69 %	30,94 %

Source aéroport de Strasbourg-Entzheim/CRC Alsace (*hors taxe d'aéroport)

Les recettes liées au parking sont essentielles pour les finances de l'aéroport de Strasbourg. Le rapport entre les recettes de parking et le chiffre d'affaires hors taxe d'aéroport (cette taxe est affectée, le chiffre d'affaire brut n'est pas significatif de la marge financière effective de l'aéroport) est croissant. L'aéroport de Strasbourg-Entzheim est de ce fait toujours plus dépendant de cette recette.

La clientèle d'affaires, largement captive au moins jusqu'à la mise en œuvre de la LGV Est, utilise habituellement les parkings pour une période allant de 1 à 5 jours.

Une adaptation des tarifs de longue durée en direction d'un rapprochement de ceux pratiqués par le Baden-Airpark apparaît comme souhaitable en terme d'attractivité. Un effort a déjà été consenti par l'aéroport en matière de tarifs week-ends. Ceux-ci sont valables sur le parking P4 du vendredi midi au lundi midi sur une base forfaitaire de 21,00 €. De même, un tarif forfaitaire à la semaine de 30,00 € sur le P4 a-t-il été instauré en 2006. Cette formule a rencontré un réel succès, provoquant même la saturation de ce parking. L'adaptation de la politique tarifaire effectuée en 2006, basée sur des études statistiques fines et des simulations, a conduit à la saturation temporaire des parkings. La saturation observée durant la saison estivale 2006 pose la question de la desserte de l'aéroport à court, moyen et long terme dans la mesure où la desserte par automobile représente 83 % du total de la desserte.

La solution applicable à l'aéroport de Strasbourg-Entzheim est cependant difficile à trouver à moyen terme. L'augmentation de l'offre en place de parking pourrait être séduisante en ce qu'elle satisferait les besoins de la clientèle et viendrait encore conforter les recettes extra aéronautiques. Deux paramètres doivent cependant être pris en considération : la chute probable de la fréquentation après la mise en œuvre de la LGV Est et l'ouverture d'une ligne TER cadencée dans le cadre du projet tram-train. La solution à court terme des problèmes de saturation des parkings semble donc résider dans un suivi fin de l'évolution du trafic jusqu'à juin 2007 et une promotion soutenue de la desserte par navette CTS.

1.8 LA PRISE EN COMPTE DE L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL

1.8.1 LA COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT

1.8.1.1 LA COMPOSITION DE LA COMMISSION

Les Commissions consultatives de l'environnement (CCE) regroupent l'ensemble des acteurs concernés par l'environnement aéroportuaire. Elles sont créées en application du décret n° 87-341 du 21 mai 1987 modifié. La Commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim a été constituée par arrêté préfectoral du 26 juillet 2000. La CCE est composée de trois collèges (collectivités locales, professions aéronautiques, associations) de neuf membres chacun. Le Comité permanent de la CCE est composé de trois membres par collège. Le Comité permanent, présidé par le préfet ou son représentant, instruit les questions à soumettre à la CCE et délibère sur les affaires qui lui sont soumises par le président de la Commission, en raison de leur urgence.

1.8.1.2 L'ACTIVITE DE LA COMMISSION

La Commission s'est réunie dix fois de 2001 à 2005. Elle se réunit au moins une fois par an. L'absentéisme est limité, et les associations de défense de l'environnement et des riverains sont bien représentées et actives.

1.8.1.3 L'ACTIVITE DU COMITE PERMANENT DE LA CCE

Le Comité permanent de la CCE se réunit au moins annuellement. L'absentéisme est limité et les associations de protection de l'environnement et des riverains sont bien représentées et actives. Comme pour la CCE, le Comité permanent a été particulièrement sollicité en 2003 dans le cadre de la révision du plan d'exposition au bruit (PEB). La réduction du périmètre du PEB et la diminution du nombre des habitations susceptibles d'être prises en charge pour des subventions liées à l'isolation acoustique ont été relevées par les associations.

1.8.2 LA COMMISSION DE VOISINAGE

Cette commission a été mise en place suite au protocole d'accord « Pour un développement durable de l'aéroport, au service de l'économie régionale, dans le respect de la qualité de vie des riverains », adopté le 2 février 1998 par la CCE. Cette commission comprend deux collèges, celui des représentants des riverains (maires des communes riveraines et associations de riverains) et celui des représentants de l'activité aéronautique (CCI, DGAC Nord-Est, compagnies aériennes, personnel de l'aéroport). Elle est essentiellement réunie dans le cadre des demandes d'atterrissages dérogatoires entre 5h00 et 6h00. Cet organisme facultatif contribue au développement de la concertation entre les professionnels de l'aéronautique et les riverains en permettant d'émettre rapidement un avis relatif aux vols dérogatoires.

1.8.3 LES ACTIONS MISES EN ŒUVRE PAR L'AEROPORT DE STRASBOURG-ENTZHEIM

1.8.3.1 LA CHARTE DE L'ENVIRONNEMENT « 50 ACTIONS POUR 5 ANS »

La mobilisation des riverains contre l'implantation d'un hub logistique européen à Strasbourg-Entzheim par la société DHL a été très importante et a conduit à l'abandon de ce projet. Cet épisode n'a pas été neutre dans la décision finale de renoncer à l'allongement de la piste à 3 000 mètres. La direction de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim a pris toute la mesure de l'impact environnemental sur son développement futur. Dépassant les seules contraintes réglementaires et techniques, l'aéroport a décidé de conduire une action de communication en direction des pouvoirs publics, des élus et des riverains. Cette action est articulée autour d'un projet, « 50 actions pour 5 ans », qui est rédigé sous la forme d'une charte de l'environnement. La charte a été rédigée en 2001. La nouvelle charte, cosignée par le préfet de région porte sur la période 2006 – 2010.

1.8.3.2 L'ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

L'aéroport a réalisé, dans le cadre des engagements prévus dans la charte 2001-2006, une analyse environnementale publiée en juin 2005. Cette analyse s'inscrit dans le cadre des contraintes environnementales réglementaires et permet, sous forme de fiches, de réaliser l'état des moyens humains et matériels mis à disposition sur le site. Des indicateurs quantitatifs et qualitatifs sont mis en œuvre afin de réaliser le suivi des mesures environnementales. Cette méthode permet à l'aéroport d'assurer un suivi fin de la problématique environnementale. Elle

correspond également à l'auditabilité des pratiques dans le cadre d'une certification environnementale du type ISO 14001.

1.8.3.3 LE COMPTE RENDU ANNUEL « SYMBIOSE »

L'aéroport s'est doté d'un dispositif automatisé de mesure du bruit et de suivi des trajectoires (Système de Mesure du Bruit, d'Information et d'Observation Strasbourg Entzheim – SYMBIOSE). Cet outil a été mis en service le 1^{er} janvier 2002 et les analyses qu'il produit servent de support technique aux instances de concertation. Ce système s'appuie sur des capteurs fixes et mobiles, ces derniers étant disposés dans les communes riveraines à tour de rôle. Les informations relatives à ces opérations sont communiquées aux élus concernés. Un compte rendu annuel d'une soixantaine de pages, le « rapport annuel SYMBIOSE », est également édité et diffusé aux riverains. Cette information, ouverte, a permis de réduire les tensions existant entre l'aéroport et les riverains en rendant objectif l'examen de la situation par rapport aux nuisances sonores.

1.8.3.4 LE RAPPORT ANNUEL DE L'ENVIRONNEMENT

L'aéroport diffuse tous les ans un rapport sur l'environnement sur format papier, disponible sous format électronique sur le site Internet de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim. Ce rapport comprend un suivi des engagements de la CCI en matière d'environnement pour la plate-forme aéroportuaire et les communes riveraines. L'activité des commissions, ainsi que les modalités de dépôt des dossiers en indemnisation pour l'isolation acoustique des logements sont également détaillées.

1.8.4 L'IMPACT SONORE DE L'AEROPORT

1.8.4.1 LE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

Le plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim a été établi en 1982 et approuvé par arrêté préfectoral du 24 août 1983. La procédure de modification du PEB a été soumise à la Commission consultative de l'environnement le 27 juin 2003. L'enquête publique a été réalisée du 19 avril au 18 mai 2004. La commission d'enquête a rendu un avis favorable à l'unanimité en date du 1^{er} juillet 2004. L'arrêté préfectoral portant approbation du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Strasbourg-Entzheim est daté du 7 septembre 2004. Le plan d'exposition au bruit lui a été annexé. Il comporte quatre zones, allant de A à D et respectivement répertoriées en zone d'exposition de 70, 62, 57 et 50 Lden³.

³ Le Lden (Level, day, evening, night) est un indice européen permettant de pondérer le niveau sonore moyen en fonction des périodes de la journée (jour, matin, soirée) considérées. L'indice Lden est exprimé en décibels (dB) évalué à l'aide d'une échelle logarithmique afin de pondérer l'impact auditif en fonction des différentes heures de la journée.

Les zones A et B concernent l'emprise aéroportuaire. Trois communes sont concernées par la zone C (Lden 57), dix par la zone D (Lden 50)⁴.

Le plan d'exposition au bruit a été adopté en tenant compte des dispositions de la directive européenne 2002/49/CE qui prévoit l'établissement d'une carte d'exposition au bruit graduée en Lden. Le décret n° 200-626 du 26 avril 2002 prévoit que la prévision du PEB doit intervenir avant la fin 2005. La carte doit être élaborée pour le 30 juin 2007. Ces obligations ont été remplies.

Le nombre de mouvements enregistré en 2004 a été de 47 421. Le plan d'exposition au bruit a été élaboré pour tenir compte d'une évolution importante du trafic, l'estimation à long terme tablant sur 90 000 mouvements. Le trafic de passagers concernerait 62 000 mouvements en 2020 contre 45 160 en 2005.

1.8.4.2 LE PLAN DE GENE SONORE

Le plan de gêne sonore (PGS) de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim a été dressé en juillet 2003 et approuvé le 24 décembre 2003. Il détermine trois zones, I, II et III qui correspondent respectivement aux indices Lden 70, 65 et 50.

Le PGS est élaboré sous l'autorité du préfet, soumis pour avis aux conseils municipaux des communes concernées, à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) et à la Commission consultative d'aide aux riverains. Le plan peut faire l'objet d'une révision à l'initiative du préfet ou de l'ACNUSA.

Le périmètre du PGS a été réduit en fonction de l'étude des enregistrements sonores et des perspectives de trafic. *De facto*, le nombre des logements situés à l'intérieur des zones permettant l'indemnisation des travaux d'isolation acoustique a été restreint. La zone III du PGS modifié est de 55 Lden, alors que le nouveau PEB, en zone C, permet la construction de nouvelles jusqu'à la zone des 57 Lden. Le nombre d'immeubles susceptibles d'être subventionnés à la date de révision du PGS (décembre 2003) était de 59. Le potentiel de construction en zone PEB C se situant dans les fuseaux allant de 55 à 57 Lden (zones constructibles et susceptibles de faire bénéficier de subventions d'insonorisation) est faible. Le nombre des dossiers instruits devrait donc naturellement décroître jusqu'à la date de révision du PGS.

1.8.5 LES AIDES A L'INSONORISATION ATTRIBUEES AUX RIVERAINS

L'aide à l'insonorisation a été instaurée par la loi du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit. Elle a été instituée pour les dix principaux aéroports français, dont Strasbourg-Entzheim. La Commission consultative d'aide aux riverains

⁴ Le PEB est annexé aux documents d'urbanisme. Les constructions d'habitation sont interdites en zones A et B. Elles sont autorisées en zone C si le secteur est déjà urbanisé et desservi par des équipements publics sous réserve d'un faible accroissement de la capacité d'accueil. En zone D, les constructions sont autorisées sous réserve d'une protection phonique et de l'information des occupants. Sur l'habitat existant, les opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou des villages existants sont interdites en zones A et B et autorisées en zone C si elles n'entraînent pas une augmentation de la population soumise aux nuisances sonores.

(CCAR) de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim a été constituée par arrêté préfectoral du 26 novembre 1998, mais ne prend ce nom qu'en 2004. L'avis favorable de la commission est nécessaire à l'octroi de l'aide. La CCAR est composée de représentants de la préfecture, de la DGAC, de la CCI, de maires des communes riveraines, de membres des associations de riverains et de protection de la nature et des principaux opérateurs aériens de la plate-forme. Cette aide est financée par la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA), perçue par l'Etat auprès des compagnies aériennes. Jusqu'au premier janvier 2004, ce fonds était géré par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME). Depuis cette date, ce sont les gestionnaires des aéroports qui sont chargés d'attribuer ces aides.

1.8.5.1 LES AIDES ATTRIBUEES AVANT LE PREMIER JANVIER 2004

Les aides accordées par l'ADEME sont les suivantes :

	(en €)		
	2001	2002	2003
études	10 129,20	4 963,75	4 909,62
travaux	178 551,81	86 525,04	79 391,03
total	188 680,30	91 488,79	84 300,65
<i>dossiers retenus</i>	15	7	8

Source : ADEME, tableau des aides attribuées aux riverains de l'Aéroport de Strasbourg-Entzheim

1.8.5.2 LES AIDES ATTRIBUEES DEPUIS LE PREMIER JANVIER 2004

Depuis le premier janvier 2004, les aides sont attribuées par la CCI. Les montants suivants d'aides ont été versés et rapportés aux montants perçus de taxes (la Taxe générale sur les activités polluantes en 2004, la TNSA à compter de 2005) :

	(en €)		
	2004	2005	2006*
indemnisations	71 632	0	0
frais de gestion	14 610	4 428	0**
total des versements	86 243	4 428	0
<i>dossiers retenus</i>	6	0	0
recettes TGAP	247 013	0	0
recettes TNSA	0	4 561	12 694
solde disponible	160 770	160 903	173 597

Source : Aéroport de Strasbourg-Entzheim

* au 01.09.2006

** calculés en fin d'année

Le pourcentage des frais de gestion s'est élevé à 20,5 % des indemnisations en 2004, et a représenté l'intégralité des dépenses en 2005 (4 428,00 €). Les frais de gestion sont calculés sur les frais effectivement engagés. Il s'agit essentiellement de la quote-part représentative du temps passé par les agents de l'aéroport affectés à cette mission.

Le solde disponible est significatif à 161 873, 28 € au 31 décembre 2005, alors que les demandes d'indemnisation ont considérablement diminué.

L'activité de la Commission environnement de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim d'indemnisation du bruit (CCAR en 2004) a été la suivante :

date de la Commission	nombre dossiers examinés	nombre d'avis favorables	montant des aides attribuées en □
9 avril 2001	11	10	120 988
30 octobre 2001	8	5	67 692
<i>total 2001</i>	<i>19</i>	<i>15</i>	<i>188 680</i>
25 juin 2002	8	7	91 488
25 mars 2003	8	8	84 291
8 avril 2004	7	6	76 397
15 décembre 2005	1	0	0
Total	43	36	440 856

Sources : rapports annuels environnement Aéroport de Strasbourg / CRC Alsace

Le montant des aides accordées a considérablement décri au cours de la période courant de 2001 à 2005. Le nombre des dossiers déposés est passé de 19 en 2001 à un en 2005. Cette évolution découle de la modification du PGS en 2003.

La chambre s'interroge sur le solde significatif du montant de la TNSA reversée à l'aéroport de Strasbourg-Entzheim, dans la mesure où les travaux d'isolation acoustique ne seront plus subventionnés que dans des cas très ponctuels, dans le contexte de la redéfinition du PGS de 2003. Les fonds en question (solde au 26 septembre 2006, 175 501,81 □) sont comptabilisés sur un compte de tiers, mais la trésorerie est placée sur un compte de la section comptable de l'aéroport et profite donc à ce dernier.

1.8.6 LA QUALITE DE L'AIR

L'aéroport fait réaliser depuis 2000 des campagnes annuelles de mesure de la qualité de l'air sur le site de l'aéroport et le voisinage. Ces relevés sont effectués par l'Association pour la surveillance et l'étude de la pollution atmosphérique en Alsace (ASPA). Ces études sont diffusées par l'exploitant de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim et mises en ligne sur le site Internet de l'aéroport et sur le site de l'ASPA.

1.8.7 LA QUALITE DE L'EAU

L'aéroport de Strasbourg-Entzheim dispose depuis 2002 d'un système de gestion maîtrisée de rejet des eaux pluviales. Ce système se compose d'un réseau d'assainissement exclusivement dédié aux eaux pluviales, de bassins tampons régulateurs de débit et d'un système de mesure en continu de la qualité des eaux avant restitution au milieu naturel dans la Bruche. Depuis 2004, l'aéroport fait réaliser des analyses sur eaux pluviales par un laboratoire agréé par le Ministère de l'écologie et du développement durable.

L'aéroport de Strasbourg-Entzheim est en conformité avec la loi sur l'eau du 3 janvier 1992. La plate-forme a obtenu une autorisation d'exploitation au titre de la loi sur l'eau par arrêté préfectoral du 2 avril 2001. Sur le plan opérationnel, certaines prescriptions de l'arrêté sont encore à mettre en œuvre. Les travaux les plus importants d'équipement de la piste et des taxiways ont été réalisés dans le cadre de la reconstruction de ces installations en 2001.

1.8.8 LA CERTIFICATION ENVIRONNEMENTALE ISO 14001

L'aéroport de Strasbourg-Entzheim a initié une procédure de certification ISO 14001 environnementale. L'analyse initiale a été réalisée en juin 2005. La certification définitive est prévue pour 2008.

1.9 L'IMPACT ECONOMIQUE DE L'AEROPORT DE STRASBOURG-ENTZHEIM

1.9.1 L'ETUDE D'IMPACT

L'aéroport de Strasbourg-Entzheim a fait réaliser, en 2001, une étude d'impact économique relative à la plate-forme aéroportuaire. Les résultats ont été présentés en avril 2003. Cette étude a été réalisée par un cabinet spécialisé. L'objectif de cette étude a consisté à connaître l'impact économique de l'aéroport sur la région. Le prestataire a, classiquement, repris la distinction entre impact direct (conséquences des activités exercées sur le site), impact indirect (dépenses réalisées par les non-résidents alsaciens dans la région Alsace, hors du site aéroportuaire) et impact induit (revenus provoqués par les flux économiques directs et indirects).

1.9.1.1 LE PERSONNEL EMPLOYE SUR LE SITE DE STRASBOURG-ENTZHEIM

Les données concernant le personnel sont les suivantes :

(En milliers d'€)

	110 entreprises	salaires bruts	charges salariales	charges patronales
1995	763 salariés	15 358	3 071	6 685
2002	1 252 salariés	27 309	4 974	8 614

Source : ASI groupe Entreprise et Développement

1.9.1.2 LES TAXES FONCIERE ET PROFESSIONNELLE PAYEES SUR LE SITE

Le total des taxes foncières et professionnelles versées par le concessionnaire et les entreprises présentes sur le site a été de 2 746 490 € en 2002 contre 1 250 190 € en 1995, soit une augmentation de près de 55%. La répartition des taxes par collectivité bénéficiaire se présente comme tel en 2002 :

(En €)

	communes	département	région	CUS	total
taxe foncière	434 219	150 358	39 417	-	623 994
taxe professionnelle	169 894	192 768	573 824	1 185 920	2 122 496
total	604 113	343 126	613 241	1 185 920	

Source : ASI groupe Entreprise et Développement

L'aéroport de Strasbourg-Entzheim, malgré les nuisances liées à l'exploitation d'une plate-forme aéronautique, représente une source non négligeable de recettes pour les collectivités territoriales.

1.9.1.3 L'EVALUATION DE L'IMPACT DIRECT

L'impact direct a été évalué en tenant compte des salaires et charges payés aux employés du site, des taxes versées aux collectivités locales ainsi qu'à la

consommation et aux investissements réalisés par les entreprises présentes sur le site.

	(en €)				
	salaires	taxes locales	consommation	investissements	total
1995	25 113 594	1 250 190	10 352 187	9 742 338	46 458 309
2003	40 896 305	2 746 490	12 424 960	11 073 808	67 141 563

Source : ASI groupe Entreprise et Développement

Les évaluations fournies par le cabinet mandaté par l'aéroport permettent de constater une hausse importante des flux financiers directement issus de l'activité aéroportuaire sur le site. Cette augmentation est de près de 31 % sur la période étudiée. L'évolution des salaires et charges (38,60 %) et des taxes locales (près de 55 %) est particulièrement importante.

1.9.1.4 L'ÉVALUATION DE L'IMPACT INDIRECT ET DE L'IMPACT INDUIT

Les évaluations de l'impact indirect et de l'impact induit sont basées sur l'enquête effectuée auprès de la population de 1 000 passagers non résidents en Alsace réalisée en septembre 2001. Cette enquête permet d'établir une typologie du voyageur non résident utilisant la plate-forme strasbourgeoise : une clientèle masculine (75 %), une clientèle en activité, des destinations françaises à 75 %, des déplacements d'affaires à 65 %, 72 % avec les congrès et salons. 30 % des non résidents réalisent un déplacement dans la journée ; sur les voyageurs restant plus longtemps, 83 % utilisent les infrastructures hôtelières. Pour les personnes restant plus d'une journée, la durée moyenne des nuitées est de 4,5. L'enquête a permis d'affiner la durée moyenne par séjour par origine géographique des passagers. La dépense quotidienne a été évaluée en moyenne à 108 €, celle du séjour à 486 €. La dépense totale est estimée à 352 M€ par an.

1.9.2 LA SYNTHÈSE DE L'IMPACT ÉCONOMIQUE

L'impact économique de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim apparaît comme tel :

	(En €)		
	impact direct	impact indirect	impact induit
1995	45 458 309	155 845 220	430 906 517
2003	67 141 563	352 870 570	743 421 475

Source : ASI groupe Entreprise et Développement

L'étude d'impact économique a été diligentée par l'aéroport. Les résultats présentés sont surtout intéressants au niveau de l'impact direct, plus faciles à cerner et moins sujets aux aléas de l'étude statistique. De même, l'impact de l'effet LGV Est, qui concernera une grande partie de la clientèle d'affaires française, n'a pas été considéré dans l'étude, diligentée en 2001. L'impact indirect et l'impact induit sont des notions à manier avec beaucoup de recul, n'étant que le reflet d'une interprétation statistique. Enfin, l'impact de la mise en œuvre de la LGV Est agira mécaniquement par substitution sur les dépenses indirectes et induites et aura des répercussions sur l'impact direct.

2 LA CONCESSION AEROPORTUAIRE

2.1 LE CADRE JURIDIQUE

2.1.1 LE CADRE GENERAL

La concession d'outillage public relative à l'aménagement et à l'exploitation commerciale de l'aérodrome de Strasbourg-Entzheim (zone civile) a été accordée à la Chambre de commerce et d'industrie de Strasbourg par arrêté interministériel du 27 décembre 1966. La concession court du 1^{er} janvier 1967 au 31 décembre 2016. Le cahier des charges a été modifié par trois avenants, en 1994, 2002 et 2005.

Le cahier des charges, de type « 1955 », joint à l'arrêté a été publié au Journal officiel du 10 février 1967. Seules les concessions aéroportuaires de Strasbourg et de Marseille sont encore régies par le cahier des charges de 1955.

2.1.2 LES SPECIFICITES DU CAHIER DES CHARGES DE TYPE 1955

Le cahier des charges de type 1955 se caractérise par les conditions très favorables de reprise de la concession pour le concessionnaire. L'article 48 (texte de 1966 conservé) de l'arrêté du 27 décembre 1966 prévoit que :

« Art. 48. – Reprise par l'État des biens de la concession. 1° A la fin de la concession (...), l'État entrera immédiatement et sans indemnité en possession de tous les ouvrages, bâtiments, installations, matériels, outillages, objets mobiliers et approvisionnements appartenant à la chambre de commerce ou détenus par elle sur l'aéroport de Strasbourg-Entzheim et qui seraient utiles pour l'exploitation de cet aéroport. L'État recevra également l'excédent net du fonds de réserve, déduction faite, avec son accord, de l'arriéré des dépenses régulièrement engagées par la chambre de commerce dans l'administration de la concession. 2° (...) L'État remboursera également à la chambre de commerce les avances que cette dernière aurait pu faire sur ses ressources propres ou la valeur non amortie des installations qu'elle aurait réalisés au moyen des mêmes ressources si ce remboursement n'a pu être effectué par imputation sur le reliquat du fonds de réserve. (...) »

Le point 2 est particulièrement important, dans la mesure où il confère à l'État la responsabilité de la reprise du passif de l'exploitation à l'issue de la période de concession. De nombreux litiges sont actuellement pendants entre l'État et des CCI en fin de concession sur la base de cahiers des charges de type « 1955 ». Le cas de la CCI ne semble cependant pas inquiéter la tutelle.

L'expiration de la concession au 31 décembre 2016, le montant important des investissements réalisés et l'impact financier de la réduction du trafic du à la mise en service du TGV Est en 2007 doivent être soulignés.

2.1.3 LE FONDS DE RESERVE

L'article 40 (texte de 1966) prévoit la constitution d'un fonds de réserve, alimenté par les recettes d'exploitation afin de couvrir les dépenses de renouvellement des installations et matériels périssables de la concession. « (...) *Le surplus des recettes d'exploitation sera obligatoirement versé au fonds de réserve* » (article 39, f du cahier des charges).

Du fait de l'importance des investissements réalisés et du mécanisme, inhérent à la concession, des amortissements de caducité, ce fonds est inexistant. Le report à nouveau de la concession est en effet négatif, à hauteur de 3 640 k€ pour l'exercice 2003, 5 183 k€ pour l'exercice 2004 et 7 202 k€ pour l'exercice 2005 (bilan de la concession, passif, capitaux propres). Les capitaux propres de la concession sont également négatifs, à hauteur de 4 825 k€ et de 6 844 k€ et 7 049 k€, respectivement pour 2003, 2004 et 2005. Il est à noter que les apports ont été évalués de manière très modeste, à hauteur de 358 k€, ce qui impacte de manière sensible les montants des fonds propres du concessionnaire.

Cette évolution est parallèle avec l'appréciation des droits du concédant, qui apparaissent au passif du bilan dans la rubrique « autres fonds propres ». Ce poste se montait à respectivement 100 222 k€, 100 164 k€ et 102 530 k€ pour les exercices 2003, 2004 et 2005. L'approche de la date de fin de concession et les caractéristiques propres au cahier des charges de type « 1955 » doivent être soulignés, ainsi que la tendance haussière du report à nouveau négatif.

2.1.4 LES CONDITIONS DE RENONCIATION AU BENEFICE DE LA CONCESSION

L'article 44 du cahier des charges prévoit la possibilité, pour le concessionnaire, de renoncer au bénéfice de la concession à l'expiration de chaque période de cinq ans avec un préavis d'un an.

En dehors de ces échéances quinquennales, la CCI peut également dénoncer la concession sous réserve d'un préavis d'un an, si des événements non prévisibles qui modifient gravement à son désavantage les conditions d'exploitation et l'équilibre financier de la concession venaient à survenir.

2.2 LES REDEVANCES AEROPORTUAIRES ET LEUR GESTION

Le recouvrement des redevances aéronautiques et extra aéronautiques est prévu à l'article 34 du cahier des charges. Les taux sont définis dans les limites fixées par le pouvoir réglementaire par le gestionnaire de l'aéroport et soumis aux membres de la Commission consultative économique pour avis.

La Commission consultative économique (CoCoEco) de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim a été créée par l'arrêté du 25 juin 1956 modifié par l'arrêté du 21 janvier 1983.

La commission se réunit une fois par an et donne son avis sur les tarifs proposés par le gestionnaire. La commission est également consultée sur le plan d'investissement et prend connaissance des éléments économiques et financiers communiqués par le gestionnaire. La direction de l'aéroport expose le compte rendu de la gestion écoulée, les hypothèses de trafic déterminant la base de calcul des aménagements tarifaires proposés, ainsi que le point sur la réalisation des investissements et les opérations prévues. La commission délibère sur les propositions soumises par le gestionnaire. Les questions tarifaires sont généralement tranchées par consensus. La tutelle, DGAC et DGCCRF, demande aux gestionnaires (mais ce point n'a aucune base réglementaire), de soumettre les propositions de modification tarifaire sur la base d'un accord consensuel avec les compagnies opérant sur la plate-forme. Les réunions annuelles sont le moment privilégié de la confrontation des points de vue du gestionnaire, la CCI et plus particulièrement la direction de l'aéroport, avec les financeurs⁵ et les principaux opérateurs. La compagnie Air France prépare ces réunions avec un soin tout particulier, étant l'opérateur de près de 80 % du trafic réalisé sur la plate-forme, sous son pavillon ou celui de ses filiales Brit Air et Régional.

3 LE CONTROLE DE LA GESTION

3.1 L'ANALYSE FINANCIERE

3.1.1 LES COMPTES DE LA CONCESSION

Les comptes de la concession sont reportés en annexe. Ils sont présentés par la CCI sous deux formes. La première correspond à la forme requise par la circulaire n° 1111 du 30 mars 1992 fixant les règles budgétaires et comptables applicables à l'assemblée des chambres de commerces et d'industrie. La seconde présente les comptes sous forme « commerciale », neutralisant l'incidence comptable de l'amortissement de caducité propre à la concession. Cette dernière est destinée à éclairer l'assemblée générale de la Chambre sur l'exploitation commerciale de l'aéroport.

⁵ l'Etat représenté par la tutelle technique, la DGAC, et de manière plus épisodique par un représentant local de la DGCCRF, dont l'action est essentiellement menée au niveau central depuis le bureau transports et communication ; les financeurs sont également les collectivités territoriales concernées, le Conseil régional, le Conseil général du Bas-Rhin et la Communauté urbaine de Strasbourg.

3.1.1.1 LES SOLDES INTERMEDIAIRES DE GESTION

Les soldes intermédiaires de gestion, après retraitement des données, apparaissent comme suit.

(En milliers d'€)

SOLDES INTERMEDIAIRES DE GESTION

		2001	2002	2003	2004	2005
1	Marge	-	-	-	-	-
2	Redevances passagers	3 813	3 626	3 991	3 696	3 749
3	Redevances atterrissage	1 872	1 796	1 936	1 780	1 767
4	Redevances sur chiffre d'affaire	1 718	1 682	1 719	1 493	1 464
5	Redevances domaniales	2 028	1 917	1 821	1 851	1 897
6	Redevance balisage et stationnement	977	951	941	980	945
7	Recettes parking	5 260	5 215	5 394	5 350	5 886
8	Refacturation pour usage	1 909	1 854	1 534	1 678	1 536
9	Recettes assistance en escale	1 636	1 707	1 828	1 780	1 737
10	Taxe Aéroport	3 066	4 915	6 295	7 015	8 138
11	Redevances Forfait	59	66	70	44	38
1+2+3+4+5+6+7+8+9+10+11	Production de l'exercice (A)	22 338	23 729	25 529	25 667	27 157
10	Contribution aux dépenses générales du gestionnaire	652	1 157	1 185	737	673
11	Achats	1 544	1 570	1 530	1 472	1 554
12	Charges externes	7 763	9 703	11 263	10 383	11 455
10+11+12	Consommations externes (B)	9 959	12 430	13 978	12 592	13 682
A-B	VALEUR AJOUTEE (VA)	12 379	11 299	11 551	13 075	13 475
13	Participation gestionnaire	0	0	5	0	8
14	Subvention d'exploitation Etat	-14	0	0	0	0
15	Subvention exploitation département	0	0	0	0	0
16	Subvention exploit° autres (Agence eau, Ademe)	17	1	7	44	9
13+14+15+16	Total Subventions d'exploitation (C)	3	1	12	44	17
17	Personnel	4 548	5 137	5 448	5 626	5 666
18	Impôts	1 326	1 344	1 605	1 761	1 785
19	Autres	0	0	0	0	0
17+18+19	Charges décaissées (D)	5 874	6 481	7 053	7 387	7 451
VA+C-D	EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION (EBE)	6 508	4 819	4 510	5 732	6 041
20	Amortissements (hors caducité)	1 947	1 975	2 003	1 929	1 881
21	Provisions	2 898	837	1 371	611	572
22	Reprises sur amortissements et provisions	1 617	1 329	376	290	370
20+21-22	Charges calculées (E)	3 228	1 483	2 998	2 250	2 083
23	Autres charges de gestion courante	28	311	16	132	25
24	Autres produits de gestion courante	0	0	0	0	0
EBE-E-23+24	RESULTAT D'EXPLOITATION (RE)	3 252	3 025	1 496	3 350	3 933
25	Produits financiers	437	227	131	71	87
26	Charges financières, y c. amortisst caducité	3 465	3 642	3 321	3 426	3 673
25-26	RESULTAT FINANCIER (RF)	- 3 028	- 3 415	- 3 190	- 3 355	- 3 586
RE+RF	RESULTAT COURANT (RC)	224	- 390	- 1 694	- 5	347
28	Produits exceptionnels	150	100	495	190	420
29	Charges exceptionnelles	691	82	344	2 204	953
28-29	RESULTAT EXCEPTIONNEL (REX)	- 541	18	151	- 2 014	- 533
	Impôt sur les bénéfices					19
RC-REX	RESULTAT DE L'EXERCICE	- 317	- 372	- 1 543	- 2 019	- 205

Source : Aéroport de Strasbourg-Entzheim / CRC Alsace

Compte tenu de la forte incidence du trafic sur les résultats de la plate-forme aéroportuaire, le rappel des chiffres du trafic sur la période est intéressant :

	2001	2002	2003	2004*	2005
Total passagers	2 114 504	2 018 419	2 065 090	1 942 004	1 954 706
production exercice (CA)	22 338 k€	23 729 k€	25 529 k€	25 667 k€	27 157 k€
CA hors taxe aéroport	19 272 k€	18 814 k€	19 234 k€	18 652 k€	19 018 k€
résultat d'exploitation	3 252 k€	3 025 k€	1 496 k€	3 350 k€	3 933 k€
<i>résultat « commercial »</i>	<i>2 044 k€</i>	<i>437 k€</i>	<i>- 343 k€</i>	<i>- 997 k€</i>	<i>727 k€</i>
résultat financier	- 3028 k€	- 3 415 k€	- 3 190 k€	- 3 355 k€	- 3 586 k€
résultat exceptionnel	- 541 k€	18 k€	151 k€	- 2 014 k€	- 533 k€
résultat comptable	- 317 k€	- 372 k€	- 1 543 k€	- 2 019 k€	- 205 k€

Source : CCI / CRC Alsace

* comprenant la provision pour risque du litige Brit Air

L'examen des soldes intermédiaires de gestion permet de constater une situation des comptes stable sur la période contrôlée. La fréquentation de la plate-forme connaît une tendance à la baisse entre 2001 et 2005, mais aucune dégradation sensible n'a été constatée. Les coûts fixes étant particulièrement élevés pour ce type d'exploitation, l'incidence de la diminution de la fréquentation est en effet particulièrement sensible.

Plusieurs points se sont avérés essentiels durant la période sous contrôle. Leur incidence fait l'objet de remarques particulières :

- Le terme de la concession, le 31 décembre 2016, a une incidence directe sur les comptes en élevant progressivement la part des amortissements de caducité. De plus, l'article 48 du cahier des charges prévoit la reprise par l'État des annuités d'emprunt restant à payer à la fin de la concession, d'où risque financier pour ce dernier ;
- Les coûts de la sécurité et de la sûreté ont cru de manière très importante depuis 2001. L'instauration de la taxe d'aéroport, à compter du second semestre 1999 n'a pas suffi à financer l'intégralité de ces coûts à Strasbourg-Entzheim. De plus, les recettes issues de cette taxe sont comptabilisées au même titre que les autres recettes de l'aéroport alors qu'il s'agit d'une ressource affectée, en l'occurrence insuffisante. L'écart entre les produits et les charges d'exploitation n'en est que plus important ;
- Les dotations aux amortissements de caducité croissent tendanciellement en fin de période de concession, ce qui contribue à la dégradation du résultat. La comparaison entre les soldes intermédiaires de gestion présentés par la CCI sous leur forme normale et « commerciale » permet de mieux envisager cette évolution ;
- Les conséquences de l'affaire Ryan Air, outre la perte d'un important potentiel en termes de développement de la fréquentation, ont eu des effets sur la comptabilité de la concession. Le paiement des contributions contractuelles dues à cette compagnie a pesé sur les charges externes 2002 et 2003 sur la ligne « contributions aux dépenses générales du gestionnaire », qui correspond à la refacturation interne des charges dues à la CCI. Le traitement de l'affaire en plein contentieux au Tribunal administratif de Strasbourg a également conduit à la constitution d'une provision pour risque de plus de

2 millions d'euros en 2004 (charges exceptionnelles), qui a contribué à la dégradation des résultats de l'aéroport pour cet exercice ;

- La situation financière de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim est saine sur la période contrôlée, avec un excédent brut d'exploitation en net redressement, malgré une stagnation du chiffre d'affaires hors taxe d'aéroport. Le résultat de l'exercice, une fois l'amortissement de caducité neutralisé (« présentation commerciale ») indique une structure globalement bénéficiaire sur la période ;
- Le risque de dégradation de la fréquentation, suite à la mise en œuvre prévue de la LGV Est en juin 2007, devrait conduire, sauf à constater un développement considérable de la fréquentation sur les destinations autres que Paris, à une dégradation importante des comptes. Le maintien prolongé de la fréquentation en dessous du million et demi de passagers conduirait à une remise en cause sérieuse des possibilités d'exploitation de la concession par la CCI.

3.1.1.2 LA CAPACITE D'AUTOFINANCEMENT

CAPACITE D'AUTOFINANCEMENT		(En milliers d'€)				
	2001	2002	2003	2004	2005	
AUGMENTATION CAF						
- valeur comptable des actifs cédés	0	0	0	0	88	
- dotations aux amortisst. et provisions	7 853	5 419	5 882	7 269	5 738	
- bénéfice d'exercice	0	0	0	0	0	
Sous total A	7 853	5 419	5 882	7 269	5 826	
DIMINUTION CAF						
- produits cessions d'éléments d'actifs	0	0	0	0	0	
- quote-part subv° virées aux résultats	0	0	0	0	0	
- reprises sur amortisst. et provisions	1 667	1 360	823	438	700	
- pertes sur exercices	317	372	1 543	2 019	205	
Sous total B	1 984	1 732	2 366	2 457	905	
CAF (A – B)	5 869	3 687	3 516	4 812	4 921	

Source : Aéroport de Strasbourg-Entzheim / CRC Alsace

La capacité d'autofinancement apparaît en progression sur la période contrôlée. L'exercice 2001 est atypique. Il est marqué par la fin des travaux de reconstruction et l'élaboration d'un plan de renouvellement ambitieux qui s'est caractérisé par la constitution d'importantes provisions. Le solde très important des provisions pour renouvellement devrait conduire à la reprise de montants importants lors de prochains exercices. Le montant des pertes, induit par la baisse probable du trafic du à l'effet LGV Est, pourrait avoir une incidence forte sur la capacité d'autofinancement à court et moyen terme.

3.1.2 LA TRESORERIE DE LA CONCESSION AEROPORTUAIRE

La trésorerie de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim est suivie conformément aux règles posées par la circulaire n° 1111 du 30 mars 1992 fixant les règles budgétaires et comptables applicables à l'assemblée des chambres de commerce et d'industrie. Les opérations de trésorerie de l'aéroport sont identifiées au sein d'une section comptable. Deux comptes courants bancaires sont ouverts au titre de l'aéroport. Les opérations de gestion active de la trésorerie de l'aéroport sont gérées par la CCI. Les produits de cette gestion sont comptabilisés au profit de l'aéroport.

La situation des comptes de trésorerie de l'aéroport à la clôture de l'exercice est la suivante :

(En milliers d'€)

	solde des comptes au 31.12	encaisse moyenne annuelle	produits financiers	taux
2002	8 025	6 636	200	3,02 %
2003	8 802	6 257	151	2,41 %
2004	8 166	4 061	72	1,76 %
2005	3 986	4 553	90	1,98 %

Sources CCI / CRC Alsace

La trésorerie constatée à la clôture de l'exercice a diminué de près de 80% entre 2001 et 2005, de 50 % en termes d'encaisse moyenne annuelle. La situation initiale, qui correspondait à une période de fort investissement, explique en partie l'importance du solde de trésorerie et de l'encaisse moyenne. Le solde moyen de trésorerie rapporté au chiffre d'affaires apparaît comme élevé. Le ratio a cependant tendance à diminuer.

(En milliers d'€)

	encaisse annuelle moyenne	chiffre d'affaires brut	% encaisse / CA
2001	6 636	23 729	28 %
2002	6 257	25 534	25 %
2003	4 061	25 667	16 %
2004	4 553	27 165	17 %

Sources CCI / CRC Alsace

La situation de trésorerie reste confortable, avec une encaisse moyenne annuelle de l'ordre de 4,5 M€ en 2005. Les produits financiers, réalisés essentiellement à partir de SICAV de trésorerie, permettent d'assurer un rendement proche de celui du marché.

3.1.3 LA SITUATION DE LA DETTE

3.1.3.1 L'EVOLUTION DE L'ENDETTEMENT

La situation de la dette apparaît comme telle :

Évolution de la dette de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim

(En milliers d'€)

	capital restant dû	intérêts courus échus	solde créditeur banque	total	évolution n/n-1
2001	31 634	41	126	31 800	-
2002	31 293	23	0	31 316	- 1,52 %
2003	29 636	- 9	196	29 822	- 4,77 %
2004	25 880	12	27	25 920	- 13,08 %
2005	24 729	8	17	24 754	- 0,45 %

Sources CCI

Sur l'ensemble de la période, l'endettement net a diminué de manière significative, passant de 31 800 k€ à 24 754 k€, soit une baisse de 22,16 %. La reconstruction de la piste et du taxiway, réalisée entre 2000 et 2001, a entraîné une forte augmentation de l'endettement durant ces deux exercices. Les programmes d'investissement des exercices suivants ont nécessité une levée d'emprunts moins importants, correspondant à un plan d'investissement plus limité. Le service de la dette a représenté 3 567 k€ pour l'exercice 2005 (3 307 k€ de capital ; 260 k€ d'intérêts).

3.1.3.2 L'AMORTISSEMENT DU CAPITAL DES EMPRUNTS APRES LA DATE DE FIN DE CONCESSION

Les emprunts souscrits ne seront pas tous amortis à la fin de la concession.

Au 31 décembre 2005, les emprunts suivant resteront à rembourser :

(En €)

organisme prêteur	date de souscription	montant du prêt	capital restant du au 31.12.2016
Crédit agricole	01.10.2002	3 050 000	203 333
Caisse d'épargne	28.02.2003	2 000 000	266 666
Société générale**	08.06.2004	2 800 000	560 001
Banque populaire***	23.06.2006	4 000 000	1 200 000
Total		11 850 000	2 230 000

Source CCI / CRC Alsace

* caducité appliquée aux immobilisations acquises grâce aux emprunts

** emprunt levé le 01.07.2005

*** emprunt levé le 01.07.2006

Compte tenu de l'approche de la fin de la concession, les investissements à réaliser d'ici le 31 décembre 2016 feront l'objet d'emprunts dont l'amortissement ne sera pas achevé à cette date. Le solde de la dette revient, de par les clauses du cahier des charges en vigueur, au concédant. La caducité n'est pas appliquée sur le capital restant dû par le concédant, règle qui est respectée par la CCI. Les conditions de la reprise de la concession feront l'objet d'une négociation. La formule privilégiée par la CCI consiste en une sortie anticipée de la concession et en la reprise de l'exploitation par une société aéroportuaire dont elle serait le gestionnaire. Il convient néanmoins d'attirer l'attention du concessionnaire et du concédant sur l'incidence prévisible du plan d'investissement à venir sur la période de fin de concession et sur les charges financière restant éventuellement à reprendre par le concédant.

Les emprunts de la concession aéroportuaire sont soumis à l'autorisation de la tutelle (DGAC et Direction de l'action régionale et de la petite et moyenne industrie). Les emprunts levés sont conformes à ces autorisations.

3.1.3.3 LE TAUX D'ENDETTEMENT

Le taux d'endettement, calculé en rapportant l'endettement sur le financement propre (fonds propres + fonds d'amortissement et de provisions) apparaît comme tel :

(En milliers d'€)

	2001	2002	2003	2004	2005
capitaux propres* (K)	85 950	92 227	95 398	93 321	95 482
dettes totales**	31 800	31 316	29 822	25 893	24 754
ratio dettes totales / K	0,37	0,34	0,31	0,28	0,26
dettes à moyen et long terme***	28 417	27 662	26 116	23 101	20 755
ratio dettes à moyen et long terme / K	0,33	0,30	0,27	0,25	0,22
financement propre**** (FP)	93 803	97 646	101 280	100 590	101 220
taux d'endettement (dettes totales / FP)	0,34	0,32	0,29	0,26	0,24

Source : CCI

* capitaux propres : capitaux propres et droits du concédant au passif du bilan

** dettes totales : emprunts et dettes auprès des établissements financiers au passif du bilan

*** dettes totales moins dettes à moins d'un an

**** capitaux propres et fonds d'amortissement et de provisions

Le taux d'endettement est mesuré et permet de constater la relative indépendance de l'aéroport par rapport au besoins de financements bancaires. Il convient cependant de préciser qu'une partie importante des investissements est financée par l'État et les collectivités territoriales, ce qui relativise la portée de ce ratio et ne permet en aucune façon de le comparer avec la situation d'une entreprise privée.

3.1.4 LES RELATIONS FINANCIERES AVEC LA CCI, LES CHARGES COMMUNES ET FACTURES INTERSERVICES

3.1.4.1 LE DISPOSITIF

L'aéroport participe au budget de la CCI sous la forme du remboursement de prestations internes. Les modalités de ces contributions sont définies dans un document de la CCI, sous la forme d'une note méthodologique La dernière mise à jour date de février 2006. Les mises à jour sont annuelles.

3.1.4.2 L'EVOLUTION DES FACTURATIONS INTERNES DUES PAR L'AEROPORT

Les charges communes, telles qu'établies par rapport à la comptabilité analytique, évoluent de la manière suivante :

En □	2001	2002	2003	2004	2005
Aménagement territoire	38 353,03	24 245,04	-	-	23 929,59
Direction financière	213 450,08	208 898,94	240 410,36	277 923,00	190 401,87
Informatique	14 414,64	14 402,54	24 853,81	44 951,58	87 644,94
<i>Dont personnel</i>	<i>5 381,64</i>	<i>5 369,54</i>	<i>6 603,81</i>	<i>7 003,58</i>	<i>30 073,94</i>
<i>Dont matériels et logiciels</i>	<i>9 033,00</i>	<i>9 033,00</i>	<i>18 250,00</i>	<i>37 948,00</i>	<i>57 571,00</i>
Communication	45 707,40	55 229,55	39 396,00	16 758,00	23 464,00
<i>Dont personnel</i>	<i>11 374,40</i>	<i>11 917,55</i>	-	-	-
<i>Dont « Point économique »</i>	<i>34 333,00</i>	<i>43 312,00</i>	<i>39 396,00</i>	<i>16 758,00</i>	<i>23 464,00</i>
Ressources humaines	54 454,24	74 035,10	91 784,62	93 760,27	91 477,63
Direction générale	193 515,15	187 322,59	236 375,72	172 448,92	170 868,38
Sces gén. assurances	8 752,16	-	-	-	-
Direction juridique	63 855,22	51 116,52	68 309,53	78 823,58	56 329,74
Moyens gén. immobilier	-	-	9 781,80	470,96	-
Élus consulaires	-	-	17 662,50	18 116,00	23 333,00
TOTAL	632 501,92	615 250,28	728 574,34	703 252,32	667 449,15

Source : CCI

Les charges communes apparaissent sous la rubrique des prestations externes. Les calculs sont établis selon une clé adaptée aux fonctions visées. Les frais sont réaffectés de manière analytique et évolutive en fonction des besoins. Les fiches horaires ont été examinées et n'appellent pas de remarque.

3.1.4.3 LA COMPTABILISATION DES CHARGES INTERNES

La CCI procède à l'imputation des charges internes sur le budget de l'aéroport sur la ligne « autres achats et charges externes », dont le total pour 2005 est de 13,7 millions d'€. La participation de l'aéroport aux charges de siège est de ce fait englobée dans les autres postes d'achats et prestations.

(En milliers d'€)

	2001	2002	2003	2004	2005
services sous-traités hors Parcus	3 729	5 648	6 800	6 989	7 737
fournitures	1 478	1 610	1 477	1 478	1 561
FACTURES INTERNES	652	1 157	1 185	737	673
entretien et maintenance	1 014	941	1 129	769	1 114
rémunération Parcus	1 044	1 047	1 063	1 080	1 073
annonces, actions de promotion	165	386	677	242	214
divers	624	561	676	614	646
honoraires	118	111	235	66	66
foires et expositions	560	430	234	203	179
affranchissement, téléphone	280	228	231	178	182
mission, déplacement, réception	192	208	139	132	137
catalogues et imprimés	103	103	132	104	100
Total	9 959	12 430	13 978	12 592	13 682

Source : Aéroport de Strasbourg-Entzheim

L'absence de précision ne permet pas d'identifier clairement l'importance de ces charges dans le budget de l'aéroport. Le poste « factures internes » correspond d'ailleurs mal à celui d' « achats et charges externes ». Cette absence d'identification des facturations de la CCI à l'aéroport est d'autant plus critiquable que les compagnies aériennes présentes à la « CoCoEco » sont sensibles à ce type de prestations.

Une annexe descriptive des charges communes et facturations interservices pourrait utilement être jointe aux documents budgétaires du service aéroport de la CCI.

En données brutes, l'évolution des facturations internes est soumise à des variations importantes :

	2001	2002	2003	2004	2005
frais de siège CCI en □	651 634	1 156 725	1 186 299	736 560	673 499
variations n / n-1	-	77,5 %	2,6 %	- 37,9 %	- 8,6 %

Source Aéroport de Strasbourg-Entzheim / CRC Alsace

L'augmentation très importante des charges communes lors des exercices 2002 et 2003 s'explique essentiellement par l'imputation à l'aéroport des coûts résultant de l'application du contrat signé avec la compagnie Ryanair. L'écart existant entre ces chiffres et ceux résultants de la répartition des charges communes par la comptabilité analytique s'explique par l'ajout de prestations payées par la CCI pour le compte de l'aéroport, à l'instar des frais de commissariat aux comptes, des insertions publicitaires dans le « Point économique » ou des audits informatiques.

(En €)

détail des factures internes aéroport	2001	2002	2003	2004	2005	variation 2001/2005
aménagement du territoire	38 353	24 245	0	0	0	ns
direction financière	213 450	208 899	240 410	277 923	197 201	- 7,61
informatique	14 415	14 403	24 854	44 952	61 552	327 %
communication/ Point éco.	45 707	55 230	39 396	16 758	23 464	- 48,66 %
ressources humaines	54 454	74 035	91 785	93 760	88 178	61,93 %
direction générale	193 515	187 323	236 376	172 449	166 191	- 14,12 %
services généraux	8 752	0	9 782	471	2 155	- 75,38 %
bureau CCI	0	0	17 663	18 116	23 333	ns
direction juridique	63 855	51 117	68 308	78 824	81 792	28,09 %
fichiers	1 109	0	0	0	0	ns
commissaire aux comptes	0	0	0	15 597	15 090	ns
informations économiques	6 659	6 850	7 100	7 253	7 154	7,43 %
services généraux	8 422	3 465	4 377	3 460	2 339	-72,23 %
informatique (audit ; Internet)	2 943	9 134	7 202	4 000	4 000	35,92 %
insertions Point économique	0	2 881	2 900	2 997	1 050	ns
refacturation frais Ryanair	0	519 143	436 146	0	0	ns
Total des factures internes	651 634	1 156 725	1 186 299	736 560	673 499	3,36 %

Sources CCI / CRC Alsace

L'augmentation des charges communes et facturations interservices mises à la charge de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim a été de 3,36 % sur la période, si l'on excepte l'imputation des frais issus de l'application du contrat avec la compagnie Ryanair. Les charges communes ont représenté 2,45 % des produits d'exploitation en 2005.

(En milliers d'€)

	total des recettes (hors taxe d'aéroport)	total des factures internes*	factures internes / recettes en %
2001	19 272	652	3,38
2002	18 814	1 157	6,15
2003	19 239	1 186	6,16
2004	18 652	737	3,95
2005	19 027	673	3,54

Sources : CCI / CRC Alsace

* charges communes et opérations interservices

En valeur relative par rapport aux recettes (hors taxe d'aéroport), la proportion des charges communes et opérations interservices apparaît également stable.

3.2 LE SUIVI DES AMORTISSEMENTS

3.2.1 LES AMORTISSEMENTS DES BIENS DE RETOUR

Les biens de retour reviennent automatiquement au concédant en fin de contrat. L'article 48 du cahier des charges applicable à la concession de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim prévoit que l'État entrera immédiatement et sans indemnité en possession de tous les ouvrages, installations, matériels et outillages, objets mobiliers et approvisionnements appartenant à la CCI ou détenus par elle sur l'aéroport de Strasbourg-Entzheim et qui seraient utiles pour son exploitation. Les biens dépréciables peuvent être non renouvelables ou renouvelables. Les biens mobiliers et immobiliers, corporels et incorporels comptabilisés dans la concession de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim sont exclusivement des biens de retour.

L'amortissement de caducité doit permettre au concessionnaire de récupérer la totalité des capitaux investis, sous déduction des concours extérieurs à l'instar des subventions, au terme de la période de concession. Dans le cas du cahier des charges de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim, l'Etat prend à sa charge le montant du capital des emprunts remboursables après l'échéance de la concession. Ce remboursement vient en déduction de l'amortissement de caducité.

3.2.2 LES PREVISIONS DE DOTATION DE CADUCITE JUSQU'A LA FIN DE LA CONCESSION

La CCI a établi un plan prévisionnel d'investissement courant de 2006 à la fin de la concession le 31 décembre 2016.

Les hypothèses retenues par la Chambre de commerce pour son évaluation sont les suivantes :

(En €)

au 31.12	caducité calculée sur biens existants (1)	dotations prévisionnelles sur budgets 2006 et 2007 (2)	dotations prévisionnelles sur investissements prévus (2006) (3)	total des dotations de caducités prévisionnelles (total 1 à 3)	capital restant du sur emprunts à contracter au 01.01.2017	dotation sur le capital restant dû (K / annuités restant dues)	dotations nettes amortissement de caducité
2006	-	2 973 590	-	2 973 590	-	-	2 973 590
2007	-	3 191 198	-	3 191 198	-	-	3 191 198
2008	2 960 429	760 882	113 765	3 835 076	1 300 000	144 444	3 690 632
2009	2 960 429	760 882	478 483	4 199 794	1 900 000	237 500	3 962 294
2010	2 960 429	760 882	632 658	4 353 969	2 200 000	314 286	4 039 683
2011	2 960 429	760 882	916 995	4 638 306	2 500 000	416 667	4 221 639
2012	2 960 429	760 882	1 362 909	5 084 220	2 700 000	540 000	4 544 220
2013	2 960 413	760 882	2 051 207	5 772 502	2 900 000	725 000	5 047 502
2014	2 960 409	760 882	3 348 581	7 069 872	3 200 000	1 066 667	6 003 205
2015	2 960 409	760 882	5 576 349	9 297 640	3 400 000	1 700 000	7 597 640
2016	3 045 452	760 882	7 805 050	11 611 384	3 600 000	3 600 000	8 011 384

Source CCI

Ce tableau, dont le caractère prévisionnel doit être souligné, permet néanmoins de constater l'accroissement à venir des charges d'amortissement de caducité restant à imputer sur les résultats de la concession. Ainsi, en 2016, le concessionnaire serait en droit d'imputer 8 M€ en amortissements de caducité (2,8 M€ en 2005), ce qui aggravera considérablement le solde négatif du résultat financier (- 3,6 M€ en 2005) ainsi que le résultat de l'exercice. De même, la part du capital prévisionnel de la dette restant à la charge du concédant apparaît de manière claire.

3.2.3 LA PERIODICITE DES INVENTAIRES

La liste des biens vérifiés a porté sur des items dont l'existence matérielle pouvait être remise en question. Il en a ainsi été d'une machine à écrire (entrée en service en 1987), d'une imprimante (1986), d'un comptoir d'enregistrement attribué à Air Liberté (1995), d'un comptoir d'enregistrement attribué à Sabena (1995) et d'une installation téléphonique (1973). Les inventaires physiques sont réalisés sur les trois sites dépendant de la CCI (aéroport, siège, pôle formation) en totalité tous les trois ans. L'inventaire a été réalisé à l'aéroport de Strasbourg-Entzheim durant la période estivale (juin à août 2006). Le précédent inventaire réalisé à l'aéroport remonte à

2001. Les sorties de l'actif en 2006, suite à l'inventaire, ont porté sur une valeur à l'actif de 1 824 997,04 € (valeur résiduelle 0,00 €) concernant 176 items.

A titre de comparaison, les sorties de l'actif pour l'exercice comptable 2005, réalisées à partir de la procédure prévue n'ont concerné que des biens valorisés à 392 199,88 €. Les sorties d'immobilisation de l'exercice précédent n'ont concerné qu'une valeur de 156 793,81€. Il est donc fort probable que l'absence d'inventaire depuis 2001 ait provoqué un report de sortie des biens physiquement disparus du patrimoine de la concession aéroportuaire de l'actif du bilan durant cette période. Les documents examinés ne permettent pas de constater la date réelle de sortie des biens retirés de l'actif durant l'inventaire de l'été 2006. L'installation téléphonique et le comptoir Air Liberté ont été sortis de l'actif suite à cet inventaire.

Une étude est en cours afin d'optimiser les inventaires grâce à la mise en place de plaquettes munies de codes barre sur les biens inscrits à l'actif. Néanmoins, compte tenu de l'importance, tant en valeur d'actif qu'en nombre d'items gérés, du fort taux de renouvellement de certains équipements, de la complexité du suivi des différentes formes d'amortissement liée à la nature même de l'exploitation en concession, un suivi plus régulier de la sortie des actifs apparaît souhaitable. Un rappel des procédures internes existantes au sein de la CCI (note « organisation du suivi des immobilisations »), demandant entre autres le signalement des sorties des immobilisations par l'envoi d'une fiche paraît nécessaire.

3.2.4 L'INCIDENCE DES RETARDS DE SORTIE DES BIENS DE L'INVENTAIRE SUR LES MONTANTS VERSES AU TITRE DE LA TAXE PROFESSIONNELLE

Les montants de taxe professionnelle versés par l'Aéroport de Strasbourg-Entzheim durant la période sous revue sont les suivants :

	montant de la taxe professionnelle en €
2001	528 142
2002	495 498
2003	538 743
2004	615 698
2005	588 652

Source CCI

La CCI fait valoir que : « l'évaluation de la part des immobilisations non sorties et soumises à la taxe professionnelle ne peut être donnée à ce jour avec certitude dans la mesure où la réconciliation des biens comptables et des biens physiques n'est pas entièrement finalisée. Au stade actuel de l'avancement des travaux, cette part se monte à : matériel et outillage 353 880 € ; agencement, installations 611 299 € ; mobilier et matériel 21 901 € ».

Il apparaît que le retard pris dans la sortie comptable des biens immobilisés retirés physiquement de l'exploitation de la concession a une incidence réelle, quoique non établie définitivement, sur la taxe professionnelle payée par l'aéroport.

3.2.5 LA PRECONISATION D'UN INVENTAIRE TOURNANT SUR UNE BASE TRIANNUELLE

Afin d'éviter le renouvellement de telles anomalies, il serait souhaitable que l'aéroport de Strasbourg-Entzheim recoure à une procédure d'inventaire annuel des immobilisations immobilières et à un inventaire tournant triennal des immobilisations mobilières. La prise en compte d'un tiers des actifs immobilisés mobiliers tous les ans éviterait les discordances constatées. La mise en œuvre effective d'un système de marquage par étiquettes munies d'un code barre, comme envisagé par la direction financière de la CCI, allégerait les procédures matérielles d'inventaire.

3.3 LE SUIVI DES PROVISIONS POUR RENOUVELLEMENT

3.3.1 LES PRINCIPES

Les entreprises concessionnaires peuvent constituer des provisions en vue du renouvellement des équipements et des installations qu'elles doivent, en fin de concession, remettre en bon état à l'autorité concédante sans qu'une indemnité soit prévue à leur profit. En application de l'article 39 – 1 – 5è du Code général des impôts, la constitution de la provision pour renouvellement est soumise à trois conditions cumulatives. Les dépenses ne doivent pas augmenter la consistance de l'actif, elles doivent être susceptibles d'amortissement et être prévisibles avec une certitude suffisante à la clôture de l'exercice. Cette dernière condition est remplie lorsque l'entreprise établit un plan de renouvellement de ses installations et de son matériel et s'y conforme.

3.3.2 LES ECARTS ENREGISTRES ENTRE LE PLAN DE RENOUVELLEMENT ET LES REALISATIONS

Le concessionnaire établit un plan de renouvellement qui détermine, par exercice, le montant prévisionnel des investissements à réaliser au titre des biens à renouveler. Les provisions pour renouvellement sont déterminées à partir de ce plan.

Les provisions et reprises de provisions pour renouvellement s'élèvent aux montants suivants :

(En

□)

Exercice	Dotations	Reprises par résultat	Reprises par droits du concédant
provisions fin 2000	7 640 542,39		
2001	2 650 102,91	1 219 360,01	2 391 628,29
2002	594 530,41	484 402,76	2 804 820,10
2003	648 077,66	5 571,50	827 605,50
2004	475 021,84	135 000,00	29 879,00
2005	495 008,46	0,00	605 333,87
provisions fin 2005	4 689 682,64		

Source CCI

L'importance des provisions en début de période correspond à la reconstruction de la piste et du taxiway. Les reprises par affectation aux droits du concédant (après réalisation effective des travaux) durant les exercices 2001 et 2002 correspondent à la finalisation de cet important programme d'investissements. Le

coût prévisionnel de l'ensemble des travaux (piste et taxiway) avait été estimé par les services techniques à 38,11 M€ (250 MF), soit 18,29 M€ pour la piste (120 MF) et 19,82 M€ (130 MF) pour le taxiway. Ces évaluations ont été réalisées par les maîtres d'œuvres conjoints, le Service technique des bases aériennes (DGAC) et la Direction départementale de l'équipement du Bas-Rhin. A l'ouverture des plis, ces montants se sont avérés surévalués. L'important écart constaté en 2001 entre les provisions réalisées en vue de la rénovation de la piste (4 048 229,77 € à la fin 2000) et de celle du taxiway et des réseaux (4 610 251,94 € à la fin 2000) et les sommes effectivement à la charge de la CCI, après versement des subventions par l'État et les collectivités territoriales explique l'importance des reprises en 2001 (1 219 360,01 €). L'écart entre les provisions constituées pour ces investissements (8 658 481,71 € en 2000 et 2001) et les reprises (1 219 360,01 € en 2001), soit 14,08 %, est néanmoins à souligner. Cet écart concerne essentiellement le taxiway, dont le coût prévisionnel dans le plan de renouvellement était évalué à 19,82 M€ pour un coût réel de 14,94 M€ (respectivement 130 MF et 98 MF), soit un écart de 24,62 % sur ce poste. Une partie importante de cet écart a été affectée, avec l'accord de la tutelle et des collectivités locales, à la réalisation d'autres travaux lourds d'investissement au titre de la rénovation des parkings d'avions et des voies de circulation, ce qui explique la différence entre les montants constatés.

Les plans de renouvellement des biens en concession par le concessionnaire ont été mis en regard avec le tableau des provisions pour renouvellement. Une partie des dotations est justifiée par l'imputation de l'augmentation de l'indice du coût de la construction. Le solde résulte de la mise à jour du plan de renouvellement. Les provisions pour renouvellement sont ajustées chaque année pour tenir compte des travaux effectués, ainsi que des nouvelles estimations du coût des futurs travaux. Les reprises de provisions affectées au résultat résultent également de l'abandon de travaux au plan de renouvellement. L'exercice 2004 est significatif à ce point de vue, le traitement de surface du bâtiment Louis Blériot (67 000 €) et l'installation de transformateurs (30 000 €) ayant été retirés du plan de renouvellement en cours d'année. Le solde (38 000 €) correspond à une reprise de la provision destinée à financer les travaux routiers, suite à une réévaluation du chantier.

A côté de ces projets abandonnés et relativement secondaires, l'année 2004 se caractérise par une réduction très importante des investissements prévus par suite du report des travaux sur des exercices ultérieurs, en particulier la fin des travaux d'aménagement de la RD 221 (3 150 k€ prévus au budget primitif, 1 082 k€ de travaux réalisés).

Plus généralement, les écarts entre les investissements prévus et les investissements réalisés en 2004 peuvent se résumer comme suit :

Investissements				(En milliers d'€)	
2003 exécuté	2004 primitif (P)	2004 rectifié (R)	2004 exécuté (E)	2004 E - P	2004 E - R
7 426	10 166	3 743	2 823	- 7 343	- 920

Source CCI : notes sur le compte de résultat 2004

Le plan de renouvellement ayant été revu progressivement à la baisse, les montants provisionnés pour renouvellement s'avèrent actuellement disproportionnés avec les besoins réels constatés. Si l'on compare le montant du solde de compte de provision pour renouvellement avec celui des travaux effectivement réalisés, un différentiel important apparaît immédiatement.

Solde des provisions pour renouvellement à la clôture de l'exercice (en milliers d'€)

exercice	solde du c/. provisions renouvellement	différence avec les travaux réalisés
2000	7 640	
2001	6 679	4 287
2002	4 704	2 616
2003	4 489	3 645
2004	4 800	4 770
2005	4 689	3 467

Sources CCI / CRC Alsace

Plan de renouvellement et montant des travaux effectivement réalisés (en milliers d'€)

exercice	nature des travaux	
2001	travaux taxiway (quote-part financement CCI)	2 102
	éclairage parking alpha	290
	total 2001	2 392
2002	travaux taxiway (quote-part financement CCI)	1 511
	rénovation bâtiment J.Auriol	378
	adaptation des caisses (passage à l'Euro)	144
	transformateurs	52
	total 2002	2 088
2003	voies de circulation et parking bravo (quote-part CCI)	806
	transformateurs	38
	total 2003	844
2004	peinture du hall départ	17
	travaux de toiture	12
	rénovation du bâtiment C.Duval	1
	total 2004	30
2005	rénovation du bâtiment C.Duval (suite)	617
	Rond point Est RD 221	300
	rénovation électricité	188
	auscultation et dégommage de la piste	59
	rénovation du hall, peinture	39
	rénovation des passerelles	19
	total 2005	1 222

Source : aéroport de Strasbourg-Entzheim

Le montant des travaux effectivement réalisés sur le plan de renouvellement est significativement inférieur à celui des provisions réalisées. Un réajustement du plan de renouvellement devrait être réalisé afin de faire coïncider le montant des provisions avec le plan d'investissement en cours.

L'approche de la fin de la durée de concession devrait être l'occasion de l'édition d'un plan de renouvellement comprenant toute la décennie restant à couvrir. Ce plan de renouvellement modifié devrait servir de support objectif aux reprises sur les provisions pour renouvellement.

3.4 LA STRUCTURE DES DEPENSES ET DES RECETTES

3.4.1 LES DEPENSES

3.4.1.1 LES DEPENSES DE SECURITE ET DE SURETE

3.4.1.1.1 LA TAXE D'AEROPORT

Pour 2006, la taxe d'aéroport a été fixée par l'arrêté du 30 décembre 2005 aux taux suivants pour l'aéroport de Strasbourg-Entzheim : tarif passager, 8,69 € ; tarif par tonne de fret, 0,60 €. Les taux 2005 étaient respectivement de 7,81 € et 0,60 €.

Les dépenses sont affectées aux dépenses suivantes :

- Services de secours, d'incendie et de sauvetage (SSIS) ;
- Lutte contre le péril aviaire (risques de collision avec les volatiles) ;
- Sûreté (contrôle des bagages, contrôle des passagers) ;
- Mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux.

Le tarif de la taxe est fonction des besoins de financement sur chaque aéroport. La liquidation est effectuée par voie déclarative par les transporteurs aériens qui payent à la caisse du comptable du budget annexe de l'aviation civile. La DGAC reverse à due concurrence à l'exploitant de l'aéroport avec un décalage dans le temps.

La gestion du suivi des recettes de la taxe d'aéroport contraint l'aéroport de Strasbourg-Entzheim à la tenue de documents internes complexes. Les écarts entre les sommes exigibles et les montants versés peuvent être importants. Les montants versés avec retard peuvent engendrer le versement de pénalités par la DGAC.

(En €)

	2001	2002	2003	2004	2005
taxe calculée	3 158 156	4 501 771	5 132 369	7 035 137	7 490 359
versements	3 126 760	4 243 911	4 865 408	6 966 525	6 676 924
écarts	31 396	257 861	266 960	68 612	813 434
pénalités	8 116	371	2 458	1024	0

Source : Aéroport de Strasbourg-Entzheim

3.4.1.1.2 LA COMPTABILISATION DU DEFICIT SUR LES CHARGES DE SECURITE ET SURETE

Depuis 2002, le montant de la taxe perçue par l'aéroport de Strasbourg-Entzheim est inférieur au coût de la sécurité et de la sûreté. La différence est imputée sur la trésorerie de l'aéroport.

La CCI réalise un tableau des opérations comptabilisées en exercices.

(En k€)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	total
taxe d'aéroport	1 594	3 046	3 158	4 502	5 132	7 035	7 490	31 957
charges sécurité sûreté	952	2 625	3 377	5 379	6 619	7 017	8 140	34 109
produits financiers	0	0	4	27	4	2	2	39
FIATA	0	0	0	323	0	0	0	232
écart	642	421	- 215	- 527	- 1 483	20	- 648	- 1 790
écart cumulé	642	1063	848	321	- 1 162	- 1 142	- 1 790	

Source CCI

La CCI a comptabilisé, au 31 décembre 2005, 1 789 000 □ au titre des produits à recevoir sur les dépenses régaliennes liées au recouvrement de la taxe d'aéroport. Ce compte est passé d'un solde de 1 162 000 □ fin 2003 à 1 112 000 □ fin 2004. Auparavant, les excédents enregistrés par l'aéroport avaient été enregistrés par la constatation d'une provision pour charges futures. Ces provisions ont été reprises entre-temps.

La comptabilisation de ces montants sur un compte de produits à recevoir ne correspond pas à la réalité comptable telle qu'elle découle de la législation fiscale applicable à la taxe d'aéroport. Si les dépenses de sécurité et de sûreté sont bien par essence régaliennes, la taxe d'aéroport, dont le taux est déterminé sur proposition de l'exploitant de la plate-forme aéronautique, a pour but de permettre à ce dernier de couvrir ces charges.

3.4.1.1.3 L'ÉVOLUTION DES CHARGES DE SÉCURITÉ ET SÛRETÉ

L'évolution des coûts de sécurité et de sûreté est liée à plusieurs facteurs, notamment le coût des installations techniques et le niveau d'exigence demandé aux plates-formes.

Le fait que l'aéroport de Strasbourg-Entzheim ait attribué, par voie de marchés publics, l'essentiel des prestations de sécurité-sûreté à des entreprises a également un impact sur ce poste de dépenses. En cas de grève, la direction de l'aéroport est en effet contrainte de fermer la plate-forme, ce qui engendre des coûts très importants. Le gestionnaire est ainsi contraint d'adapter les termes des marchés lors de leur renouvellement. Les négociations salariales correspondent à l'annexe 8 de la convention collective des personnels de sûreté, négociée au niveau national et dont les évolutions sont répercutées au niveau local par les attributaires des marchés.

Le nombre de personnes employées à temps plein dans le secteur de la sécurité-sûreté par des attributaires de marchés public est de 129. Ces personnels ne sont pas comptabilisés dans le personnel employé par l'aéroport alors qu'ils contribuent au fonctionnement de la plate-forme. Le nombre d'équivalents temps plein (ETP) de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim étant de 122 en 2005, le ratio ETP aéroport sur personnels de sécurité-sûreté employés par des attributaires de marchés publics est de 0,95.

L'évolution du taux horaire des marchés de sûreté a été le suivant pour l'aéroport de Strasbourg-Entzheim :

(En €)

	octobre 2001	octobre 2003	décembre 2004	2004/2001 %
postes d'inspection filtrage	16,19	19,40	23,75	47 %
contrôle automatisé des bagages	17,44	19,49	19,91	14 %

Source Aéroport de Strasbourg

3.4.1.1.4 LES MARCHES DE SOUS-TRAITANCE EN MATIERE DE SECURITE-SURETE

Les services sous-traités en matière de sécurité-sûreté se répartissent comme tels :

- L'inspection filtrage des passagers : 78 personnes à temps plein ;
- L'inspection et le filtrage des bagages enregistrés (contrôle des bagages de soute) : 17 personnes à temps plein ;
- Les prestations de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs : 34 personnes à temps plein.

Le montant des prestations versées au titre des marchés dans le secteur de la sécurité sûreté a été de :

(En milliers d'€)

	2001	2002	2003	2004	2005	2001/2005
inspection filtrage	695	1 250	2 118	2 354	2 868	312,67 %
pompiers	1312	1 524	1 524	1 590	1 966	49,85 %
inspection bagages	108	683	742	715	672	522,23 %
mesures exceptionnelles	47	0	0	0	0	ns
total	2 162	3 457	4 384	4 659	5 506	154,68 %

Source Aéroport de Strasbourg

Ce tableau prend en compte les prestations versées aux attributaires de marchés et le coût des opérations de sécurité-sûreté. Ces opérations comprennent en outre les immobilisations et frais de fonctionnement qui y sont rattachés. Cette interprétation est conforme au guide de la DGAC relatif aux informations à fournir par les gestionnaires d'aéroports.

3.4.1.1.5 LES INVESTISSEMENTS REALISES EN MATIERE DE SECURITE - SURETE

Le montant des investissements réalisés sur des opérations de sécurité-sûreté ne représente qu'une partie des coûts enregistrés à ce titre et financés par la taxe d'aéroport.

Le montant de ces investissements s'élève aux montants suivants :

Les investissements : part des investissements de sécurité et sûreté (En milliers d'€)

	2001	2002	2003	2004	2005
Investissements hors sécurité et sûreté	11 437	7 791	6 951	2 595	7 272
investissements sécurité et sûreté	698	379	475	228	747
total des investissements	12 135	8 170	7 426	2 823	8 019
Investissements sécurité sûreté / total	5,76 %	4,64 %	6,40%	8,08 %	9,32 %

Sources : Aéroport Strasbourg-Entzheim

L'évolution de ces montants dépend des opérations programmées dans le plan d'investissement. L'équipement de l'aéroport en contrôle automatisé des bagages a représenté un investissement important. Cet investissement a été réalisé

sur plusieurs exercices. L'installation d'une installation de contrôle du bruit a également représenté un poste conséquent.

L'aéroport de Strasbourg-Entzheim a été pilote dans le développement du contrôle intégral et automatisé des bagages de soutes. Ces investissements ont été engagés durant les exercices 1999 à 2001.

Investissement par année pour le programme « sûreté 100% bagages de soute » (milliers d'€)

1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	total
2	1 606*	130	58	172	32	18**	107**	2 125

Source : programmes investissements aéroport, CoCoEco/CRC

*plus 1,52 k □ d'investissement direct de l'État

** estimations

La structure des financements du contrat triennal d'investissement 2000 – 2002 a été la suivante : État : 20 % ; Région : 16 % ; Département : 20 % ; CUS : 20 % (part des collectivités territoriales : 56 %) ; CCI : 24 %.

Les charges d'exploitation du contrôle intégral des bagages de soute se sont élevées pour 2002 à 642 k □. Ces mesures ont été accompagnées d'une révision du financement des mesures de sûreté par l'État. Le Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (FIATA) abonde en partie les dépenses inhérentes aux dépenses de sûreté. L'aéroport a touché 323 k □ en 2002 au titre de la sécurité et de la sûreté par l'intermédiaire du FIATA. Il s'agissait d'un versement spontané de l'Etat pour apurer plus rapidement le déficit généré par les missions régaliennes.

Malgré les subventions reçues de l'État et des collectivités territoriales en matière d'investissement, l'aéroport de Strasbourg-Entzheim ne parvient pas à financer intégralement les coûts de sécurité-sûreté par la taxe d'aéroport.

3.4.1.2 LES DEPENSES DE PERSONNEL

Les dépenses de personnel sont les suivantes :

	(en k€)					
	2001	2002	2003	2004	2005	2001/2005
Salaires et charges sociales	4 548	5 137	5 448	5 626	5 666	24,59 %
évolution n / n-1	-	12,95 %	6,06 %	3,27 %	0,71 %	-
effectif	118	123	132	125	123	4,24 %
effectif en ETP	112	119,72	123,31	120,71	117,67	5,06 %

Sources CCI / CRC Alsace

Le nombre de personnes employées, en valeur absolue comme en ETP, tend vers la stabilité, voire la réduction. Les coûts ont néanmoins augmenté de manière significative sur la période, progressant de près de 25 %. Cette évolution, outre la revalorisation du point d'indice, est due à une politique active de gestion du personnel. L'augmentation des frais de personnel a porté en particulier sur la création de postes plus qualifiés, l'augmentation de la valeur du point et une politique active de gestion des carrières. Aucun recrutement n'est prévu pour 2006 dans le document financier destiné à la CoCoEco 2005. L'aéroport a par contre procédé à des modifications de l'organisation des plannings en 2005 qui ont permis une économie de 239 k□. De plus, des créations d'emploi ont été annulées et remplacées en partie par des réaffectations de missions.

3.4.1.3 LES DEPENSES D'INVESTISSEMENT

Les principaux postes ont été les suivants :

- 2001, total des investissements hors sécurité-sûreté : 11 437 k€ ;
 - dont travaux taxiway : 8 963 k€
- 2002, total des investissements hors sécurité-sûreté : 7 791 k€ ;
 - dont travaux taxiway : 5 154 k€
 - dont assainissement eaux de ruissellement : 952 k€
- 2003, total des investissements hors sécurité-sûreté : 6 951 k€ ;
 - dont travaux complémentaires de piste, parking bravo et voies de circulation : 5 509 k€
- 2004, total des investissements hors sécurité-sûreté : 2 595 k€ ;
 - dont rond point Ouest : 1 082 k€
- 2005, total des investissements hors sécurité-sûreté : 7 272 k€ ;
 - dont aménagement de la RD 221 : 2 801 k€.

La baisse sensible des investissements en 2004 est due aux importants reports effectués durant cet exercice. Le plan d'investissement n'a pas été respecté durant cet exercice. Le plan de renouvellement, qui avait donné lieu à d'importantes provisions, n'a pas été réalisé.

3.4.1.4 LES RATIOS RELATIFS A LA DEPENSE

Les ratios relatifs à la dépense nette des charges de sécurité et de sûreté ont été établis sur la base des chiffres suivants :

(En milliers d'€)

	2001	2002	2003	2004	2005
dépenses exploitation hors sécurité sûreté	11 003	12 278	12 210	11 012	10 904
charges externes hors sécurité sûreté	4 934	5 109	5 187	4 210	4 221
frais de personnel hors sécurité sûreté	4 431	5 053	5 124	5 361	5 369
contributions hors sécurité sûreté	652	1 157	1 185	737	673
frais financiers hors sécurité sûreté	986	959	714	704	641
dépenses d'exploitation	16 270	19 802	21 474	19 797	20 804
achats et charges externes *	9 959	12 430	13 978	12 592	13 682
<i>dont charges externes</i>	<i>7 763</i>	<i>9 703</i>	<i>11 263</i>	<i>10 383</i>	<i>11 455</i>
personnel	4 548	5 137	5 448	5 626	5 666
contribution	652	1 157	1 185	737	673
frais financiers	1 111	1 078	863	842	783

Sources : Aéroport de Strasbourg-Entzheim / CRC Alsace

* Les charges externes comprennent les marchés de sécurité-sûreté

Les charges d'exploitation hors sécurité et sûreté sont globalement stables en valeur absolue entre 2001 et 2005. L'intégration des charges de sécurité et sûreté aux achats et charges externes permet de constater le poids croissant de ces dépenses dans les comptes de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim.

Les ratios suivants peuvent être déduits de ces éléments :

	2001	2002	2003	2004	2005
charges externes hors sécurité sûreté / DEHDSS*	0,45	0,40	0,42	0,38	0,39
frais de personnel hors sécurité sûreté / DEHDSS	0,40	0,41	0,42	0,49	0,49
frais financiers hors sécurité sûreté / DEHDSS	0,06	0,11	0,10	0,07	0,06
contributions hors sécurité sûreté / DEHDSS	0,09	0,08	0,06	0,06	0,06

Source : Aéroport de Strasbourg-Entzheim / CRC Alsace

* DEHDSS : dépenses d'exploitation hors dépenses de sécurité et de sûreté

	2001	2002	2003	2004	2005
charges externes / dépenses d'exploitation	0,61	0,63	0,65	0,64	0,66
frais de personnel / dépenses d'exploitation	0,28	0,26	0,25	0,28	0,27
frais financiers / dépenses d'exploitation	0,04	0,06	0,06	0,04	0,03
contributions / dépenses d'exploitation	0,07	0,05	0,04	0,04	0,04

Source : Aéroport de Strasbourg-Entzheim / CRC Alsace

Le poids des dépenses de sécurité et sûreté apparaît nettement à travers l'évolution sensible des charges externes qui comprennent les marchés d'externalisation de ces dépenses.

3.4.2 LES RECETTES

3.4.2.1 L'EVOLUTION DES REDEVANCES AERONAUTIQUES

Les redevances aéronautiques sont prévues et définies par les articles R224-1 à R224 du Code de l'aviation civile. Les redevances appliquées aux aéroports dont le trafic annuel dépasse 100 000 passagers sont la redevance d'atterrissage et de balisage, la redevance de stationnement, la redevance par passager, la redevance pour usage des installations fixes de distribution de carburants d'aviation,

Les tarifs des redevances aéronautiques ont évolué de la manière suivante :

	Redevance par passager						Redevance stationnement		Taxe aéroport
	national		Europe		international		en □ tonne/heure		
	□ HT	% n-1	□ HT	% n-1	□ HT	% n-1	□ HT	% n-1	
2001	2,90 □		7,32 □		7,62 □				3,02 □
2002	2,97 □	2,41%	7,29 □	-0,41%	7,75 □	1,71%	0,15 □		4,70 □
2003	3,05 □	2,69%	7,48 □	2,61%	7,95 □	2,58%	0,16 □	6,67%	5,02 □
2004	3,16 □	3,61%	7,00 □	-6,42%	8,60 □	8,18%	0,17 □	6,25%	7,34 □
2005	3,20 □	1,27%	7,07 □	1,00%	8,60 □	0,00%	0,17 □	0,00%	7,81 □
2006	3,25 □	1,56%	3,25 □	-54,03%	8,60 □	0,00%	0,17 □	0,00%	8,69 □

Source : Aéroport de Strasbourg-Entzheim

En valeur absolue, les montants des redevances aéronautiques encaissées sont les suivants :

(En milliers d'€)

	2001	2002	2003	2004	2005
taxe d'aéroport	3 066	4 915	6 295	7 015	8 138
redevance par passager	3 813	3 626	3 991	3 696	3 749
redevance atterrissage	1 872	1 796	1 936	1 780	1 767
redevance balisage	635	636	604	626	597
redevance stationnement	342	315	337	354	348
redevance forfait	59	66	70	44	38
recettes aéronautiques	9 787	11 354	13 233	13 515	14 637

Source : aéroport de Strasbourg-Entzheim

La stratégie de l'aéroport consiste à rendre ses tarifs attractifs en vue de faire face à la concurrence du TGV Est, mais également des plates-formes du Rhin supérieur. Pour ce faire, la CCI entend uniformiser la redevance passagers. C'est ce qu'elle a proposé lors de la « CoCoEco » 2005, en réduisant sensiblement la redevance passager « Europe » (CE et Suisse), la faisant passer de 7,07 € à 3,25 €. Cette stratégie s'accompagne d'une action vis-à-vis de l'État, tendant à l'affranchir de la taxe d'aviation civile, ce qui a été refusé lors du débat parlementaire sur le budget 2006.

Une baisse de la taxe d'aéroport, destinée à couvrir les dépenses de sécurité et de sûreté est également envisagée, mais ces dépenses augmentent rapidement et la couverture du déficit dans ce domaine n'est toujours pas assurée par le recouvrement de la taxe d'aéroport.

L'influence de la prévision de trafic, dans un contexte de resserrement de la tarification aéronautique est déterminante pour assurer l'équilibre financier de la concession. La prévision de trafic qui a servi de base aux calculs des taux pour 2006 (« CoCoEco » du 21 novembre 2006) a d'ores et déjà été réduite à la baisse. Le trafic attendu a été réduit de 53 092 passagers, passant de 2 084 428 à 2 031 428. Cette diminution représente une baisse de chiffre d'affaires, pour la seule redevance passager de 172 549,00 € minimum (calcul opéré sur la redevance harmonisée France et CE, hors taux international), soit 0,61 % du chiffre d'affaires total estimé pour 2006 (chiffre d'affaire évalué à 28 465 000,00 € au budget 2006). La réduction de la base, couplée à une politique tarifaire restrictive, risque de conduire à une situation financière difficile, d'autant que les prévisions de trafic pour 2007 (1,8 millions de passagers) et 2008 (1,6 millions de passagers) ne vont pas dans le sens d'une amélioration.

Le produit d'exploitation a augmenté de 22,5% entre 2001 et 2005. Les recettes aéronautiques représentent, avec une croissance de près de 50%, l'essentiel de cette progression. Les problèmes de compétitivité transfrontalière, propres au cas strasbourgeois, marquent cependant une limite très sérieuse à l'augmentation de ce type de recettes.

La part de la taxe d'aéroport passe de 3 066 k€ en 2001 à 8 138 k€ en 2005, soit une augmentation de 5 072 k€ (+ 165,4 %). Si l'on retranche le montant de cette taxe, dont le produit ne suffit pas actuellement à couvrir les charges régaliennes imputées au compte de l'aéroport, le montant des recettes aéronautiques passe de 6 721 k€ en 2001 à 6 499 k€ en 2005, soit une diminution de 222 k€ (- 3,3%). Depuis 2003, la part de charges régaliennes restant à financer est comptabilisée en produit à recevoir.

(En milliers d'€)

	2001	2002	2003	2004	2005
Taxe d'aéroport	3066	4 915	6 295	7 015	8 138
Redevances par passager	3813	3 626	3 991	3 696	3 749
Redevances atterrissage	1872	1 796	1 936	1 780	1 767
Redevances balisage	635	636	604	626	597
Redevances stationnement	342	315	337	354	348
Redevances Forfait	59	66	70	44	38
Recettes Aéronautiques	9 787	11 354	13 233	13 515	14 637
<i>Recettes Aéronautiques hors taxe d'aéroport</i>	<i>6 721</i>	<i>6 439</i>	<i>6 938</i>	<i>6 500</i>	<i>6 499</i>

Source aéroport de Strasbourg-Entzheim / CRC Alsace

Le montant net des redevances aéronautiques destinées à alimenter le budget de la concession est donc en baisse par rapport à 2001.

L'aéroport de Strasbourg-Entzheim est confronté à une double contrainte.

Le contexte concurrentiel conduit naturellement à une maîtrise des taux des redevances aéronautiques afin de rendre la plate-forme plus attractive. Mais cette politique tarifaire, si elle n'est pas accompagnée d'une réforme tarifaire de la part de l'Etat, n'a que peu d'incidence sur le coût final du billet par passager.

La baisse attendue du trafic passager (- 20,56 % entre les prévisions de trafic 2006 et 2008, état juillet 2006) va peser lourdement sur l'équilibre financier de la concession à périmètre constant et devrait conduire à une revalorisation des redevances aéronautiques, ce qui entre en contradiction avec la nécessité d'offrir des conditions attractives.

Compte tenu de l'importance des coûts fixes, l'équilibre financier est compromis à court terme. Le plein effet de l'ouverture de la LGV Est, en 2008, devrait marquer un cap important en termes de gestion.

3.4.2.2 LES RECETTES EXTRA AERONAUTIQUES

3.4.2.2.1 LA DESCRIPTION DES RECETTES EXTRA AERONAUTIQUES

Les recettes extra aéronautiques sont composées des recettes du domaine (locations d'immeubles et d'installation techniques), des parkings, des locations commerciales, des redevances de transport des passagers (PAX) sur la piste, de la redevance d'usage des installations de distribution de carburant (éléments variables) pour l'essentiel.

Ces recettes font l'objet d'une tarification annuelle en ce qui concerne les redevances (parking, utilisation de matériel, transport des passagers sur la piste), publiée dans un document comprenant l'ensemble des tarifs (aéronautiques et extra aéronautiques). L'année aéronautique court au 1^{er} avril.

Les locations aux entreprises présentes sur la plate-forme aéroportuaire sont réalisées sous la forme de conventions d'autorisation d'occupation temporaire du domaine public (AOT). En 2005, 68 entreprises étaient présentes sur le site de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim. Les attributions se font sur procédure d'appel à

consultation des entreprises du secteur concerné et n'appellent pas de commentaire particulier.

Les recettes extra aéronautiques de 2001 à 2005 (En milliers d'€)

	2001	2002	2003	2004	2005
parking	5 260	5 215	5 394	5 350	5 886
domaine (locations)	2 028	1 917	1 821	1 851	1 897
recettes commerciales	1 718	1 682	1 719	1 493	1 464
transport PAX/piste	925	1 049	1 171	1 194	1 139
autres produits*	1 174	1 083	801	826	773
charges locatives	735	771	738	852	771
enregistrement	607	576	602	515	533
éléments variables**	76	59	46	51	44
accueil	28	23	9	20	21
total	12 551	12 375	12 301	12 152	12 528

Source aéroport de Strasbourg-Entzheim

* Autres produits : vente de gasoil, redevance sur vente de carburant avion, autres installations (passerelles), refacturation de consommations téléphoniques, remboursement de frais effectués par des tiers, nettoyage privatif, interventions de techniciens CCI, frais de facturation, divers.

** redevance d'usage des installations de distribution de carburant

L'aéroport de Strasbourg-Entzheim se caractérise par une offre limitée en termes de commerces dans son aérogare et d'absence de structure hôtelière sur la zone aéroportuaire. L'offre en termes de commerce et de restauration semble cependant satisfaire le public. C'est du moins ce qui ressort des enquêtes de satisfaction réalisées auprès des passagers. Le taux de satisfaction des passagers en ce qui concerne les commerces et services était de 89 % pour l'enquête de novembre et décembre 2005.

3.4.2.2 LES RECETTES ISSUES DE L'ASSISTANCE EN ESCALE

L'assistance en escale représente en moyenne un dixième des recettes extra aéronautiques de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim.

(En €)

Chiffre d'affaires	2001	2002	2003	2004	2005
Cars de piste	418 197	578 605	679 875	688 535	646 439
Fourniture de carburants	829 041	646 332	494 897	550 424	481 015
Total	1 247 238	1 224 937	1 174 772	1 238 959	1 127 454

Source : Aéroport de Strasbourg-Entzheim

L'aéroport de Strasbourg-Entzheim est essentiellement présent dans les prestations liées à la desserte des appareils par cars de piste (57,3 % des recettes d'assistance en escale au profit de l'aéroport en 2005) et à la fourniture de carburants pour les aéronefs (42,7 %). Les autres prestations sont essentiellement réalisées par des prestataires privés. Ces opérations d'assistance concernent : l'assistance au sol et la supervision, l'assistance aux passagers, l'assistance aux bagages, l'assistance au fret et à la poste, les opérations de piste, l'assistance au nettoyage et au service de l'avion, l'assistance d'entretien en ligne ainsi que les opérations aériennes et l'administration des équipages. L'assistance en escale est essentiellement réalisée par la Société Air France (incluant Brit Air et Régional), tant en auto-assistance qu'en prestations réalisées pour le compte de tiers. La Société Aviapartner réalise essentiellement des opérations de nettoyage des aéronefs.

Les parts de marché des prestataires privés (hors cars de piste et fourniture en carburant) étaient les suivantes (en pourcentage du nombre de passagers).

	2000	2002	2003
Air France	80,52 %	84,96 %	79,58 %
Aviapartner	19,36 %	14,88 %	20,26 %
Alsair	0,12 %	0,16 %	0,16 %

Source : aéroport de Strasbourg-Entzheim

Ces chiffres permettent de constater, à l'instar de ceux du trafic aérien, la prépondérance du groupe Air France sur le site de Strasbourg-Entzheim. Ils sont en cohérence avec la pratique de transport aérien, la compagnie dominante assurant habituellement la majeure partie du service en escale au profit des autres opérateurs. La CCI s'est spécialisée dans un créneau spécifique de l'assistance en escale, dans laquelle ses services sont performants.

3.4.2.2.3 LA PART DES RECETTES EXTRA AERONAUTIQUES DANS LE CHIFFRE D'AFFAIRES

La part des recettes extra aéronautiques dans le chiffre d'affaire total de la concession est la suivante :

	(En milliers d'€)				
	2001	2002	2003	2004	2005
total extra aéronautique (EA)	12 552	12 375	12 301	12 152	12 528
total chiffre d'affaires (CA)	22 338	23 729	25 534	25 667	27 165
recettes EA/ total CA	56,19 %	52,15 %	48,17 %	47,34 %	46,12 %
chiffre d'affaires hors TA*	19 272	18 814	19 239	18 652	19 027
recettes EA/CA net TA	65,13 %	65,78 %	63,94 %	65,16 %	65,85 %

Source aéroport de Strasbourg-Entzheim/CRC Alsace

* chiffre d'affaires hors taxe d'aéroport

La part des recettes extra aéronautiques sur le chiffre d'affaires brut diminue sensiblement sur la période 2001 – 2005. Si l'on neutralise la taxe d'aéroport, dont la ressource est affectée et a crû sensiblement durant la période contrôlée (165,43 % d'augmentation), la part des recettes extra aéronautiques se révèle cependant stable avec une légère tendance à la hausse. L'aéroport de Strasbourg-Entzheim a développé une stratégie visant à accroître les recettes extra aéronautiques. La mise en service d'une nouvelle aérogare de fret, mise en service en 2001, a permis d'augmenter la part dévolue aux loyers. L'aérogare de fret a généré, en 2005, 200 530,00 € de loyers, soit 30 % de plus qu'avec l'ancienne infrastructure.

Les recettes extra aéronautiques sont très fortement marquées par la part prépondérante des parkings (47 % en 2005). L'importance des recettes de parking dans le budget de la concession est une source de risque pour l'équilibre financier à venir. Une réduction du nombre de passagers de 20 % en 2008 par rapport à 2005 entraînera mécaniquement une baisse importante de la recette issue des parkings. Le taux de passagers utilisant la desserte par moyen automobile est en effet de 83 % (y compris dépose rapide, taxis et voitures de location). La réduction du trafic d'affaires sur Paris aura un effet direct sur la fréquentation des parkings, tout comme la mise en service de la ligne TER cadencée dans le cadre du projet tram-train, qui devrait être opérationnel en 2009.

La diversification des recettes extra aéronautiques apparaît dans ce contexte souhaitable, afin de réduire la dépendance du gestionnaire vis-à-vis des redevances aéroportuaires.

(En milliers d'€)

	2001	2002	2003	2004	2005
Recettes parkings	5260	5 215	5 394	5 350	5 886
Domanial (locations)	2028	1 917	1 821	1 851	1 897
Recettes commerciales	1718	1 682	1 719	1 493	1 464
Transport PAX/PISTE	925	1 049	1 171	1 194	1 139
Autres produits	1174	1 083	801	826	773
Charges locatives	735	771	738	852	771
Enregistrement	607	576	602	515	533
Éléments variables	76	59	46	51	44
Accueil	28	23	9	20	21
Recettes Extra aéronautiques Source aéroport de Strasbourg-Entzheim / CRC Alsace	12 551	12 375	12 301	12 152	12 528

La stagnation des recettes extra aéronautiques ne permet pas de compenser la diminution des recettes aéronautiques nettes de la taxe d'aéroport.

3.5 L'IMPLICATION FINANCIERE DES COLLECTIVITES PUBLIQUES

3.5.1 LA PART DES SUBVENTIONS DANS LES INVESTISSEMENTS

La part des subventions dans les investissements de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim est significative, comme l'indique le tableau ci-dessous et s'élève à près de 45 % du montant total des investissements.

(En milliers d'€)

	2001	2002	2003	2004	2005	Total
investissements	12 135	8 170	7 426	2 823	8 019	38 573
subventions perçues*	10 129	1 367	3 677	334	1 463	16 968
% subventions	83,47 %	16,74 %	49,52 %	11,84 %	18,25 %	43,99 %

Sources : Aéroport de Strasbourg / CRC ALSACE

* Subventions effectivement encaissées au cours de l'exercice

La part très importante des subventions reçues en 2001 correspond à la reconstruction de la piste et des taxiways.

La répartition des subventions par financeur est la suivante :

Subventions accordées par les collectivités territoriales, subventions d'investissement reçues
(en €)

Collectivités	2001	2002	2003	2004	2005	Total
État	760 803	113 993	2 383 512	-	595 669	3 853 977
Région Alsace	2 228 637	43 162	917 643	110 192	957 129	4 256 753
Conseil général 67	3 542 321	465 568	215 291	-	- 44 839	4 178 341
CUS	3 596 653	435 568	160 959	-	- 44 839	4 178 341
Union européenne Konver *	-	255 568	-	-	-	255 226
Agence de l'eau Rhin Meuse	-	-	-	223 689	-	223 689
ADEME	-	21 267	-	-	-	21 267
TOTAL	10 128 414	1 367 784	3 677 405	333 871	1 463 120	16 967 594

Source : Aéroport de Strasbourg-Entzheim

* programme d'investissement 2000, subvention perçue en 2002

3.5.2 L'IMPLICATION FINANCIERE DE L'ÉTAT

L'État a participé financièrement au fonctionnement et des investissements de l'aéroport par l'intermédiaire du Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien. Cette subvention a porté en 2002 pour un montant de 323 000,00 €, versée spontanément par l'État. Ce montant correspond à une volonté de l'État de participer à l'effort de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim en matière de mise à niveau de ses installations de sécurité sûreté.

L'État a également participé de façon importante aux investissements de l'aéroport. Ces subventions s'inscrivent dans le cadre des contrats triennaux « Strasbourg ville européenne ». Il ressort du tableau précédent que l'État a participé à hauteur de 3 853 977,00 € au financement des investissements de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim durant la période courant de 2001 à 2005. La part de l'État aux subventions d'investissement s'élève à 22,71 % (hors subventions Konver et de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, ADEME). Dans le cadre du contrat triennal 2000 – 2002, l'État s'est ainsi engagé à subventionner les travaux de reconstruction de la piste à hauteur de 20%. Le financement de l'aménagement de la RD 221, comprenant les achats de terrains a été conclu selon la clé de répartition suivante : État 20%, Département 25%, CUS 25% et CCI 30%.

L'État a également participé à hauteur de 2 944 496 € à la subvention des lignes aériennes sous obligation de service public sur la même période (64 % du total).

(En €)

	Amsterdam	Milan	Madrid	Copenhague	Vienne	Total
CCI	43 266	32 082	65 705	124 056	66 147	331 256
CUS	86 532	64 164	131 411	248 112	132 293	662 512
CG 67	86 532	64 164	131 411	248 112	132 293	662 512
ETAT	384 587	285 171	584 049	1 102 720	587 969	2 944 496
Total	600 917	445 580	912 576	1 723 000	918 702	4 600 775

Source : Aéroport de Strasbourg-Entzheim

Le montant des subventions reçues de l'État pour l'amélioration de l'infrastructure de l'aéroport apparaît comme significatif. L'effort principal (hors subventions aux compagnies aériennes dans le cadre des lignes sous OSP) relève néanmoins des collectivités territoriales.

La participation de l'État, si l'on excepte la subvention spontanée du FIATA en 2002, est sujette à la négociation des contrats triennaux Strasbourg ville européenne. Leur pérennité n'est donc pas assurée.

3.5.3 L'IMPLICATION FINANCIERE DES COLLECTIVITES TERRITORIALES

Les opérations d'investissement font habituellement l'objet d'une négociation entre la CCI et les collectivités territoriales, la Région Alsace, le Conseil général du Bas-Rhin et la Communauté urbaine de Strasbourg.

Les collectivités participantes ainsi que les clés de répartition varient selon les dossiers. La Région, le Conseil général et la CUS interviennent généralement à la subvention des équipements de l'aéroport, ainsi qu'aux études préliminaires aux travaux.

La clé de répartition, en cas de participation de l'État (contrat triennal) est généralement la suivante : État : 20% ; Région : 16 % ; Département : 20% ; CUS : 20% ; CCI : 24%.

La clé de répartition, hors intervention de l'État est généralement la suivante : Région : 20% ; Département : 25% ; CUS : 25% ; CCI : 30%.

(En €)

Collectivité	Subventions versées sur la période 2001 – 2005*
Région Alsace	4 957 752,81
Conseil général du Bas-Rhin	4 178 341,44
Communauté urbaine de Strasbourg	4 235 385,87
TOTAL	13 371 480,12

Sources Aéroport de Strasbourg / CRC Alsace

* les montants sont ceux des subventions versées sur les exercices 2001 à 2005 et peuvent correspondre à des travaux antérieurs

Les collectivités territoriales prennent en charge une part prépondérante des investissements de l'aéroport. A titre d'illustration, le programme de financement des investissements est donné pour l'exercice 2006.

(En €)

	relocalisation des logements de fonction de la DGAC		études concernant le réaménagement de l'aérogare		TOTAL	
	□	%	□	%	€	%
Région	146 400	20	80 000	20	226 400	20
Département 67	183 000	25	100 000	25	283 000	25
CUS	183 000	25	100 000	25	283 000	25
CCI	219 600	30	120 000	30	339 600	30
TOTAL	732 000	100	400 000	100	1 132 000	100

Source Région Alsace

La part de financement relevant des collectivités territoriale ressort, comme pour les exercices précédents et en dehors des investissements réalisés dans le cadre d'un contrat triennal, à 70%.

Même s'il semble *a priori* exclu que les collectivités territoriales renoncent à l'avenir à subventionner les équipements de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim, il convient néanmoins de souligner la forte dépendance du concessionnaire vis-à-vis de cette source de financement. En effet, si l'on fait abstraction de ces ressources en matière d'investissement et de renouvellement des immobilisations, le concessionnaire n'aurait pas la capacité de subvenir à l'intégralité de ses obligations en termes de maintien des installations. Même en se plaçant dans un contexte de gestion publique, cette fragilité potentielle doit être soulignée. Elle mérite d'autant plus de l'être dans le cadre d'une probable transformation de l'exploitation sous la forme d'une société aéroportuaire.

3.6 LA DETERMINATION DU SEUIL DE RENTABILITE

3.6.1 LE CALCUL DU SEUIL DE RENTABILITE POUR L'EXERCICE 2005

Les coûts fixes importants engendrés par le fonctionnement des structures aéroportuaires rendent intéressant le calcul du seuil de rentabilité. Celui-ci peut être évalué en nombre de passagers, cette activité étant prépondérante. Ce seuil peut être dégagé à partir des résultats.

Les spécificités de la gestion en concession, avec l'augmentation rapide de la charge résultant de la prise en compte des amortissements de caducité en fin de période de concession (31 décembre 2016) font privilégier une double approche. La première est basée sur un calcul issu de la situation comptable de la concession, incluant les amortissements de caducité. La seconde privilégie une approche « commerciale », hors amortissements de caducité, et permettant de simuler une situation de reprise d'activité dans le cadre d'une solution privilégiant une société aéroportuaire.

Le seuil de rentabilité 2005 s'est situé entre 1,8 et 2 millions de passagers, selon qu'on prenne ou non en compte la situation comptable de la concession par rapport au calcul de la caducité.

3.6.2 L'EVALUATION DU RESULTAT EN FONCTION DES HYPOTHESES DE TRAFIC

L'impact de la mise en service de la LGV Paris-Strasbourg, dont le plein effet se situera en 2008, conduit à s'interroger sur le seuil de rentabilité à venir de la plateforme aéroportuaire de Strasbourg-Entzheim. Les services de l'aéroport ont établi des hypothèses financières, assises sur les chiffres 2005. Les hypothèses de trafic sont respectivement de 1,5 et 2 millions de passagers. Les bases de calcul sont légèrement différentes de celles des services financiers de la CCI. Le chiffre d'affaires retenu par l'aéroport est brut (avec taxe d'aéroport et recettes non liées au trafic). Le tableau ne prend en considération que la situation comptable liée au statut de la concession.

Il ressort de l'analyse de ce tableau que le seuil d'équilibre se situe entre 1,8 et 1,9 millions de passagers, en configuration « concession », ce qui confirme l'approche de la direction financière de la CCI. Les prévisions de trafic établies par la direction de l'aéroport tablent sur une fréquentation de 1,6 millions de passagers en 2008, première année de plein effet de l'ouverture de la LGV Est. Une évaluation de trafic à 1,5 millions de passagers, voire 1,4 millions de passagers en cas de stagnation des liaisons européennes et internationales (lignes régulières et charter) n'est pas à exclure. Dans ce cas, la situation financière de la plate-forme aéroportuaire, quelque soit son mode de gestion (concession ou société aéroportuaire) serait amenée à être durablement déficitaire. Les prévisions de trafic du gestionnaire pour 2007 s'élèvent à 1,77 millions de passagers, en tenant compte d'une forte progression du trafic européen et international. Une dégradation des résultats de l'exploitation de la concession est à attendre dès l'exercice 2007 et ce pour une période relativement longue.

- AEROPORT DE STRASBOURG – ENTZHEIM -
EXERCICES 2001 ET SUIVANTS
OBSERVATIONS DEFINITIVES
68/83

Année	Hypothèse 2 millions de passagers	Hypothèse 1,5 million de passagers
Trafic	2 084 428	1 500 239
PRODUITS D'EXPLOITATION		
Chiffre d'affaires	28 465	22 792
Subventions d'exploitation	0	0
Total Produits d'exploitation	28 465	22 792
CHARGES D'EXPLOITATION		
Total achats et charges externes	14 223	12 064
Impôts et taxes	1 817	1 800
Charges de personnel	5 524	4 700
Total charges d'exploitation	21 564	18 564
Excédent brut d'exploitation	6 901	4 228
Autres produits	0	0
Autres charges	30	30
Dotations amortissements	2 515	2 318
Reprises amortissements	50	0
Résultat d'exploitation	4 406	1 880
Produits financiers	70	70
Frais financiers	835	750
Dotations caducité	3 038	3 018
Reprises caducité	0	0
Résultat financier	-3 803	-3 698
Résultat courant	603	-1 818
Produits exceptionnels	15	15
Charges exceptionnelles	490	50
Dotations exceptionnelles	26	0
Reprises exceptionnelles	462	0
Impôts sur les bénéfices	0	0
Résultat net	564	-1 853

source Aéroport de Strasbourg

3.7 L'AVENIR DU MODE DE GESTION

En 2004 et 2005, deux textes essentiels sont intervenus en matière de gestion aéroportuaire. D'une part, l'article 28 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales organise le transfert de la propriété de près de 150 plates-formes régionales aux collectivités territoriales, à l'exception des grands aéroports régionaux, d'intérêt national ou international, et des principales plates-formes d'outre-mer qui demeurent propriété de l'État. D'autre part, la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports prévoit la création de sociétés d'exploitation aéroportuaires (SEA) au capital initial « détenu entièrement par des personnes publiques », parmi lesquelles les chambres de commerce. La loi laisse le soin aux chambres consulaires concernées d'enclencher la réforme, par une « demande » (article 7-II).

En Alsace, l'aéroport de Strasbourg-Entzheim est resté propriété de l'État (cf. décret n° 2005-1070 du 24 août 2005). La concession aéroportuaire court jusqu'au 31 décembre 2016. Fort de l'expérience acquise en ce domaine, l'organisme consulaire n'est pas contraint de devancer cette date. Toutefois, compte tenu de l'évolution – tant commerciale que juridique – du contexte, la Chambre de commerce et d'industrie compte faire modifier le mode de gestion de l'aéroport. Le montant des investissements à réaliser d'ici le terme de la concession, pour maintenir la compétitivité de la plate-forme, lui fait privilégier cette voie. Quoi qu'il en soit, la chambre régionale des comptes recommande au concessionnaire d'être attentif aux enseignements qui seront tirés par les plates-formes aéroportuaires (Lyon, Toulouse et Bordeaux, puis Nice) qui commenceront, à partir du 1^{er} mars 2007, à changer de mode d'exploitation.

* *
*

ANNEXE

1. LE CONTEXTE CONCURRENTIEL EN MATIERE DE DESSERTE AERIENNE

La zone du Rhin supérieur possède une très forte densité en plates-formes aéroportuaires compétitives.

L'aéroport de Strasbourg-Entzheim est donc confronté à une concurrence particulièrement intense, tant en termes d'offre de transport que de tarifs aéronautiques (taxes aéroportuaires) et extra aéronautiques (parkings).

Le tableau ci-dessous décrit l'offre aéronautique et précise le temps de route moyen pour atteindre ces plates-formes depuis la ville de Strasbourg.

Aéroport	Code IATA	Km depuis Strasbourg	Durée du trajet
Strasbourg Entzheim	SXB	19	0H20
Bâle Mulhouse	BSL	140	1H25
Karlsruhe Baden-Baden	FKB	54	0H37
Lahr	LHA	52	0H46
Stuttgart	STR	157	1h31
Frankfurt am Main	FRA	211	2h16
Frankfurt Hahn	HHN	240	2h16
Metz Nancy Lorraine	ETZ	179	1H46

Sources : logiciel Via Michelin/CRC

Nota : la liaison Strasbourg – Francfort/FRA en bus Lufthansa (2h30) concerne environ 100 000 passagers / an

A titre de comparaison, le nombre de passagers pour les aéroports concurrents est indiqué sur le tableau ci-dessous.

Aéroport	Code IATA	Nombre de passagers 2005
Strasbourg Entzheim	SXB	1 954 706
Bâle Mulhouse	BSL	3 300 000
Karlsruhe Baden-Baden	FKB	711 898
Lahr	LHA	nc
Stuttgart*	STR	8 831 216
Frankfurt am Main	FRA	52 200 000
Metz Nancy Lorraine*	ETZ	182 476

Sources : CRC Alsace

*Chiffres 2004

1.1. L'AÉROPORT DE KARLSRUHE – BADEN-BADEN, BADEN AIRPARK

La concurrence de l'aéroport de Karlsruhe Baden-Baden est d'autant plus importante que cette plate-forme est desservie par des compagnies à bas coûts, dont Ryanair, ainsi que de nombreuses autres compagnies charters allemandes.

La croissance de cette ancienne base aérienne de l'OTAN située sur le territoire de la commune de Söllingen est rapide, comme l'indique le tableau ci-dessous.

	2001	2002	2003	2004	2005	2001/2005 %
passagers	188 835	204 898	292 456	623 052	711 898	277%
mouvements	62 733	56 231	52 005	44 875	48 237	-23,11%

source Baden Airpark

2001 : Fondation du Baden-Airpark GmbH, avec participation majoritaire de l'aéroport de Stuttgart GmbH installation de la compagnie Hapag Lloyd

2003: ligne quotidienne sur Berlin par Cirrus Airlines ; ligne quotidienne sur Londres Stansted par Air Berlin ; installation de Ryanair (24 septembre)

2004 : ligne quotidienne sur Rome Ciampino par Ryanair, ligne quotidienne sur Barcelone Girona par Ryanair ; début des travaux du nouveau terminal d'une capacité de 1 MPAX/an ;

2005 : deux vols quotidiens sur Berlin Tegel ; inauguration du nouveau tarmac,

L'évolution du nombre des mouvements, qui peut sembler paradoxale, est due à l'augmentation de la taille des avions opérant sur le Baden-Airpark. La prévision de trafic pour est de 800 000 passagers.

L'arrivée de Ryanair en 2004 explique le développement spectaculaire de cette plate-forme.

La concurrence est d'autant plus forte pour l'aéroport de Strasbourg-Entzheim, que les tarifs des parkings du Baden-Airpark sont également de type « bas coûts » ainsi que le montre le tableau ci-dessous.

Tarif des parkings sur les aéroports du Rhin supérieur.

En □	0 à 1 heure		1 jour		8 jours		semaine supplémentaire	
	extérieur	couvert	extérieur	couvert	extérieur	couvert	extérieur	couvert
Strasbourg-Entzheim*	3,00	4,00	15,00	17,00	36,00	94,00	30,00	77,00
Euro Airport Bâle-Mulhouse**	2,40	3,60	9,00	16,00	43,00	128,00	31,50	112,00
Metz Nancy Lorraine***	1,00	-	8,00	-	30,00	-	21,00	-
Baden-Airpark ****	0,60	0,60	7,00	8,00	25,00	32,00	15,00	20,00
Stuttgart*****	-	2,00	18,00	10,00	46,00	49,00	46,00	49,00

source : sites Internet des aéroports/CRC Alsace

* tarif week-end du vendredi midi au lundi midi sur P4 : 21,00 □ ; tarifs extérieurs sur P4 ; abonnement trimestre tous parkings 310,00□,

**tarif extérieur sur parking le plus avantageux

*** uniquement sur parkings extérieurs ; maximum 4 semaines, 90,00□)

**** tarif extérieur sur le parking le plus avantageux

***** possibilité de parking gratuit pour 1 heure au P 0 ; tarifs les plus avantageux extérieurs et couverts

L'aéroport de Karlsruhe Baden-Baden se situe à tous égards dans une situation tarifaire beaucoup plus favorable que celui de Strasbourg-Entzheim.

Le Baden Air Park bénéficie également d'une situation favorable en matière de coût d'installation et d'entretien des équipements de sûreté, la législation allemande étant moins contraignante dans l'application dans le temps des normes européennes et le trafic actuel de cette plate-forme étant sous le seuil du contrôle obligatoire de l'intégralité des bagages de soute.

Cette concurrence de proximité est d'autant plus vive que le Baden Airpark est en passe de devenir l'aéroport à bas coûts de référence de la région du Rhin supérieur.

1.2. L'AEROPORT DE BÂLE-MULHOUSE, EUROAIRPORT

L'aéroport de Bâle-Mulhouse est soumis à un statut binational, relevant de la convention franco-suisse relative à la construction et à l'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse à Blotzheim en date du 4 juillet 1949.

L'aéroport de Bâle-Mulhouse se caractérise par une tarification différenciée des redevances et taxes d'aéroport en fonction du droit de trafic applicable, français ou helvétique.

La plate-forme binationale accueille de nombreuses compagnies charter, allemandes ou helvétiques, ainsi que la compagnie à bas coûts Easy Jet. En 2004, Easy Jet a transporté 260 000 passagers depuis ou vers Bâle-Mulhouse sur trois destinations (Londres Stansted, Liverpool et Berlin). En 2005, ce sont 981 000 passagers qui ont été transportés sur quatorze destinations (les trois précitées, Alicante, Madrid, Malaga, Palma de Majorque, Barcelone, Londres Luton, Rome, Naples, Hambourg, Nice et Paris). L'effet d'attraction s'est encore développé au premier trimestre 2006, la croissance du trafic passagers de Bâle-Mulhouse s'élevant à 28%, 40% en ce qui concerne Easy Jet. La compagnie a transporté, de mars 2004 à mars 2006 près de 2 millions de passagers.

La compagnie Air France a déposé un recours contre l'aéroport de Bâle-Mulhouse concernant la politique tarifaire applicable à certaines compagnies, dont Easy Jet.

Par jugement en date du 27 avril 2006, le Tribunal administratif de Strasbourg a déclaré illégales, car contraires au principe d'égalité des usagers devant le service public, les décisions prises par le conseil d'administration de l'aéroport en date du 20 février 2004.

Ces mesures ont pour objet d'adapter la politique tarifaire de l'EuroAéroport aux conditions du trafic à bas coûts, condition indispensable à l'installation de ces compagnies.

Les mesures visées ont pour objet de créer un abattement spécifique pour les compagnies reprenant une ligne arrêtée ou créant une ligne. Cet abattement peut aller jusqu'à la totalité des redevances pour les six premiers mois d'activité (puis 50% et 25 % pour chaque période de six mois consécutifs), mais également des abattements allant jusqu'à 70 % liés à des conditions de développement de trafic.

L'affaire est pendante auprès de la Cour administrative d'appel de Nancy. Dans l'hypothèse où l'aéroport de Bâle-Mulhouse viendrait à perdre en appel, il est tout à fait envisageable que la compagnie Easy Jet décide de quitter son implantation sur ce site. Une installation au Baden Airpark est alors tout à fait possible, même si la cohabitation d'Easy Jet de Ryanair risque de poser problème. L'implantation d'Easy Jet sur la plate-forme de Lahr, le Black Forest Airport, serait aussi envisageable.

1.3. L'AÉROPORT DE LAHR, BLACK FOREST AIRPORT

L'aéroport de Lahr est une ancienne base de l'OTAN, dotée d'une piste de 3000 mètres, utilisée en dernier lieu par l'armée de l'air canadienne.

L'infrastructure a depuis été reprise par la famille Mack, exploitant le parc de loisirs Europa-Park situé à Rust, à quelques kilomètres de l'aéroport, et à trois quarts d'heure (52 kilomètres) de Strasbourg. La famille Mack s'est associée avec un groupe australien pour l'exploitation de la plate-forme.

Le Land de Bade-Wurtemberg a accordé une licence d'exploitation « privée » pour les seuls visiteurs du parc d'attraction (3,9 millions de visiteurs en 2005). Le Land, actionnaire de l'aéroport de Karlsruhe Baden-Baden, situé à 60 kilomètres au nord de Lahr, veut en effet éviter la concurrence de cette nouvelle infrastructure.

Les exploitants comptent accueillir 250 000 passagers par an, mais les objectifs sont beaucoup plus ambitieux, et portent sur 1,2 millions de passagers à échéance 2011.

1.4. LES AUTRES PLATES-FORMES CONCURRENTES, FRANCFORT FRAPORT

L'aéroport de Strasbourg-Entzheim doit en outre faire face à la concurrence des aéroports de Stuttgart (8,8 millions de passagers), de Luxembourg, et dans une moindre mesure de Metz Nancy Lorraine pour certains charters.

La concurrence de Francfort, hub de la compagnie Lufthansa, est très importante.

L'aéroport de Francfort est desservi quotidiennement par bus depuis Strasbourg (gare centrale, quartier européen). Sept liaisons quotidiennes ont lieu en saison (six hors saison), avec une amplitude de 4h30 à 17h00 pour les départs.

Le trajet en bus dure environ 2h30 depuis la gare centrale. Le prix du billet d'avion sur Lufthansa en continuation de vol comprend la navette. Le tarif du billet Strasbourg – Francfort FRA est autrement de 55,00 € par adulte.

En 2005, 96 950 passagers ont fréquenté la « ligne aérienne » en « *Lufthansa Airport+ bus* ». Le hub de Francfort dessert, à l'instar de Paris CDG, toutes les grandes destinations mondiales.

Même après la mise en œuvre du TGV Est, cette ligne continuera à être attractive en termes d'horaires, la desserte de l'aéroport de Francfort étant directe. La liaison TGV Est permettra cependant une desserte de l'aéroport Paris Charles-De-Gaulle trois fois par jour en 2h25.

2. LE TRAFIC

en UDT*	2001	2002	2003	2004	2005	2001/2005
trafic régulier dont	2 017 849	1 919 008	1 964 739	1 852 320	1 859 074	-8%
<i>arrivée</i>	1 005 650	955 696	975 612	921 530	922 690	
<i>départ</i>	999 525	949 399	974 314	917 063	919 114	
<i>transit</i>	12 674	13 913	14 813	13 727	17 270	
<i>Paris (ORY et CDG)</i>	1 115 065	1 081 862	1 030 297	1 030 490	1 011 845	-9%
<i>% passagers Paris</i>	56,99%	56,38%	52,44%	55,63%	54,43%	
trafic non régulier dont	96 655	99 411	100 351	89 684	95 632	-1%
<i>arrivée</i>	43 007	45 061	44 537	40 345	41 557	
<i>départ</i>	41 794	45 148	43 345	40 142	39 492	
<i>transit</i>	11 854	9 202	12 469	9 197	14 583	
Total passagers	2 114 504	2 018 419	2 065 090	1 942 004	1 954 706	-8%
prévision de trafic en 1999	2 400 000	2 526 000	2 658 615	2 798 192	2 945 097	23%
fret avionné	979 609	751 875	700 149	603 464	624 340	- 36%
fret camionné	nc	16 799 780	17 019 522	18 348 438	18 304 318	9%**
poste	3 722 071	3 741 575	3 092 053	3 404 873	2 994 076	- 20 %
Total fret	4 701 680	21 293 230	20 811 724	22 356 775	21 922 734	- 3%**

* 1 UDT, unité de trafic = un passager ou 100kg de fret

**2002/2005

Pour mémoire

IV. Résultat d'exploitation	3.259	1.270	542	1.791	1.858
V. Résultat financier	-674	-851	-712	-771	-693
VI. Résultat courant	2.585	419	-170	1.020	1.165
VII. Résultat exceptionnel	-541	18	-173	-2.017	-457
VIII. Résultat de l'exercice	2.044	437	-343	-997	727

source CCI SBR/ CRC

3. LES PRINCIPALES LIAISONS ET LES OPERATEURS

La description ne concerne que les vols réguliers directs (les correspondances n'ont pas été développées). Les codes d'aéroports correspondant à des villes desservies par des lignes sous obligation de service public (OSP) ont été surlignés en jaune (liste développée au bas du tableau).

- AEROPORT DE STRASBOURG – ENTZHEIM -
EXERCICES 2001 ET SUIVANTS
OBSERVATIONS DEFINITIVES
75/83

MS	BO D	BR U	CFE	CP H	LIL	LG W	LY S	MA D	NC E	MX P	MR S	MU C	NT E	OR Y	CD G	RN S	VIE	TU N	TLS
8h 35	6h 30	7h 25	8h 20	8h 30	6h 55	9h 55	6h 35	13h 15	10h 15	11h 25	7h0 0	07h 00	9h 25	6h 10	6h 45	06h 25	10h 35	14h 20	6h 35
17h 20	10h 40	11h 20	16h 45	16h 50	14h 25	18h 25	13h 30	18h 45	20h 05	18h 30	11h 15	16h 05	13h 40	6h 40	10h	14h 40	20h 50		10h 30
	15h 05	17h 50	20h 20		19h 05		14h 10				15h 15		20h 35	7h 00	15h 10				14h 35
	20h 50						17h 55				19h 00			8h 40	19h 25				18h 35
							21h 10							9h 10					
														11h 10					
														13h 10					
														14h 30					
														17h 20					
														18h 00					
														19h 20					
														20h 20					

AMS : Amsterdam (OSP)

BOD : Bordeaux

BRU : Bruxelles

CFE : Clermont-Ferrand

CPH : Copenhague (OSP)

LIL : Lille

LGW : Londres Gatwick

LYS : Lyon

MAD : Madrid (OSP)

NCE : Nice

MLA : Milan (OSP)

MRS : Marseille

MUC : Munich

NTE : Nantes

ORY : Paris Orly

CDG : Paris Charles De Gaulle

RNS : Rennes

VIE : Vienne (OSP)

TUN : Tunis

TLS : Toulouse

Sources : livret des horaires été 2006, Aéroport de Strasbourg-Entzheim / CRC Alsace

Les tableaux ci-dessous indiquent par année le nombre de passagers acheminés sur les principales destinations (y compris les vols avec correspondance) :

Vols réguliers (aller et retour)

DESTINATIONS	Total 2001	Total 2002	Total 2003	Total 2004	Total 2005
PARIS ORLY OUEST/SUD	824 428	746 378	715 545	743 924	746 106
PARIS ROISSY	325 637	335 484	314 752	286 566	265 739
LONDON STANSTED*	-	-	124 491	-	-
LYON/SATOLAS	130 788	124 291	118 222	123 992	123 997
NICE/COTE D'AZUR	115 545	113 041	111 198	84 532	83 033
BRUXELLES	87 439	27 950	38 573	47 272	47 681
MARSEILLE	68 191	69 247	65 937	72 447	77 374
NANTES	55 400	59 264	60 420	61 539	62 474
LILLE/LESQUIN	53 096	53 475	54 831	57 576	59 248
BORDEAUX/MERIGNAC	50 574	54 055	53 791	55 542	65 188
TOULOUSE/BLAGNAC	45 625	50 510	52 643	60 585	67 616
LONDON GATWICK**	40 223	38 404	20 040	41 130	37 404
MONTPELLIER	26 155	23 244	33 866	4 079	
ISTANBUL	23 612	20 235	15 555	15 363	23 623
CLERMONT-FD	22 201	43 287	33 513	19 892	17 160
CASABLANCA NOUAS	21 350	24 076	22 938	28 491	32 184
TUNIS	19 407	16 624	15 453	18 860	19 471
MUNICH	18 113	-	-	1 797	4 154
RENNES	16 277	3 336	13 577	23 697	23 722
AMSTERDAM	12 654	3 086	15 335	17 631	3 180
MADRID/BARAJAS	12 347	21 774	20 957	19 188	18 445
VIENNE	10 490	12 434	12 084	12 897	12 602
COPENHAGUE APT	8 633	10 262	8 918	8 983	13 171
MILAN MALPENSA (LINATE à c/. 2003)	6 288	3 931	7 020	5 132	4 080
AJACCIO	3 497	4 679	4 104	8 127	7 450
MOSCOU et MOSCOU DOMODEDOVO	4 430	8 313	2 549	3 058	1 941
BASTIA PORETTA	-	-	3 211	1 208	3 979
ROME FIUMICINO	-	-	2 369	1 675	-
DJERBA	-	-	-	3 131	11 248
Total ***	2 005 175	1 905 095	1 949 926	1 838 593	1 841 804

Source Aéroport de Strasbourg / CRC

*Ligne Ryan Air

** Ligne Brit Air, groupe Air France

*** le tableau ne comporte que les destinations significatives

Vols non réguliers (aller et retour)

DESTINATIONS	Total 2001	Total 2002	Total 2003	Total 2004	Total 2005
PALMA MALLORCA	12 264	7 153	7 384	7 396	6 638
MONASTIR	11 613	10 751	7 449	9 014	9 337
HERAKLION	9 713	10 891	10 252	7 909	11 804
DJERBA	8 471	6 893	5 636	6 063	642
PALERME	6 875	6 141	5 136	5 055	3 523
AJACCIO	6 394	6 954	5 760	18	267
ATHENES	4 650	4 768	3 958	3 778	4 062
BUDAPEST	3 402	2 977	3 704	4 232	4 020
BASTIA	1 703	94	251	38	321
FARNBOROUGH (LONDRES)	1 500	1 582	1 652	731	33
DUBLIN SHANNON	-	-	-	1 173	1 448
BRUXELLES	1 274	7 085	7 345	1 062	4 443
ORLEANS	1 112	1 153	1 092	498	165
IZMIR	990	4 797	7 809	8 557	7 732
PARIS BOURGET	574	507	566	410	312
PARIS ROISSY	353	1 184	668	230	1 472
PORTO	-	900	1 077	2 489	2 053
RIMINI	-	652	898	213	-
OLBIA	219	542	751	93	2
LONDON STANSTED	158	30	1 038	389	858
CALVI	-	-	940	802	-
MALAGA	-	-	-	4 119	1 974
ANTALYA	-	-	-	3 242	-
ANKARA	158	386	265	2 228	176
CORFOU	-	-	-	-	3 380
VARNA	-	-	-	-	2 065
MALAGA	-	-	-	-	1 974
SEVILLE	-	-	-	-	1 409
Total *	84 801	90 209	87 882	80 487	81 049

Source Aéroport de Strasbourg / CRC

* le tableau ne comporte que les destinations significatives

L'examen des tableaux par destinations pour les vols réguliers et non réguliers (charters, vols spéciaux parlementaires, aviation d'affaires) révèle une stabilité, qu'il faut tempérer avec une tendance à l'érosion.

4. LES ENQUETES « ORIGINE ET DESTINATION » DILIGENTEES PAR L'AEROPORT

4.1. L'ORIGINE DES PASSAGERS

LA REPARTITION PASSAGERS LOCAUX ET AUTRES PASSAGERS

%	Passagers locaux	Autres passagers	total
2001	46,6	53,4	100
2003	46,2	53,8	100
2004	57,5	42,5	100

Source Aéroport de Strasbourg / CRC

L'ORIGINE DES PASSAGERS LOCAUX

%	Bas-Rhin	Haut-Rhin	Grand Est*	Allemagne**	Total
2001	81,8 %	6,7	6,5	5,0	100
2003	73,4 %	9,8	8,3	8,5	100
2004	72,4 %	9,5	9,2	8,9	100

Source Aéroport de Strasbourg / CRC

*57, 88, 54, 90, 25, 70 par ordre décroissant

**Bade-Wurtemberg et Sarre

LE MOTIF DU DEPLACEMENT

%	professionnel	tourisme	familial	Congrès/salons	autres	total
2001	74,2	8,9	11,4	4,1	1,4	100
2003	61,9	13,7	15,8	5,6	3,0	100
2004	62,6	15,1	16,8	2,4	3,1	100

Source Aéroport de Strasbourg / CRC

L'année 2003 a correspondu à celle de l'activité de la compagnie Ryanair sur la plate-forme strasbourgeoise.

5. LES PARKINGS, DESCRIPTION DES INSTALLATIONS

La répartition des places est la suivante :

Parc	type	Capacité (ouvert au public)	Capacité (loueurs)	Capacité totale
P0	Dépose voyageurs	45 places	/	45 places
P1	Parking surface (toutes durées)	458 places	193 places	651 places
P2	Parking souterrain niveau -1	432 places	/	432 places
P3	Parking souterrain niveau -2	597 places	156 places	753 places
P4	Parking de surface	757 places	/	757 places
Total parkings publics		2 819 places	349 places	3 168 places
Parking personnel A	Parking de surface	286 places	/	286 places
Parking personnel B	Parking de surface	156 places	/	156 places
Total parkings publics + personnel		3 261 places	349 places	3 610 places

Source : Aéroport de Strasbourg-Entzheim

Le plan des implantations est le suivant :



6. LES COMPTES DE LA CONCESSION

Les comptes de la concession sont présentés comme suit par la CCI.

Budgets de l'aéroport exécutés, soldes intermédiaires de gestion (en milliers d'€)

	2001	2002	2003	2004	2005	% 05/01
chiffre d'affaires	22.338	23.729	25.534	25.667	27.165	21,6%
<i>dont recettes aéronautiques</i>	9 787	11 354	13 233	13.515	14.637	49,6%
<i>dont recettes extra aéronautiques</i>	12 551	12 375	12 301	12.152	12.528	- 0,20%
subventions exploitation	3	1	7	44	9	n.s.
I. Produits d'exploitation	22.341	23.730	25.541	25.711	27.174	22,5%
achats charges externes	9.959	12.430	13.978	12.592	13.682	37,4%
impôts et taxes	1.326	1.344	1.605	1.761	1.785	34,6%
charges de personnel	4.548	5.137	5.448	5.626	5.666	24,6%
II. Charges d'exploitation (hors dot)	15.833	18.911	21.031	19.979	21.133	33,5%
III. Excédent brut d'exploitation	6.508	4.819	4.510	5.732	6.041	- 7,2%
autres charges	-28	-311	-16	-132	-25	n.s.
autres produits	0	0	0	0	0	-
reprises sur amortis. et prov.	1.617	1.329	376	290	370	-77,1%
dotations amortissements et prov.	-4 845	-2 812	-3 374	-2 540	-2 453	-49,4%
IV. Résultat d'exploitation	3 252	3 025	1 496	3 350	3.933	21,0%
produits financiers	437	227	131	71	87	- 80,1%
reprises amortissements caducité	19	0	20	0	3	n.s.
frais financiers	-1.111	-1.078	-863	-842	-783	- 29,5%
dotation amortissements caducité	-2 373	-2 564	-2 478	-2 584	-2 893	21,9%
V. Résultat financier	-3 028	-3 415	-3 190	-3 355	-3 586	-18,4%
VI. Résultat courant	224	-390	-1 694	-5	347	54,9%
produits exceptionnels	120	69	67	41	92	- 23,3%
reprises provisions exceptionnelles	30	31	428	149	328	n.s.
charges exceptionnelles	-56	-39	-314	-59	-561	n.s.
dotations provis. exceptionnelles	-635	-43	-30	-2.145	-392	n.s.
VII. Résultat exceptionnel	-541	18	-150	-2.014	-533	- 1,48%
impôt sur les bénéfices	0	0	0	0	19	n.s.
VIII. Résultat de l'exercice	-317	-372	-1 543	-2 019	-386	21,8%
autofinancement	5.868	3.685	3.515	4.812	4.920	- 16,2%
remboursement d'emprunts	2.995	3.391	3.657	3.756	3.951	31,9%

Source : CCI SBR/CRC

La CCI fournit dans ses documents budgétaires une présentation de type commercial des soldes intermédiaires de gestion. Cette présentation permet de neutraliser les effets de la comptabilisation spécifique de la concession, dont les amortissements de caducité. Elle permet également d'avoir une vision plus concrète de la situation financière de l'aéroport. Cette forme de présentation des comptes permet enfin d'identifier le montant des contributions versées au titre des autres charges externes à la CCI.

Budgets de l'aéroport exécutés, soldes intermédiaires de gestion, présentation commerciale

(En milliers d'€)

	2001	2002	2003	2004	2005	% 01/05
chiffre d'affaires	22.338	23.729	25.534	25.667	27.165	21,6%
<i>dont recettes aéronautiques</i>	9 787	11 354	13 233	13.515	14.637	49,6%
<i>dont recettes extra aéronautiques</i>	12 551	12 375	12 301	12.152	12.528	-0,20%
subventions exploitation	3	1	7	44	9	n.s.
I. Produits d'exploitation	22.341	23.730	25.541	25.711	27.174	22,5%
contribution CCI	652	1.157	1.186	736	675	3,5%
achats charges externes	9.307	11.273	12.792	11.856	13.007	39,8%
impôts et taxes	1.326	1.344	1.605	1.761	1.785	34,6%
charges de personnel	4.548	5.137	5.448	5.626	5.666	24,6%
II. Charges d'exploitation (hors dot)	15.833	18.911	21.031	19.979	21.133	33,5%
III. Excédent brut d'exploitation	6.508	4.819	4.510	5.732	6.041	- 7,2%
autres charges	-28	-311	-16	-132	-25	n.s.
autres produits	0	0	0	0	0	-
reprises sur amortis. et prov.	398	845	371	155	66	n.s.
dotations amortissements et prov.	-3.619	-4.083	-4.323	-3.964	-4.223	16,7%
IV. Résultat d'exploitation	3.259	1.270	542	1.791	1.858	38,7%
produits financiers	437	227	131	71	87	- 80,1%
reprises amortissements caducité	0	0	20	0	3	n.s.
frais financiers	-1.111	-1.078	-863	-842	-783	- 29,6%
dotation amortissements caducité	0	0	0	0	0	-
V. Résultat financier	-674	-851	-712	-771	-693	- 2,8%
VI. Résultat courant	2.585	419	-170	1.020	1.165	- 54,9%
produits exceptionnels	120	69	67	41	92	- 23,3%
reprises provisions exceptionnelles	30	31	104	149	328	993,3%
charges exceptionnelles	-56	-39	-314	-59	-561	901,8%
dotations prov. exceptionnelles	-635	-43	-30	-2.145	-316	50,2%
VII. Résultat exceptionnel	-541	18	-173	-2.014	-456	15,7%
impôt sur les bénéfices	0	0	0	0	19	n.s.
VIII. Résultat de l'exercice	2.044	437	-343	-997	727	- 64,4%
autofinancement	5.868	3.685	3.515	4.812	4.920	- 16,2%
remboursement d'emprunts	2.995	3.391	3.657	3.756	3.951	31,9%

Source : CCI SBR/CRC

Les soldes intermédiaires de gestion, après retraitement des données,
apparaissent comme suit.

SOLDES INTERMEDIAIRES DE GESTION

		2001	2002	2003	2004	2005
1	Marge	-	-	-	-	-
2	Redevances passagers	3 813	3 626	3 991	3 696	3 749
3	Redevances atterrissage	1 872	1 796	1 936	1 780	1 767
4	Redevances sur chiffre d'affaire	1 718	1 682	1 719	1 493	1 464
5	Redevances domaniales	2 028	1 917	1 821	1 851	1 897
6	Redevance balisage et stationnement	977	951	941	980	945
7	Recettes parking	5 260	5 215	5 394	5 350	5 886
8	Refacturation pour usage	1 909	1 854	1 534	1 678	1 536
9	Recettes assistance en escale	1 636	1 707	1 828	1 780	1 737
10	Taxe Aéroport	3 066	4 915	6 295	7 015	8 138
11	Redevances Forfait	59	66	70	44	38
1+2+3+4+5+6+7+8+9+10+11	Production de l'exercice (A)	22 338	23 729	25 529	25 667	27 157
10	Contribution aux dépenses générales du gestionnaire	652	1 157	1 185	737	673
11	Achats	1 544	1 570	1 530	1 472	1 554
12	Charges externes	7 763	9 703	11 263	10 383	11 455
10+11+12	Consommations externes (B)	9 959	12 430	13 978	12 592	13 682
A-B	VALEUR AJOUTEE (VA)	12 379	11 299	11 551	13 075	13 475
13	Participation gestionnaire	0	0	5	0	8
14	Subvention d'exploitation Etat	-14	0	0	0	0
15	Subvention exploitation département	0	0	0	0	0
16	Subvention exploit° autres (Agence eau, Ademe)	17	1	7	44	9
13+14+15+16	Total Subventions d'exploitation (C)	3	1	12	44	17
17	Personnel	4 548	5 137	5 448	5 626	5 666
18	Impôts	1 326	1 344	1 605	1 761	1 785
19	Autres	0	0	0	0	0
17+18+19	Charges décaissées (D)	5 874	6 481	7 053	7 387	7 451
VA+C-D	EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION (EBE)	6 508	4 819	4 510	5 732	6 041
20	Amortissements (hors caducité)	1 947	1 975	2 003	1 929	1 881
21	Provisions	2 898	837	1 371	611	572
22	Reprises sur amortissements et provisions	1 617	1 329	376	290	370
20+21-22	Charges calculées (E)	3 228	1 483	2 998	2 250	2 083
23	Autres charges de gestion courante	28	311	16	132	25
24	Autres produits de gestion courante	0	0	0	0	0
EBE-E-23+24	RESULTAT D'EXPLOITATION (RE)	3 252	3 025	1 496	3 350	3 933
25	Produits financiers	437	227	131	71	87
26	Charges financières, y c. amortis caducité	3 465	3 642	3 321	3 426	3 673
25-26	RESULTAT FINANCIER (RF)	- 3 028	- 3 415	- 3 190	- 3 355	- 3 586
RE+RF	RESULTAT COURANT (RC)	224	- 390	- 1 694	- 5	347
28	Produits exceptionnels	150	100	495	190	420
29	Charges exceptionnelles	691	82	344	2 204	953
28-29	RESULTAT EXCEPTIONNEL (REX)	- 541	18	151	- 2 014	- 533
	Impôt sur les bénéfices					19
RC-REX	RESULTAT DE L'EXERCICE	- 317	- 372	- 1 543	- 2 019	- 205

Source : Aéroport de Strasbourg-Entzheim / CRC Alsace

7. LA TRESORERIE DE LA CONCESSION AEROPORTUAIRE

Opérations en capital

(En K€)

	2001	2002	2003	2004	2005
acquisitions d'éléments d'actif immobilisé					
immobilisations incorporelles	36	77	54	116	97
immobilisations corporelles mises en concession	12 099	8 093	7 372	2 707	7 922
Sous total immobilisation	12 135	8 170	7 426	2 823	8 019
immobilisations financières	12	11	28	14	15
remboursements d'emprunts	2 997	3 391	3 660	3 757	3 971
augmentation de la trésorerie	1 715	0	0	0	0
Total emplois	16 859	11 572	11 114	6 594	12 005
capacité d'autofinancement	5 868	3 685	3 515	4 812	4 920
cessions d'immobilisations	1	0	0	0	0
subventions d'investissement	7 387	4 107	4 252	791	1 119
emprunts et cautions reçues	3 603	3 052	2 026	1	2 800
diminution de trésorerie	0	728	1 321	990	3 166
Total ressources	16 859	11 572	11 114	6 594	12 005

Source : CCI budgets exécutés

8. LES DEPENSES DE SECURITE ET DE SURETE

(En €)

	2001	2002	2003	2004	2005	2001/2005
SSIS	1 669 765	2 028 716	1 949 333	2 035 796	2 546 702	52,52 %
contrôle bagages soute	523 889	1 182 651	1 885 827	1 609 300	1 554 344	196,70 %
contrôle d'accès	253 585	286 743	298 060	306 058	307 075	21,10 %
inspection filtrage	884 420	1 504 903	2 603 798	2 865 565	3 496 457	295,34 %
environnement	215 403	213 710	230 764	196 770	236 537	9,82 %
rattrapage	0	270 581	- 63 898	0	0	ns
total	3 247 062	5 487 304	6 903 884	7 013 489	8 141 116	150,73 %
produit taxe aéroport	3 043 507	4 545 155	4 896 625	7 021 129	7 472 827	145,54 %
écart	- 503 555	- 942 149	- 2 007 259	7 640	- 668 289	ns
cumul depuis 1999*	621 761	- 320 388	- 2 327 647	- 2 320 007	- 2 988 296	ns

Sources Aéroport Strasbourg-Entzheim / CRC Alsace

* mise en œuvre de la taxe d'aéroport au 1^{er} juillet 1999