



2026_SMPP_022 - 1/2

EXTRAIT DU PROCES-VERBAL DES DELIBERATIONS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Réunion du lundi 31 août 2026

Présents :

M. Serge ROBERT, M. Jérôme BLASQUEZ, M. Jean-christophe CID, Mme. Joelle EYCHENNE, Mme. Muriel FREYCHE, M. Jean-Pierre GONCALVES, Mme. Josiane GOUAZE-FAURE, M. Michel LEDANSEUR, M. Norbert PULL, Mme. Nicole QUILLIEN, M. Jean-Luc ROUAN, M. Maxime ROUBICHOU, M. Franck RUFFIE, Mme. Véronique RUMEAU, M. Michel LABEUR, M. Jean-Michel SOLER, Mme. Marie-France VILAPLANA, M. Serge VILLEROUX, M. Henri UNINSKI

Absents :

Mme. Monique BORDES, M. Jean-Paul FERRE

Délibération N°2026_SMPP_022

RAPPORT DE LA CHAMBRE RÉGIONALE DES COMPTES SUR LE CONTRÔLE DES COMPTES ET DE LA GESTION DU SYNDICAT MIXTE POUR L'AMÉNAGEMENT ET L'EXPLOITATION DE L'AÉRODROME D'INTÉRÊT DÉPARTEMENTAL DE PAMIER-S-LES- PUJOLS

Vu l'article L1413-1 du Code général des collectivités territoriales.

Considérant qu'il convient de prendre acte du rapport d'observations de la Chambre régionale des comptes sur les exercices 2019 et suivants, concernant les comptes et la gestion du Syndicat Mixte pour l'Aménagement et l'Exploitation de l'Aérodrome d'Intérêt Départemental de Pamiers-Les Pujols (SMPP).

Vu le rapport de Monsieur le Président, le comité syndical décide :

Article 1 : De prendre acte du rapport d'observations de la Chambre régionale des comptes sur les exercices 2019 et suivants, concernant les comptes et la gestion du Syndicat Mixte pour l'Aménagement et l'Exploitation de l'Aérodrome d'Intérêt Départemental de Pamiers-Les Pujols (SMPP), dont les principales conclusions sont les suivantes :

Rappels au droit	<u>Rappel du droit n° 1</u> Élaborer un document unique d'évaluation des risques professionnels dans les meilleurs délais, conformément aux articles L. 4111-1 et L. 4121-3-1 du code du travail.
------------------	--

	<u>Rappel du droit n° 2</u> Mettre, dès à présent, l'intégralité de la grille tarifaire en conformité avec le code des transports (article R. 6325-11 de ce code).
Recommandations	<u>Recommandation n°1</u> Veiller à la signature des conventions de mise à disposition avant la prise de fonction des agents du département de l'Ariège.
	<u>Recommandation n°2</u> Mobiliser, en priorité, les ressources financières pour réaliser les investissements préconisés par les audits de sécurité et prévus par les budgets primitifs votés.
	<u>Recommandation n°3</u> Élaborer, dès à présent, une stratégie d'aménagement de l'aérodrome en associant toutes les parties prenantes et un plan de financement.

Le rapport d'observations définitif accompagné de la réponse du Président du SMPP figurent en annexe.

Article 2 : D'autoriser Monsieur le Président du Syndicat mixte de l'Aérodrome de Pamiers – Les Pujols à remplir toutes les formalités utiles en vue de l'exécution de la présente délibération.

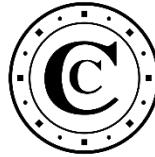
Adoptée à l'unanimité.

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Toulouse dans un délai de 2 mois suivant sa publication.

Pour extrait conforme



Jérôme BLASQUEZ
Monsieur le Président de
l'Aérodrome Pamiers - Les
pujols
3 sept. 2026



**RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES
ET SA REPONSE**

**SYNDICAT MIXTE POUR
L'AMENAGEMENT ET
L'EXPLOITATION DE
L'AERODROME D'INTERET
DEPARTEMENTAL DE PAMIERS-
LES PUJOLS**

(Département de l'Ariège)

Exercices 2019 et suivants

AVANT-PROPOS

Le présent rapport d'observations définitives, une fois délibéré, est adressé aux représentants légaux des collectivités ou organismes contrôlés afin qu'ils apportent, s'ils le souhaitent, une réponse qui a vocation à l'accompagner lorsqu'il sera rendu public. C'est un document confidentiel réservé aux seuls destinataires, qui conserve un caractère confidentiel jusqu'à l'achèvement de la procédure contradictoire. Sa divulgation est donc interdite, conformément à l'article L. 241-4 du code des juridictions financières.

TABLE DES MATIÈRES

SYNTHÈSE.....	5
RAPPELS DU DROIT.....	8
RECOMMANDATIONS.....	9
INTRODUCTION.....	10
1 UN AERODROME DEDIE PRINCIPALEMENT A LA PRATIQUE DU PARACHUTISME ET A LA SECURITE.....	11
1.1 Un aérodrome pour développer l'aviation d'affaires, de tourisme et sportive	12
1.2 Le parachutisme et la sécurité, principales activités de l'aérodrome	14
1.2.1 L'aérodrome se situe au sixième rang régional.....	14
1.2.2 Environ 18 000 mouvements d'aéronefs chaque année	16
1.3 Le service d'information de vol mis en place en l'absence de contrôle aérien	17
1.4 Les relations avec les usagers de l'aérodrome	19
1.4.1 La diversité des usagers de l'aérodrome	19
1.4.2 Les règles d'usage de l'aérodrome	20
1.5 La gouvernance	22
1.5.1 Les membres	22
1.5.2 Les délégations au Président	22
1.5.3 La gestion des personnels mis à disposition par le département.....	23
2 DES MARGES DE MANOEUVRE FINANCIERES PEU UTILISEES POUR INVESTIR	26
2.1 L'exploitation courante a permis de dégager 719 k€ d'épargne brute entre 2019 et 2025	26
2.2 Les recettes de fonctionnement	28
2.2.1 La contribution des membres, principale recette	29
2.2.2 La perception de la majoration de la taxe d'aéroport.....	30
2.2.3 Les redevances s'élèvent à moins du tiers des produits	30
2.2.3.1 Des redevances pour l'atterrissage non conformes à l'arrêté de 1956.....	31
2.2.3.2 Les redevances liées au stationnement ou aux loyers.....	33
2.2.4 Les autres produits	34
2.3 Les charges de fonctionnement	34
2.3.1 Les charges de personnel, principal poste de dépenses.....	35
2.3.2 Les autres charges	36
2.4 Un endettement quasi nul	37
2.5 Un investissement minimal, répondant partiellement aux préconisations des audits de sécurité.....	38
ANNEXES.....	42

Annexe n° 1. Organigramme de l'aérodrome	43
Annexe n° 2. Évolution des grilles tarifaires.....	44
Annexe n° 3. Glossaire.....	46

SYNTHÈSE

Un aérodrome utilisé principalement pour le parachutisme et la sécurité civile

L'aérodrome a été créé en 1972 pour développer l'aviation d'affaires, le tourisme, l'activité sportive, contribuer à la formation aéronautique et accroître les activités industrielles, commerciales et de services.

Il est géré par un syndicat mixte, présidé jusqu'en 2016 par la chambre de commerce et d'industrie de l'Ariège et depuis 2017 par le département de l'Ariège.

Avec 18 000 mouvements d'aéronefs en moyenne par an, Pamiers-Les Pujols se classe au 6^e rang des 17 aérodromes occitans qui ont déclaré des vols non commerciaux. Par rapport à 2019, l'activité a légèrement progressé (+ 0,6 % en moyenne par an) alors qu'elle a baissé dans la majorité des autres aérodromes de la région.

L'aérodrome est, aujourd'hui, plus orienté vers les loisirs, la formation des parachutistes et des pilotes et les secours à la personne que vers le développement économique.

C'est ainsi que le Centre Ecole de Parachutisme (CEPS), un des plus importants para-clubs français, est le principal usager de l'aérodrome (43 % des mouvements). De même, le 1^{er} régiment des chasseurs parachutistes, qui compte un millier de militaires, utilise l'aérodrome pour effectuer des entraînements et la section aérienne de la gendarmerie¹ assure des missions de secours aux personnes en montagne et de manière plus générale des missions de sécurité civile.

Par ailleurs, de plus en plus de vols sont réalisés par des écoles de pilotage qui apprécient l'infrastructure, dotée d'un service d'information de vol.

En revanche, une seule ligne régulière d'affaires, assurant la liaison non commerciale Lyon-Pamiers, est présente sur le site et les installations, assez dégradées, n'apparaissent pas propices à l'accueil d'une clientèle d'affaires.

Un aérodrome principalement financé par les contributions publiques

Pour réaliser ses missions, le syndicat a bénéficié de subventions publiques pour un montant total d'environ 1,6 M€, entre 2019 et 2025. Le département a participé à hauteur de 50 % à ces subventions, les cinq communautés de communes pour 45 % et la chambre de commerce et d'industrie pour 5 %.

Entre 2019 et 2025, ces subventions d'exploitation ont représenté 65 % des produits de gestion courante. Contrairement aux autres aérodromes comparables, le fonctionnement du

¹ La section aérienne de la gendarmerie est une unité spécialisée intégrée aux Forces aériennes de la Gendarmerie nationale (FAGN), déployée sur divers sites en France, pour des missions de surveillance et de secours.

syndicat mixte, service public industriel et commercial, est donc plus supporté par les contributions publiques que par l'utilisateur.

Hors opérations d'avitaillement qui ont été prise en charge, depuis le 1^{er} avril 2025, par une société privée, les charges courantes ont progressé plus vite que les produits. Le syndicat mixte a cependant pu dégager, en cumul sur la période 2019-2025, 719 k€ d'épargne brute.

Les redevances ont été augmentées lors de la révision de la grille tarifaire en 2023, initiée par un contentieux avec un pilote qui contestait la non-application d'un arrêté de 1956 pour la redevance d'atterrissage.

Cette nouvelle grille tarifaire, plus favorable qu'elle ne devrait l'être réglementairement, ne respecte toujours pas le Code des transports. Aussi, le syndicat est appelé à se mettre en conformité notamment en mettant fin à la tarification forfaitaire pour l'aéroclub de Pamiers et le CEPS. Suite au contrôle, le président du syndicat a saisi la ministre compétente sur ce point.

Une stratégie sur le rôle de l'aérodrome à fixer pour renforcer son utilité

Sur la période contrôlée, moins du quart des propositions nouvelles de dépenses d'équipement votées a été exécuté, le syndicat se contentant souvent de réaliser, parfois partiellement, les préconisations de travaux des audits de sécurité.

Aussi, le syndicat a fortement augmenté ses réserves et bénéficiait, fin 2025, d'une trésorerie permettant de couvrir plus de deux années de charges courantes.

Couplé à un endettement quasiment nul, le syndicat dispose de marges de manœuvre financières suffisantes pour mener à bien des projets d'investissement.

Il devrait, dès à présent, engager une réflexion prospective, associant l'ensemble des acteurs concernés, pour définir la stratégie d'aménagement de l'aérodrome afin d'optimiser le rôle que ce dernier peut jouer pour le développement économique du territoire et le soutien aux activités militaires, dans le respect des riverains et de l'environnement.

Si une telle stratégie n'était pas établie, les contributions des membres devraient être revues à la baisse pour se limiter à l'atteinte de l'équilibre de la section d'exploitation. Le syndicat a indiqué partager l'idée d'engager une réflexion sur l'orientation de développement de l'aérodrome.

Chiffres clés de l'aérodrome

L'activité



Les moyens

2 salariés AFIS / 14 agents du Département mis à disposition pour un équivalent temps-plein de 0,9 ETP (en 2025)



Entre 2019 et 2025

Charges courantes (hors avitaillement) :
+ 5,4 % / an en moyenne

Produits de gestion courante (hors avitaillement) :
+ 1,7 % / an en moyenne

Parts moyennes dans les produits (hors avitaillement)



816 800 €
Budget de fonctionnement en 2025

771 400 €
Budget d'investissement en 2025

16 700 €/an

Dépenses réelles d'équipement entre 2019 et 2025

Soit 23,3 % des crédits votés au budget primitif

1 036 682 €

x 1,87

Soit + 2 ans



Trésorerie nette fin 2025

Depuis fin 2019

De charges courantes



RAPPELS DU DROIT

Rappel du droit n° 1 : Élaborer un document unique d'évaluation des risques professionnels dans les meilleurs délais, conformément aux articles L. 4111-1 et L. 4121-3-1 du code du travail, *non mis en œuvre*.

Rappel du droit n° 2 : Mettre, dès à présent, l'intégralité de la grille tarifaire en conformité avec le code des transports (article R. 6325-11 de ce code), *non mis en œuvre*.

RECOMMANDATIONS

Recommandation n° 1. : Veiller à la signature des conventions de mise à disposition avant la prise de fonction des agents du département de l'Ariège, *non mise en œuvre*.

Recommandation n° 2. : Mobiliser, en priorité, les ressources financières pour réaliser les investissements préconisés par les audits de sécurité et prévus par les budgets primitifs votés, *non mise en œuvre*.

Recommandation n° 3. : Élaborer, dès à présent, une stratégie d'aménagement de l'aérodrome en associant toutes les parties prenantes et un plan de financement, *non mise en œuvre*.

INTRODUCTION

Procédure

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

Conformément à ces dispositions, la chambre régionale des comptes a procédé au contrôle des comptes et de la gestion du Syndicat Mixte pour l'Aménagement et l'Exploitation de l'Aérodrome d'Intérêt Départemental de Pamiers-Les Pujols.

Conformément à l'article R. 243-1 du code des juridictions financières, le contrôle a été ouvert par lettre du 10 septembre 2025 de la présidente de la chambre régionale des comptes notifiée à la même date à Jérôme Blasquez, Président du syndicat mixte, ordonnateur à compter d'octobre 2021. Le précédent ordonnateur sur la période, Henri Nayrou, a été informé par courrier adressé le même jour.

L'entretien préalable à la formulation d'observations provisoires, prévu à l'article L. 243-1 du code des juridictions financières, s'est déroulé, au siège du syndicat, le 16 février 2026 avec l'ordonnateur. Convie à cet entretien, le précédent ordonnateur a déclaré ne pas être en mesure d'y assister.

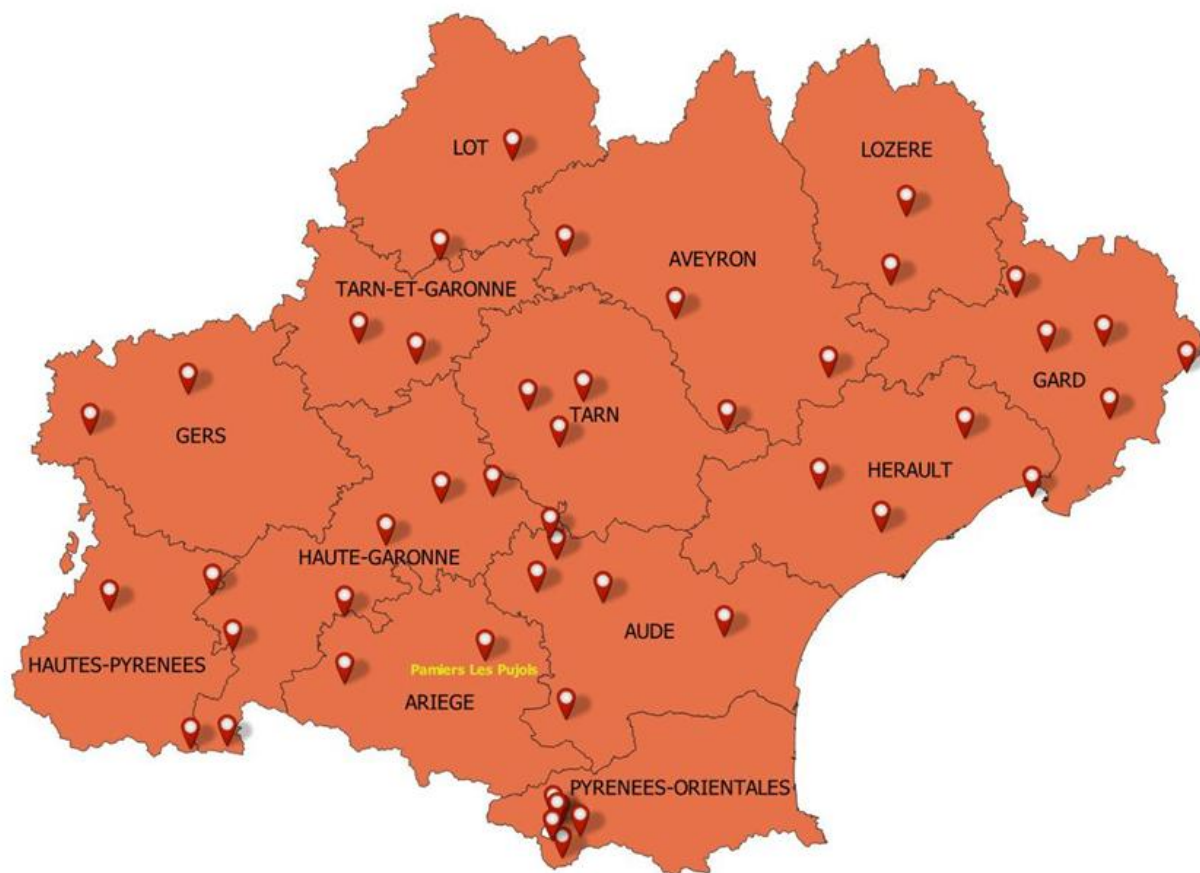
Lors de sa séance du 5 mars 2026, la chambre a arrêté les observations provisoires qui ont été adressées le 19 mars 2026 au président du syndicat. Des extraits ont été transmis aux tiers concernés.

Après avoir examiné les réponses reçues, la chambre, dans sa séance du 26 mai 2026, a arrêté les observations définitives ci-après.

1 UN AERODROME DEDIE PRINCIPALEMENT A LA PRATIQUE DU PARACHUTISME ET A LA SECURITE

Le département de l'Ariège dispose de deux aérodromes² civils sur son territoire : Pamiers-Les Pujols situé sur les communes des Pujols et Verniolle à 8 km à l'Est-Sud-Est de Pamiers et Saint-Girons-Antichan situé sur la commune de Lorp-Sentaraille à 4 km au Nord-Ouest de Saint-Girons. Chaque aérodrome est géré en régie directe par des syndicats mixtes ouverts³.

Carte n° 1 : Implantation des 47 aérodromes occitans au 1^{er} septembre 2025



Source : CRC Occitanie d'après l'Open Data de la Région Occitanie

² L'article L. 6300-1 du code des transports définit un aérodrome comme tout terrain spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs. L'emprise d'un aérodrome s'étend aux installations annexes que celui-ci peut comporter pour les besoins du trafic et le service des aéronefs. Equipé des infrastructures destinées au transport aérien commercial de passagers et ouvert à la circulation aérienne publique (CAP), il convient de le désigner comme un aéroport.

³ Les syndicats mixtes ouverts (SMO) sont constitués entre des collectivités territoriales, des groupements de collectivités territoriales et d'autres personnes morales de droit public (comme des chambres de commerce et d'industrie, d'agriculture, de métiers et de l'artisanat ...).

1.1 Un aérodrome pour développer l'aviation d'affaires, de tourisme et sportive

Le Syndicat Mixte pour l'Aménagement et l'Exploitation de l'Aérodrome d'Intérêt Départemental de Pamiers Les Pujols (SMAPP), a été créé par un arrêté du ministère de l'Intérieur le 17 octobre 1973.

L'ouverture de l'aérodrome a eu lieu en 1976. Le syndicat mixte en est le propriétaire et le gestionnaire.

D'après ses statuts, le syndicat mixte a en charge l'exploitation de l'aérodrome d'intérêt départemental permettant le développement :

- du transport aérien commercial à l'exclusion des activités régulières de lignes civiles, de charters et de frets ;
- de l'aviation d'affaires, de tourisme et sportive ;
- de la formation aéronautique ;
- d'activités aéronautiques industrielles, commerciales et de services.

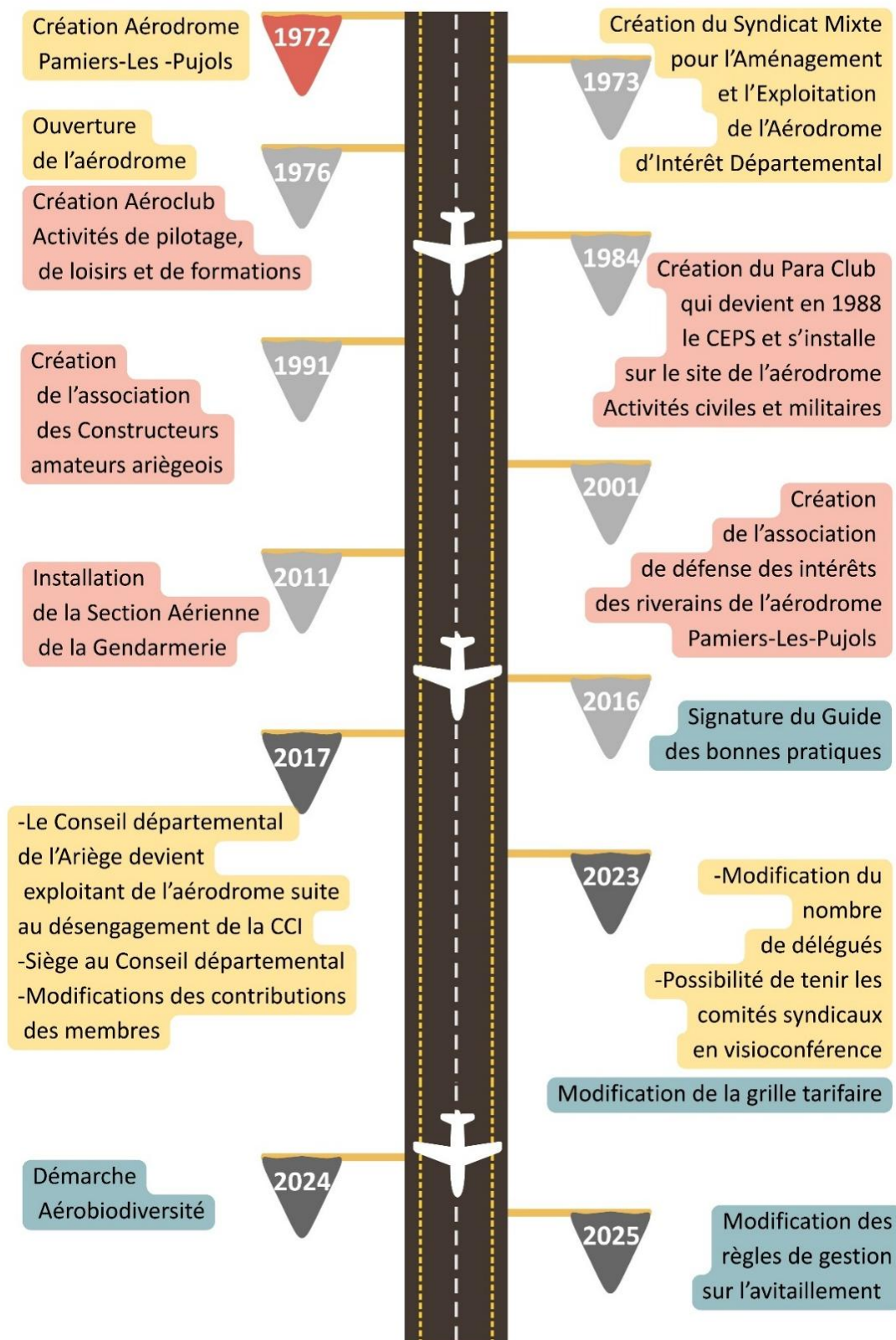
À sa création, le syndicat mixte était présidé par la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de l'Ariège où son siège social était domicilié.

Le département de l'Ariège préside le syndicat depuis le désengagement de la CCI de cette fonction en 2016. Cette dernière est restée toutefois membre du syndicat mais, depuis cette date, l'orientation économique de l'aérodrome est moins marquée.

A l'occasion du changement de présidence, le syndicat mixte a été domicilié dans les locaux du département de l'Ariège à Foix. Avec la présidence du syndicat et la mise à disposition de plusieurs agents du département, cette domiciliation est le signe des liens très étroits entre le syndicat mixte et le département de l'Ariège.

Depuis 2019, deux ordonnateurs ont exercé la présidence du syndicat mixte. Le Président en exercice, depuis octobre 2021, est conseiller départemental et a succédé à l'ancien Président du département de l'Ariège.

Schéma n° 1 : Chronologie de l'aérodrome



Source : CRC Occitanie d'après la documentation du syndicat mixte

1.2 Le parachutisme et la sécurité, principales activités de l'aérodrome

L'aérodrome dispose d'une piste bitumée orientée est-ouest, longue de 1 300 mètres et large de 30 mètres pour une emprise au sol de 70 hectares. Il est doté d'un balisage diurne et nocturne. Il est agréé pour le vol à vue (VFR) de nuit et le vol aux instruments (IFR). Il dispose de hangars pour les aéronefs basés ou de passage. L'avitaillement en carburant y est également possible.

Photo n° 1 : Vue de l'aérodrome de Pamiers-Les Pujols



Source : La Gazette ariégeoise

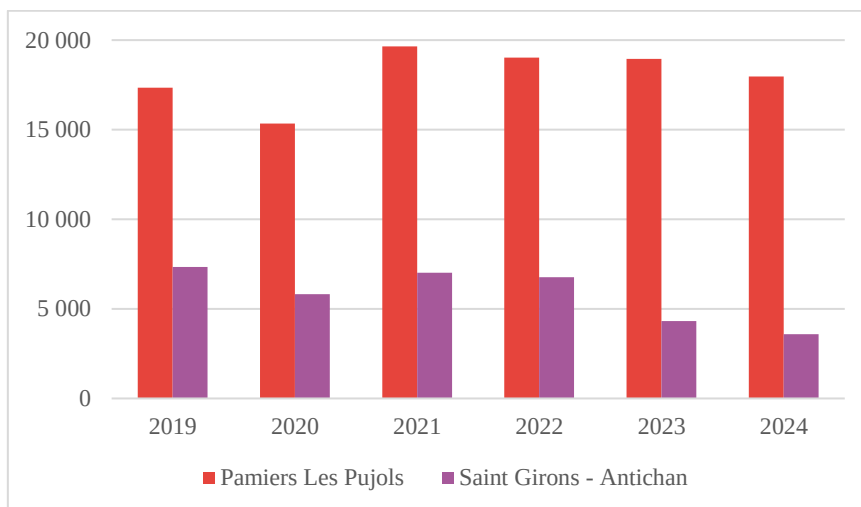
Les mouvements d'aéronefs sont non commerciaux et sont pratiqués dans le cadre d'activités liées à l'aviation d'affaires, sportive et de loisirs.

L'aérodrome accueille enfin la Section Aérienne de la Gendarmerie et sert de site d'entraînement au 1^{er} régiment des chasseurs parachutistes, situé à proximité.

1.2.1 L'aérodrome se situe au sixième rang régional

La crise sanitaire liée à la COVID 19 a eu un impact important avec une baisse du nombre des mouvements (- 11,5 % entre 2019 et 2020). Cette période a été aussitôt suivie d'une reprise de l'activité (+ 28,1 % entre 2020 et 2021).

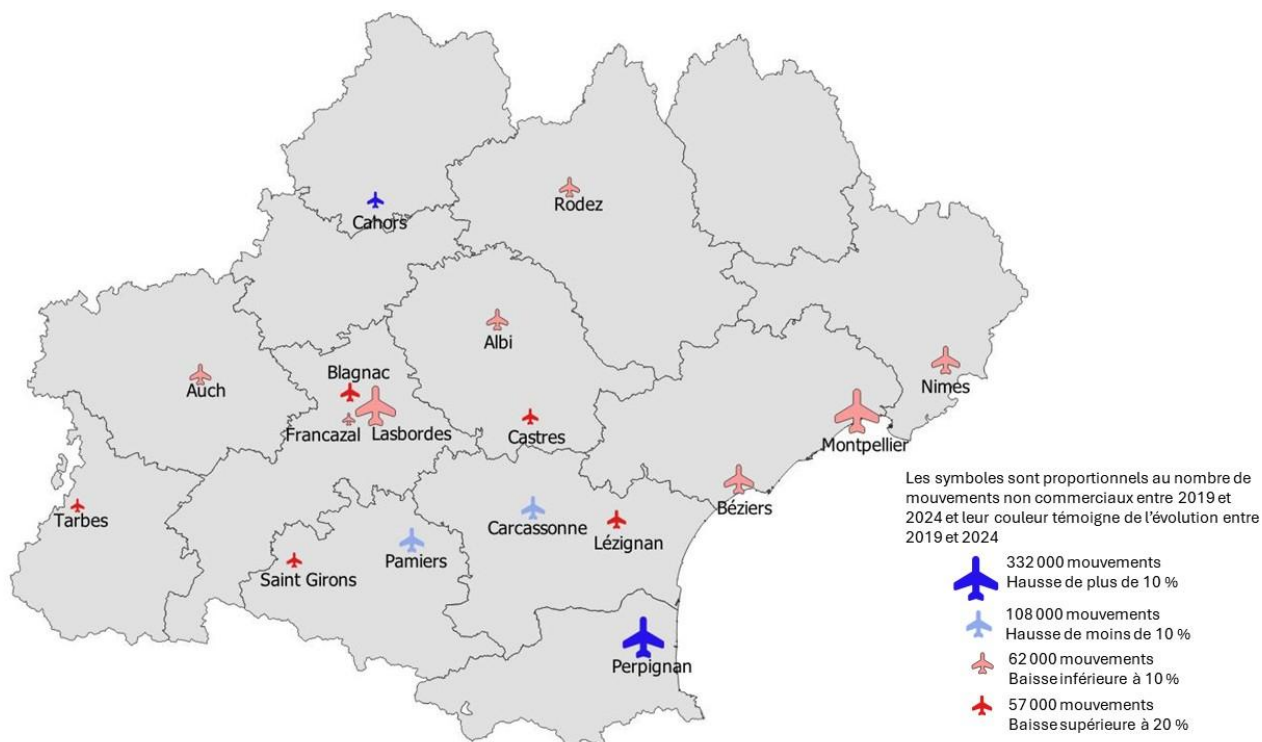
Sur la période 2019-2024, l'aérodrome de Pamiers-Les Pujols concentrait 75,6 % des mouvements non commerciaux en Ariège contre 24,4 % pour l'aérodrome de Saint-Girons. Cette prédominance a même eu tendance à s'accroître puisque cette part s'élevait à 70,2 % en 2019 contre 83,4 % en 2024.

Graphique n° 1 : Mouvements d'aéronefs non commerciaux en Ariège

Source : CRC Occitanie à partir des résultats d'activités de l'Union des Aéroports Français

D'une façon plus générale, l'aérodrome de Pamiers-Les Pujols se situe au 6^{ème} rang pour le nombre de vols non commerciaux enregistrés par l'union des aérodromes français, parmi les 17 aéroports occitans qui les ont déclarés.

Il fait partie des quatre aéroports occitans qui ont retrouvé ou dépassé, en 2024, le niveau d'activité de 2019.

Carte n° 2 : Nombre et évolution des vols non commerciaux entre 2019 et 2024

Source : CRC Occitanie à partir des résultats d'activités de l'Union des Aéroports Français.

1.2.2 Environ 18 000 mouvements d'aéronefs chaque année

En dépit de l'inflexion puis de la reprise d'activité liée à la crise sanitaire de 2020, le nombre de mouvements d'aéronefs enregistrés par l'aérodrome a peu progressé sur la période : 17 345 mouvements en 2019 et 18 168 en 2025.

Sur cette période, 43,4 % des mouvements ont été effectués par le Centre Ecole Parachutisme Sportif (CEPS). Cependant, leur nombre a tendance à chuter depuis 2023, passant de 9 214 en 2022 à 7 487 en 2025. En 2025, cette baisse est, en partie, liée à l'accident mortel d'un parachutiste qui a conduit les autorités, le temps de l'enquête, à suspendre l'activité consacrée à la formation.

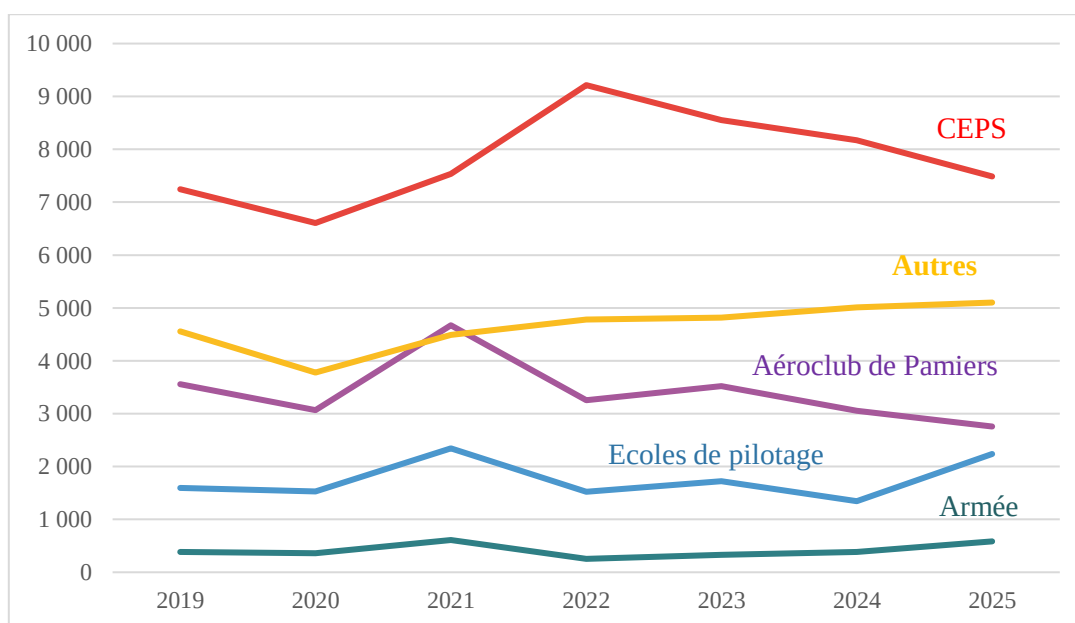
Autre « grand basé » de l'aérodrome, l'aéroclub de Pamiers, qui concentrait 18,9 % des mouvements d'aéronefs entre 2019 et 2025, a connu une baisse de son activité : 4 672 mouvements en 2021 contre 2 757 en 2025.

En revanche, les vols effectués par les écoles de pilotage (notamment l'École Nationale de l'Aviation Civile) ont particulièrement progressé en 2025 (près de 900 mouvements supplémentaires, soit + 66,4 % entre 2024 et 2025).

Les vols militaires sont demeurés assez marginaux (584 en 2025) mais compte tenu de la longueur de la piste et de sa résistance, les mouvements de gros avions sont très restreints et la majorité des vols pour les parachutistes militaires est effectuée par le CEPS qui met à disposition pilotes et avions en réponse à des appels d'offres.

Les autres utilisateurs de l'aérodrome regroupent la section aérienne de la gendarmerie, les sociétés, les aéroclubs extérieurs et les pilotes privés. Leur part dans les mouvements enregistrés a eu tendance à augmenter sur la période : 26,3 % en 2019, 28,1 % en 2025.

Graphique n° 2 : Mouvements d'aéronefs par utilisateur



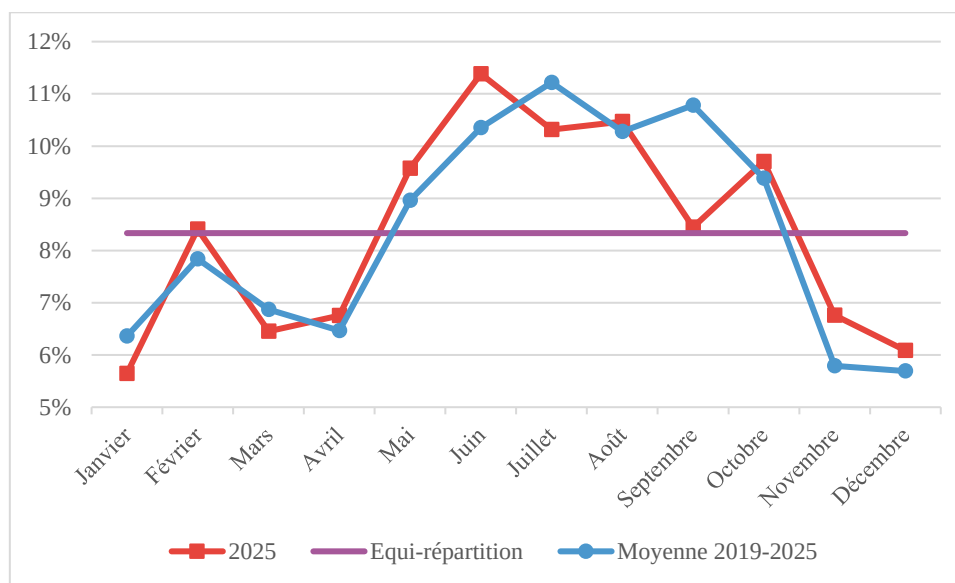
Source : CRC Occitanie d'après les données du syndicat mixte

L'activité de l'aérodrome connaît des variations saisonnières, liées aux conditions météorologiques.

Ces pics saisonniers reflètent essentiellement le calendrier des mouvements infra-annuels du CEPS. Des marges de manœuvre existent donc pour accueillir ou développer d'autres activités, comme des vols « loisirs » ou des vols « découvertes touristiques », y compris en période estivale.

À cet égard, le succès rencontré par la journée « portes ouvertes » organisée en 2023 ou les journées de l'aéronautique montrent l'intérêt suscité par l'aérodrome.

Graphique n° 3 : Part mensuelle des mouvements



Source : CRC Occitanie d'après les données du syndicat mixte.

Lecture : En 2025, 5,6 % des mouvements ont été réalisés en janvier alors que cette part atteindrait 8,3 % si l'activité était identique d'un mois à l'autre.

1.3 Le service d'information de vol mis en place en l'absence de contrôle aérien

À défaut de contrôleurs aériens, non obligatoires, l'aérodrome dispose d'un service d'information de vol (Aérodrome Flight Information Service-AFIS) qui permet de fournir aux pilotes des informations sur les conditions météorologiques, les conditions d'utilisation et le trafic en cours ainsi que d'assurer le service d'alerte en cas de risques ou d'accident (déclenchement des sirènes, mise en œuvre du service de prévention contre le péril animalier).

Ce service est facultatif mais facilite grandement le respect des règles de sécurité et d'usage de l'aérodrome.

Pour être agent AFIS, il est nécessaire d'obtenir une qualification délivrée par la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DGAC).

Cette qualification s'obtient en deux étapes :

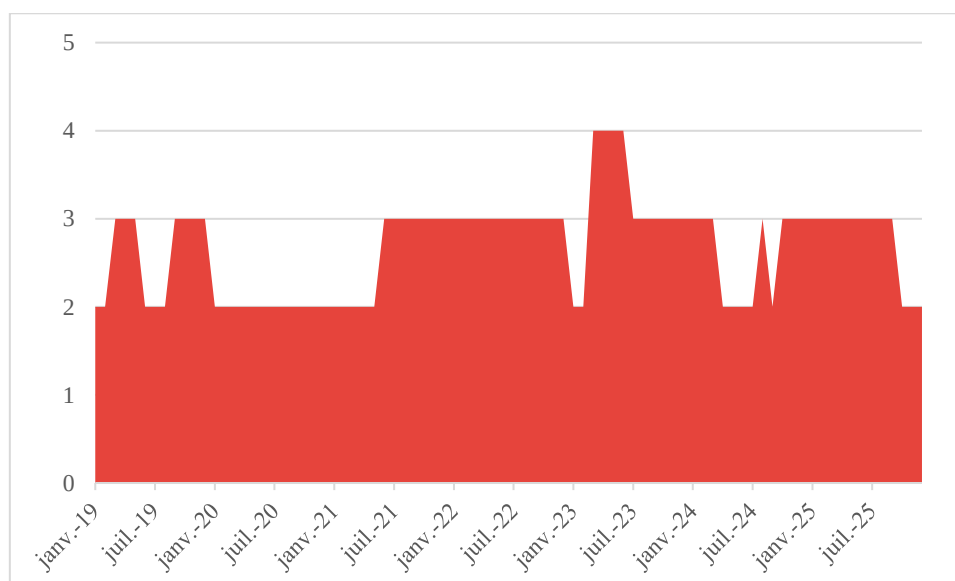
- après une première évaluation théorique, dite initiale ;
- puis après une formation théorique et pratique « locale », c'est à dire au sein de l'aéroport où la mission sera exercée.

L'organisation du temps de travail des agents tient compte de la saisonnalité de l'activité. Du 1^{er} mai au 30 septembre, le service AFIS est ouvert de 8H à midi et de 14H à 17H tous les jours. Les autres mois, il est ouvert du lundi au vendredi aux mêmes horaires.

Lorsque les agents AFIS ne sont pas présents, la comptabilisation des mouvements s'effectue *a posteriori* à partir des enregistrements radio. La nuit, les pilotes peuvent activer directement les balisages sans qu'une intervention humaine ne soit nécessaire.

Depuis 2019, le nombre d'agents contractuels AFIS a varié de 2 à 4 selon les mois. Ces fluctuations sont liées à des départs à la retraite mais aussi à deux démissions et un licenciement, signe de tensions au sein du service. Celles-ci ont nécessité une forte mobilisation des dirigeants de l'aérodrome. La présence de 4 agents du service AFIS de mars à juin 2023 s'explique par une période de transmission et de formation avant le départ de deux agents.

Graphique n° 4 : Évolution du nombre d'agents AFIS



Source : CRC Occitanie d'après les données du syndicat

Aujourd'hui, deux salariés recrutés en juin et novembre 2024 exercent les fonctions d'AFIS : un responsable d'exploitation et un agent. Les difficultés de recrutement sont importantes mais le syndicat a pu bénéficier de la reconversion d'un militaire du régiment de Pamiers. Le syndicat envisage qu'en cas d'arrêt maladie, un agent AFIS d'un autre aérodrome puisse être mis à disposition de façon temporaire.

Même si le service d'information n'est pas obligatoire, le nombre limité de deux agents AFIS est une source de fragilité pour le fonctionnement de l'aérodrome. Aussi, la chambre

invite le syndicat à poursuivre son projet de mutualisation et de coopération avec les autres aérodromes, dans le respect des règles fixées par la DGAC.

Par ailleurs, en dépit des risques de sécurité, le syndicat déclare qu'il ne dispose toujours pas d'un document unique d'évaluation des risques professionnels (DUERP). Il a précisé dans le cadre du contrôle qu'un projet avait été très récemment initié mais que le calendrier devait encore être défini.

Pourtant, en application du code du travail, les employeurs publics sont tenus d'évaluer les risques professionnels (physiques et psychosociaux) auxquels leurs agents sont exposés et de les répertorier dans un DUERP.

Au regard de l'activité de la structure, la chambre rappelle au syndicat mixte de :

Rappel du droit n° 1 : Élaborer un document unique d'évaluation des risques professionnels dans les meilleurs délais, conformément aux articles L. 4111-1 et L. 4121-3-1 du code du travail, <i>non mis en œuvre</i> .

En réponse aux observations provisoires de la chambre, le Syndicat s'est engagé à élaborer le document unique avant la fin de l'année 2026.

1.4 Les relations avec les usagers de l'aérodrome

Reflétant les différentes activités pratiquées, le syndicat entretient des liens avec plusieurs usagers, basés ou non sur l'aérodrome.

1.4.1 La diversité des usagers de l'aérodrome

Les relations sont contractuelles et facturées pour les usagers réguliers qui disposent de locaux, d'abris ou d'emprises pour l'exercice de leurs activités. Les autres usagers sont soumis à une tarification délibérée par le syndicat (voir grille tarifaire en annexe 2).

Ainsi, pour son activité de loisirs, l'aéroclub de Pamiers est signataire d'une convention d'occupation temporaire (COT) du domaine public aéronautique. Centré sur le pilotage de petits avions, l'aéroclub est implanté depuis l'ouverture de l'aérodrome et dispose d'un atelier mécanique agréé. Outre les vols de pilotes aguerris, il propose des formations et des baptêmes de l'air. En raison de son plus faible coût, le développement de la pratique ultra- léger motorisé (ULM) est envisagé, bien que celle-ci soit plutôt traditionnellement réalisée à l'aérodrome de Saint-Girons, second aérodrome de l'Ariège.

D'autres utilisateurs, agissant dans le domaine du vol de loisirs ou des travaux aériens, sont signataires d'une COT : l'association des constructeurs amateurs (ACAA) dispose d'un abri de 9 places pour accueillir ses adhérents ; des sociétés d'hélicoptères réalisant pour partie des travaux aériens héliportés et une association disposent d'un bureau et d'abris.

Des écoles de formation et des entreprises privées utilisent aussi, hors convention et malgré l'absence d'un réel pôle économique, l'aérodrome. À ce titre, la reprise d'une scierie

d'arbres en long installée à Saint-Paul-de-Jarrat par un groupe basé à Lyon a été facilitée par la possibilité d'utiliser les liaisons aériennes entre le Rhône et l'Ariège.

Par ailleurs, l'aérodrome accueille une des plus grosses plateformes de parachutisme en France, le Centre Ecole de Parachutisme Sportif de l'Ariège (CEPS). Cette association implantée depuis 1988 comprend environ 2 000 adhérents dont 500 qui pratiquent le saut de manière régulière, les autres réalisant ponctuellement le saut « découverte ».

Le CEPS est titulaire d'un bail emphytéotique signé en 2008. Il a développé une activité sportive en proposant, outre les sauts et formations traditionnelles, des stages avec hébergement. Cela permet la préparation de différentes compétitions y compris les entraînements de l'équipe de France qui a reçu des titres mondiaux. Les implantations matérielles, telles que les mobil-homes ont reçu un avis défavorable de la commission de sécurité en juin 2025. Ils n'ont pas fait l'objet, comme le prévoit le bail, d'accord formel de la part du comité syndical. La chambre invite donc les parties à régulariser la situation.

En réponse, le CEPS a indiqué que le contrôle de sécurité de juin 2025 a permis d'identifier plusieurs points de vigilance en matière de sécurité incendie et d'implantation. Il a précisé qu'une démarche structurée et complète de mise en conformité globale du site a été engagée depuis cette date. Celle-ci inclut la régularisation des installations d'hébergement et leur articulation avec les contraintes techniques d'assainissement, de sécurité et d'urbanisme.

La chambre ne peut qu'encourager à l'aboutissement rapide de cette démarche, qui présente un fort enjeu pour la sécurité des usagers.

Par ailleurs, en complément de l'activité sportive, le CEPS a aussi développé une activité avec les militaires à la suite de publications de marchés réalisées par l'armée. Ainsi, il accueille plusieurs régiments de la région dans le cadre de location d'avions et de pilotes sur une période d'environ 20 à 30 semaines par an et représentant 30 000 sauts.

En plus des régiments qui recourent aux services du CEPS, le 1^{er} régiment des chasseurs parachutistes est un utilisateur privilégié de l'aérodrome où environ 1 000 militaires s'entraînent régulièrement après obtention d'une autorisation administrative. Avec les familles, cette présence militaire rassemble une communauté de 2 400 personnes, ce qui constitue un atout économique important pour le territoire.

Enfin, la section aérienne de la gendarmerie (SAG) s'est installée à l'aérodrome en 2011 afin d'assurer des missions de secours aux personnes en montagne et de manière plus générale des missions de sécurité publique. Le bail d'un hangar de 800 m² et la convention d'occupation temporaire devront être renouvelés en 2028.

Les relations entre le syndicat mixte et les différents usagers sont jugées bonnes et constructives par les parties, des temps de crispation pouvant parfois exister quant à l'occupation de l'aérodrome et des nuisances propres à chaque activité. À ce titre, la présence de personnel AFIS permet, en outre, d'apaiser les tensions.

1.4.2 Les règles d'usage de l'aérodrome

Un règlement intérieur signé le 17 janvier 2013 vise à organiser l'usage des installations de l'aérodrome (abris et stationnement), le comportement des usagers dans les différentes zones de l'aérodrome (accès, circulation, hygiène, sécurité) et pour l'exercice de leurs activités. Bien

que non prévu par les statuts, ce document pourrait faire utilement l'objet d'une revue pour prendre en compte, notamment, le changement des statuts du syndicat et de tout élément structurant les relations.

Par ailleurs, l'aérodrome dispose d'une Commission Consultative de l'Environnement (CCE)⁴. Les deux membres représentant le syndicat y ont été régulièrement désignés par les délibérations des 13 septembre 2021 et 18 mars 2025. L'arrêté préfectoral en date du 21 août 2025 fixe la liste des représentant de l'État, des collectivités locales, du syndicat mixte, des usagers, des associations de riverains et de l'environnement.

Au sein de cette instance, et après concertation entre ses membres, un code de bonnes pratiques de l'aérodrome a été signé le 28 juin 2016. Ce code comprend huit mesures qui font l'objet d'une évaluation tous les deux ans. Un suivi est opéré par la DGAC sur les vols de nuit et la pause méridienne. Les résultats des mesures 2024 montrent qu'aucun dépassement de vols de nuit n'a été enregistré. En revanche, il a été constaté qu'un peu plus de 6 % des vols sont effectués entre 12h et 14h, notamment ceux réalisés par les parachutistes, étant précisé toutefois que cette dernière mesure ne s'applique pas aux sauts réalisés au titre de l'activité militaire.

L'Association de défense des intérêts des riverains de l'aérodrome (ADIRAPP) veille à ce que les activités de l'aérodrome soient exercées dans le respect du code de bonnes pratiques établi.

Pour leur part, les utilisateurs cherchent à réduire les nuisances sonores par le développement des techniques et matériels aéronautiques moins bruyants et, s'agissant du paracub, à maximiser les capacités des avions afin de limiter les rotations.

Sur la plan sécuritaire et environnemental, l'aérodrome est soumis à la mise en œuvre du manuel de gestion-système de management de la sécurité et aux contrôles de conformité réalisés par la DGAC. Les audits donnent lieu le cas échéant à la constatation d'écarts qui nécessitent dans ce cas des actions correctives vérifiées lors de la visite suivante.

Par exemple, avec l'intervention de la société d'aménagement foncier et d'établissement rural (SAFER), l'aérodrome a dû acquérir les parcelles appartenant à la ferme voisine, pour mettre en adéquation des emprises ou réaliser le fauchage des zones devant être libres d'obstacle.

Par ailleurs, la prévention contre le risque animalier est assurée par le service AFIS qui, par exemple, diffuse des messages lors de la concentration de vanneaux.

Une convention de protection de l'habitat et de fauchage régulier a été instaurée. Elle a été conclue pour une durée de six ans à compter de janvier 2025, à l'issue d'inventaires de la faune et de flore réalisés par l'association Aérodiversité. Elle a été formalisée sur proposition du CEPS et validée par le syndicat⁵ qui en a souligné la qualité.

Enfin l'aérodrome dispose d'un hall d'accueil et d'une signalétique qui pourraient être renouvelés. L'amélioration des conditions d'accueil constituerait un atout supplémentaire pour faire de l'aérodrome un levier de développement économique, vocation qui n'apparaît plus comme prioritaire à ce jour.

⁴ Instituée par arrêté préfectoral du 23 décembre 2003 dans le cadre de la lutte contre le bruit des transports aériens codifiées aux articles L571-11 à L571-17 du code de l'environnement.

⁵ Délibération du 19 février 2024

1.5 La gouvernance

Selon les statuts, le syndicat mixte est administré par un comité syndical, tel que prévu par l'article 6.

Aux termes de l'article 7, le comité syndical élit, parmi les délégués, un Président pour une durée de 6 ans à la majorité absolue. Le Président ainsi désigné est le responsable de la sécurité et des personnels de l'aérodrome.

1.5.1 Les membres

L'article 6 identifie sept membres du syndicat, personnes morales de droit public, représentés par des délégués disposant d'une ou deux voix. Un suppléant est également désigné.

Les évolutions dans les périmètres des collectivités publiques membres ont nécessité des ajustements.

Ainsi, la fusion de communautés de communes a généré une modification des statuts en 2017 pour actualiser la liste des membres et fixer le nombre de délégués.

Ils ont à nouveau été modifiés le 6 avril 2023, le comité syndical ayant en outre approuvé la diminution du nombre de délégués et la nouvelle répartition du nombre de voix.

Tableau n° 1 : Membres du syndicat depuis 2017

Groupement adhérent	Nombre de délégués		Nombre de voix	
	2017-2023	Depuis 2023	2017-2023	Depuis 2023
CC des Portes d'Ariège Pyrénées	11	6	11	12
CA du pays Foix-Varilhes	2	1	2	2
CC du Pays de Tarascon	1	1	1	1
CC de la Haute Ariège	2	1	2	2
CC du Pays de Mirepoix	1	1	1	1
Département de l'Ariège	19	10	19	20
Chambre de commerce et d'industrie de l'Ariège	2	1	2	2
TOTAL	38	21	38	40

Source : CRC Occitanie d'après les statuts du syndicat

À l'exception des modifications statutaires qui requièrent l'unanimité des voix, les décisions du comité syndical sont adoptées à la majorité, soit 21 voix, depuis la révision des statuts en 2023.

1.5.2 Les délégations au Président

La délibération adoptée le 13 septembre 2021 détermine les travaux délégués au Président pour le mandat en cours.

Cette délibération comporte les attributions liées à la fonction présidentielle telle que définie statutairement à savoir la représentation en justice et la réalisation des actes de gestion de l'établissement.

Par ailleurs, le comité syndical a délégué au Président :

- la réalisation des emprunts destinés au financement des investissements prévus par le budget et aux opérations utiles à la gestion des emprunts, y compris les opérations de couverture des risques de taux de change, et de passer à cet effet les actes nécessaires ;
- l'établissement des lignes de trésorerie sur la base d'un montant maximum de 500 000 € ;
- la préparation, la passation, l'exercice et le règlement des marchés publics ;
- la délivrance des autorisations d'abris suite aux demandes d'occupation formulées par de nouveaux usagers de l'aérodrome.

1.5.3 La gestion des personnels mis à disposition par le département

L'imbrication entre le syndicat mixte et le département de l'Ariège est prégnante dans la gestion de l'aérodrome qui repose principalement sur des personnels mis à disposition.

En effet, le fonctionnement interne du syndicat est assuré par un directeur, assisté d'un directeur administratif et financier, d'une responsable des ressources humaines et d'un responsable technique, chacun d'entre eux étant par ailleurs assisté des personnels du département. Un responsable d'exploitation a également été désigné.

Le comité syndical a pris des délibérations, en 2016 et 2021, pour acter la mise à disposition d'agents du département pour la gestion administrative, budgétaire et juridique. Ces mises à disposition donnent lieu à un remboursement au département.

Elles font l'objet de conventions, très régulièrement signées postérieurement à la date de prise de fonctions des personnels, alors qu'il s'agit souvent de simples renouvellements. Au-delà de l'insécurité juridique que peut générer ce décalage au regard des actes pris par ces personnels, cela entraîne une absence de fondement juridique pour la liquidation des rémunérations mensuelles.

La chambre recommande au syndicat mixte de :

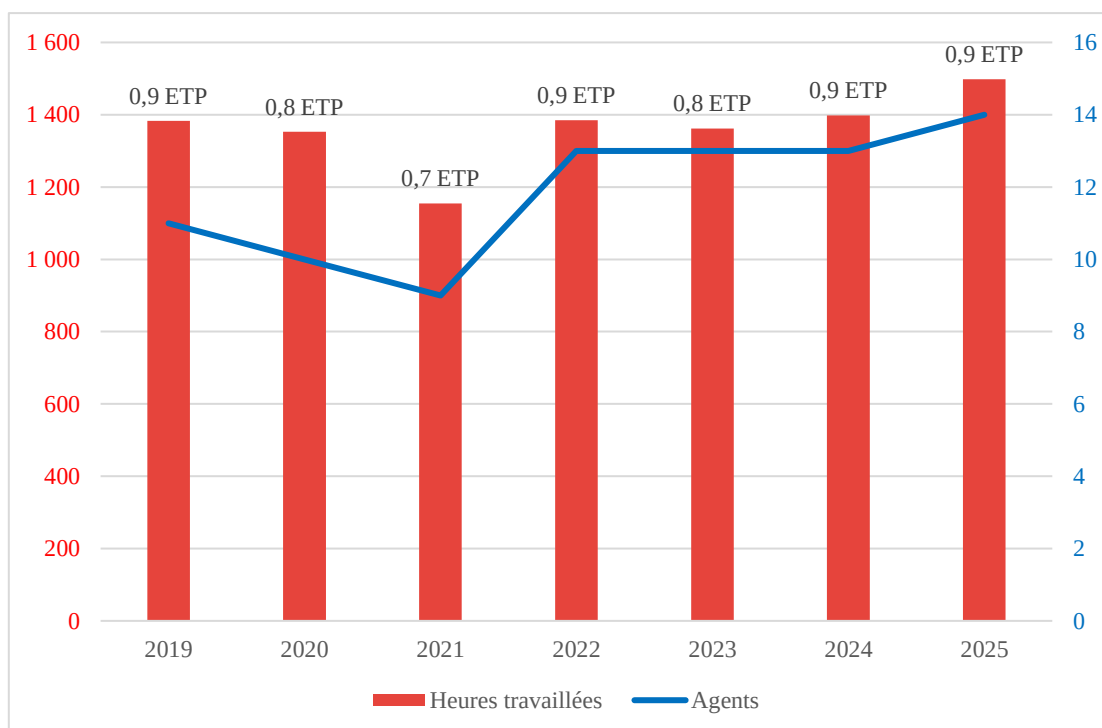
Recommandation n° 1. : Veiller à la signature des conventions de mise à disposition avant la prise de fonction des agents du département de l'Ariège, *non mise en œuvre*.

En réponse, le syndicat s'est engagé à conclure les conventions de mise à disposition avant leur application.

Par ailleurs, le nombre d'agents du département, mis à disposition pour des petites quotités de temps de travail est à souligner. En 2025, 14 agents, représentant 0,9 équivalent temps plein ont été recensés, pour un volume horaire allant de 16 à 160 heures par an selon les agents (voir annexe 1).

Cette mise à disposition pour une faible quotité de temps de travail nécessite un pilotage précis afin que les responsabilités de chacun soient clairement établies et assumées.

Graphique n° 5 : Évolution des mises à disposition des agents du département



Source : CRC Occitanie d'après les conventions de mise à disposition

La présence du directeur, par ailleurs directeur général des services du département, a été justifiée, selon les services, par l'obligation de satisfaire les préconisations du manuel de gestion-système de management de la sécurité (manuel SG/SMS), afin d'assurer la politique de sécurité dans l'aérodrome. Ainsi, en cas d'empêchement du Président du syndicat, le directeur est en charge de la sécurité.

La quotité de temps de travail consacré à l'aérodrome par le responsable d'exploitation, agent du département, aussi en charge du haut-débit et des énergies, ne s'élève qu'à 15 %, contre 40 % pour son prédécesseur.

Le syndicat mixte recourt dans sa gestion quotidienne, ou ponctuellement, aux ressources et pratiques mises en œuvre au sein du département : adhésion au groupement d'achat d'énergies, recours au consultant externe organisationnel ou à la direction de la logistique des bâtiments et de l'aménagement numérique.

Avec le rôle prépondérant du département, les missions de l'aérodrome sont plus orientées vers les compétences départementales (aménagement du territoire, sport et loisirs) que vers le développement économique. Pourtant, l'orientation économique est une priorité pour les autres membres du syndicat (intercommunalités et CCI).

CONCLUSION SUR LE FONCTIONNEMENT DU SYNDICAT

L'aérodrome de Pamiers-Les Pujols est l'un des deux aérodromes situés en Ariège. Créé en 1972, il est exploité, depuis 1973, par un syndicat mixte qui réunit sept collectivités publiques.

Depuis le désengagement de la chambre de commerce et d'industrie en 2016, la présidence du syndicat est assurée par le département de l'Ariège, qui met à disposition 14 agents en 2025, pour un peu moins d'un équivalent temps-plein au global.

Cette mise à disposition pour une faible quotité du temps de travail nécessite un pilotage et un encadrement précis. Il a pu conduire à des dysfonctionnements administratifs comme, par exemple, le retard pris dans l'élaboration d'un DUERP. Le syndicat a indiqué que ce document sera établi en 2026.

Le syndicat emploie également deux salariés, dédiés au service d'information de vol de l'aérodrome. Ils ont été recrutés récemment suite à de multiples mouvements de personnel (deux départs à la retraite, deux démissions, un licenciement).

Avec environ 18 000 mouvements d'aéronefs par an, l'aérodrome de Pamiers-Les Pujols se positionne au 6^{ème} rang parmi les 17 aérodromes occitans pour lesquels cette activité a été mesurée. Il fait partie des 4 aéroports d'Occitanie qui n'ont pas connu de baisse du nombre de vols non commerciaux par rapport à 2019. Soumise à la saisonnalité liée à sa situation géographique, l'activité qui s'exerce principalement sur la période estivale, a peu progressé (seulement + 0,6 % en moyenne par an), en dépit de la diversité des usagers présents sur la plateforme.

L'utilisateur le plus important est le Centre Ecole de Parachutisme Sportif de l'Ariège qui figure parmi les para-clubs les plus importants de France. Il occupe un terrain sur l'aérodrome sans toutefois respecter les termes du bail emphytéotique puisque ses installations n'ont pas reçu l'accord formel du comité syndical. Des démarches sont en cours pour la régularisation des installations d'hébergement dans le respect des exigences techniques d'assainissement, de sécurité ainsi que d'urbanisme.

Les aéroclubs, notamment celui de Pamiers, les écoles de pilotage, les entreprises et les associations permettent d'assurer la pratique de vols de loisirs et d'affaires. Concomitamment, une activité militaire s'exerce par l'implantation des services de gendarmerie et les entraînements de l'armée.

Dans le cadre de la commission consultative de l'environnement, le syndicat a élaboré des règles d'usage dans un code de bonnes pratiques dans le souhait de réduire les nuisances vis-à-vis des riverains.

2 DES MARGES DE MANOEUVRE FINANCIERES PEU UTILISEES POUR INVESTIR

Le syndicat mixte est un service public industriel et commercial (SPIC) entraînant l'application de l'instruction budgétaire et comptable M4. La situation financière sur la période contrôlée se caractérise à la fois par une progression plus rapide des charges que des produits et par la faiblesse des investissements réalisés.

2.1 L'exploitation courante a permis de dégager 719 k€ d'épargne brute entre 2019 et 2025

Par délibération du 16 décembre 2024, le syndicat mixte a souhaité ne plus acheter ni revendre de carburant et a confié cette responsabilité, à compter du 1^{er} avril 2025, à la société lauréate de l'appel à manifestation d'intérêt. De 2019 à 2024, l'achat de carburant s'élevait à environ 600 k€ chaque année, soit 65 % des produits de gestion courante et 70 % des charges courantes.

Selon la convention d'occupation temporaire du domaine public aéronautique, la société retenue est tenue depuis le 1^{er} avril 2025, et pour une durée de 12 ans, de verser :

- une redevance domaniale fixe de 5 000 € HT ;
- une redevance domaniale variable de 10 € HT par m³ de carburant distribué.

La redevance annuelle cumulée est estimée à 12 000 € HT par le syndicat.

Par ailleurs, un contrat d'opération, à compter de cette même date, prévoit que la société pétrolière verse au syndicat une rémunération proportionnelle de 45 € HT par m³ de carburant distribué. Ce versement s'effectue en contrepartie des prestations de réception, de stockage, de contrôle qualité et de distribution de carburant aux usagers des installations assurées par le syndicat.

Cette rémunération annuelle est estimée à 31 500 € HT par le syndicat. Ce dernier prévoit que le service d'avitaillement ainsi géré lui rapportera au global 43 500 € à compter de 2026.

Par ailleurs, début 2025, la vente du stock de carburant antérieurement détenu par l'aérodrome à la société pétrolière retenue a généré un produit exceptionnel d'environ 100 k€ pour le syndicat.

Le changement de mode de gestion en 2025 a donc influé sur le volume des charges et des produits de la période analysée. Pour comparer l'évolution de ces deux agrégats toutes choses égales par ailleurs, la chambre a retraité les montants liés à l'avitaillement dans le tableau suivant.

Tableau n° 2 : Neutralisation de l'avitaillement dans les produits et charges courants

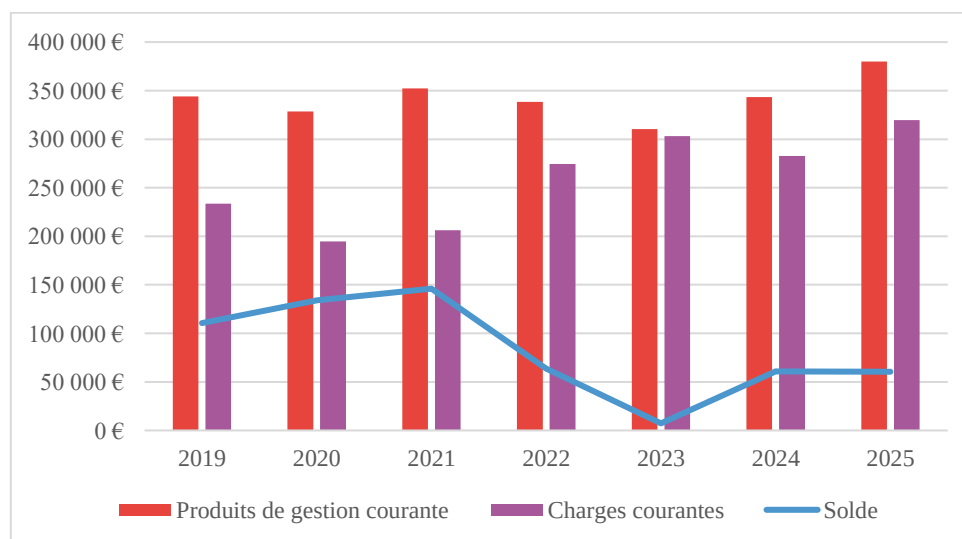
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Taux d'évolution annuel moyen
Charges d'avitaillement	475 161	365 637	463 396	760 532	778 278	770 470	125 252	-19,9%
Produits d'avitaillement	473 979	379 002	471 703	764 345	797 294	789 202	226 796	-11,6%
Produits de gestion courante	818 022	707 647	823 935	1 102 638	1 107 611	1 132 483	606 901	-4,9%
Charges courantes	708 703	560 259	669 560	1 035 087	1 081 286	1 053 035	444 924	-7,5%
Produits de gestion courante hors avitaillement	344 043	328 645	352 232	338 294	310 317	343 281	380 104	1,7%
Charges courantes hors avitaillement	233 542	194 622	206 164	274 556	303 008	282 565	319 673	5,4%

Source : CRC Occitanie d'après les grands livres

Ce changement a également eu pour conséquence de clôturer la régie d'avances et de recettes, la société présente sur la plateforme ayant fait évoluer son offre avec un terminal de paiement.

Une fois les opérations financières liées à l'avitaillement neutralisées, il apparaît que les charges de gestion courante ont progressé plus vite que les produits. En effet, sur la période 2019 à 2025, les charges courantes ont augmenté de 5,4 % en moyenne chaque année contre 1,7 % pour les produits de gestion courante.

Sur la même période, l'inflation s'est élevée à 2,5 % en moyenne par an. Contrairement à l'évolution des produits, la progression des charges courantes du syndicat a donc été supérieure à la hausse des prix.

Graphique n° 6 : Évolution des produits et charges depuis 2019 (hors avitaillement)

Source : CRC Occitanie d'après les grands livres

Cependant, entre 2019 et 2025, les produits sont restés supérieurs aux charges, générant ainsi un solde positif de 583 k€.

Avec les opérations financières d'avitaillement, le syndicat a dégagé une capacité d'autofinancement brute cumulée d'environ 719 k€, qui était disponible pour mener une politique d'investissement plus dynamique répondant aux exigences de sécurité (cf. *infra*)

Tableau n° 3 : Évolution de la capacité d'autofinancement

En €	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Cumul
Solde des opérations d'avitaillement	-1 182	13 364	8 307	3 813	19 017	18 732	101 546	163 597
Solde des opérations de gestion courante (hors avitaillement)	110 501	134 023	146 068	63 738	7 309	60 716	60 431	582 786
Résultat exceptionnel	-1 593	-32 811	1 795	-646	1 328	-6 038	10 240	-27 725
CAF brute	107 726	114 576	156 170	66 905	27 654	73 410	172 217	718 658
<i>En % des produits de gestion courante</i>	<i>13,2%</i>	<i>16,2%</i>	<i>19,0%</i>	<i>6,1%</i>	<i>2,5%</i>	<i>6,5%</i>	<i>28,4%</i>	<i>11,4%</i>

Source : CRC Occitanie d'après les grands livres

2.2 Les recettes de fonctionnement

Les produits de fonctionnement se répartissent essentiellement entre les contributions statutaires des membres du syndicat et les redevances d'atterrissage, de stationnement et d'occupation temporaire du domaine public.

Tableau n° 4 : Décomposition des produits de gestion courante (hors avitaillement)

En Euros	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Cotisations des membres	234 100	234 100	234 100	234 100	198 985	198 985	234 100
Majoration de la taxe aéroport	19 959	778	13 586			19 074	16 014
Sous total Subventions d'exploitation	254 059	234 878	247 686	234 100	198 985	218 059	250 114
Redevances atterrissage	16 048	16 577	27 407	40 995	46 007	46 820	29 029
Abris et loyers	65 461	71 551	73 779	57 047	62 513	78 400	83 269
Divers	8 475	5 639	3 361	6 153	2 813	2	1
Redevances Pétrolier							17 691
Sous total Autres produits	89 984	93 767	104 546	104 194	111 332	125 222	129 990
Produits de gestion courante hors avitaillement	344 043	328 645	352 232	338 294	310 317	343 281	380 104

Source : CRC Occitanie les grands livres

2.2.1 La contribution des membres, principale recette

Afin d'accomplir ses missions, l'article 5 des statuts du syndicat mixte détermine une quote-part financière à la charge de chaque collectivité publique contractante qui doit être acquittée chaque année afin d'équilibrer le budget. Entre 2019 et 2025, les contributions des membres se sont élevées à près de 1,6 M€ soit, en moyenne, 65,4 % des produits de gestion courante hors opérations financières d'avitaillement.

Alors qu'il s'agit d'un SPIC, le fonctionnement de l'aérodrome est ainsi plus supporté par les contribuables que par les usagers. A titre de comparaison, en moyenne sur la période 2022-2024, la part des subventions dans les produits courants s'élevait respectivement à 52 % et à 47 % pour deux aérodromes comparables d'Occitanie.

Les quotes-parts ont été actualisées suite à la fusion des intercommunalités par délibération du 13 février 2017 et n'ont pas évolué depuis. Le département est le principal contributeur avec une prise en charge à hauteur de 50 % des subventions publiques versées au syndicat.

Alors que les contributions des membres du syndicat représentaient 234 100 € pour les exercices 2019 à 2022, le comité syndical a décidé, à la demande de deux communautés de communes, de réduire de 15 % le montant des contributions pour tous les membres pour les exercices 2023 et 2024 (198 985 €). En 2025, les contributions ont été fixées au même niveau qu'en 2022 (234 100 €).

Cette façon de procéder ne permet pas au syndicat de développer une vision de moyen terme afin de programmer les investissements nécessaires à l'adaptation de son activité, notamment en faveur du développement économique. Effectivement, malgré le transfert de la présidence du syndicat de la CCI au département de l'Ariège, l'aérodrome reste un levier de développement économique du territoire, justifiant la mobilisation des EPCI en son sein au titre de cette compétence.

Tableau n° 5 : Contributions des membres du syndicat

En euros	Quote-part	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Département	50 %	117 050	117 050	117 050	117 050	99 493	99 493	117 050
Chambre de commerce et d'industrie	5,05 %	11 822	11 822	11 822	11 822	10 049	10 049	11 822
Communauté d'agglomération Pays Foix-Varilhes	5,70 %	13 344	13 344	13 344	13 344	11 342	11 342	13 344
Communauté de communes Portes d'Ariège Pyrénées	27,85 %	65 197	65 197	65 197	65 197	55 417	55 417	65 197
Communauté de communes du pays de Mirepoix	2,85 %	6 672	6 672	6 672	6 672	5 671	5 671	6 672
Communauté de communes du pays de Tarascon	2,85 %	6 672	6 672	6 672	6 672	5 671	5 671	6 672
Communauté de communes de la Haute Ariège	5,70 %	13 344	13 344	13 344	13 344	11 342	11 342	13 344
Total	100 %	234 100	234 100	234 100	234 100	198 985	198 985	234 100
Part dans les produits de gestion (hors avitaillement)		68 %	71 %	66 %	69 %	64 %	58 %	62 %

Source : CRC Occitanie d'après les statuts et les grands livres

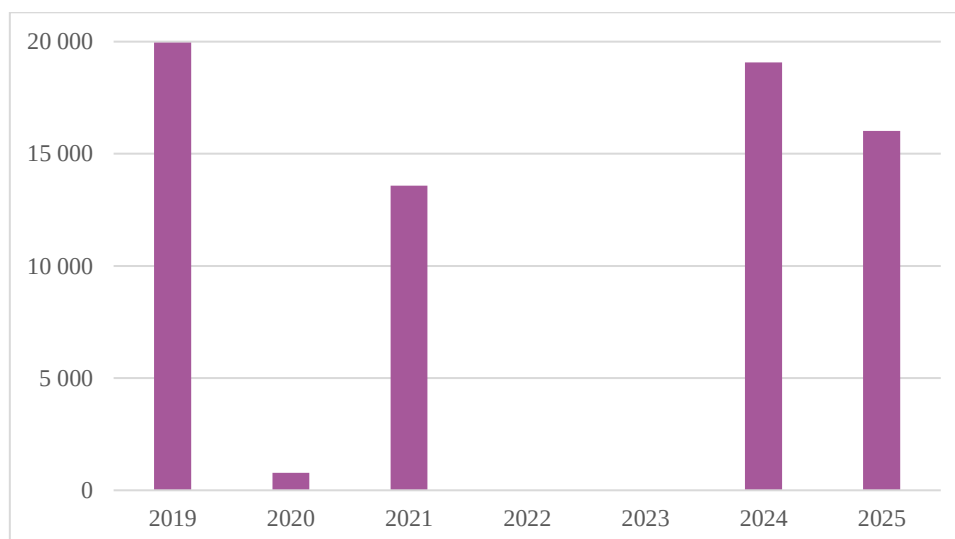
2.2.2 La perception de la majoration de la taxe d'aéroport

Selon les années, le syndicat a pu percevoir une part de la majoration de la taxe d'aéroport⁶ en contrepartie des missions de sûreté et de sécurité confiées aux exploitants des aéroports. Au total cette recette s'est élevée à 65 261 € entre 2019 et 2025, soit 2,7 % des produits de gestion courante hors avitaillement.

Cette allocation a été versée en fonction des déclarations effectuées par le syndicat et validées par la DGAC, notamment sur les charges afférentes à la réglementation européenne en matière de service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA).

Bien que l'aérodrome ne dispose plus de l'habilitation de pompier d'aérodrome depuis 2018, des encaissements de la taxe aéroport ont été obtenus grâce à la présence de matériel SSLIA.

Graphique n° 7 : Perception de la majoration de la taxe d'aéroport



Source : CRC Occitanie d'après les grands livres

2.2.3 Les redevances s'élèvent à moins du tiers des produits

La grille tarifaire n'a pas évolué lors de la reprise de la présidence par le département de l'Ariège en 2016 (voir annexe 2).

Par délibération du 19 février 2018, une nouvelle grille tarifaire a été adoptée ; identique à la précédente, elle prévoyait au surplus une redevance de 40 € par mois pour la location d'un bureau (non repris dans la grille, mais appliqué et intégré en 2023) et un forfait annuel pour les constructeurs amateurs et les divers privés de 100 €.

⁶ Article 1609 quaterdecies du code général des impôts jusqu'au 31 décembre 2021, puis article L.442-41 du code des impositions sur les biens et services.

Cette grille était applicable à tous les aéronefs à l'exception des aéronefs en mission officielle et des aéronefs effectuant un tour forcé sur le terrain pour des raisons techniques ou météorologiques.

2.2.3.1 Des redevances pour l'atterrissage non conformes à l'arrêté de 1956

Sur la période 2019-2025, le produit des redevances liées à l'atterrissage des aéronefs s'est élevé à 222 900 €, soit 9,3 % des produits de gestion courante hors avitaillement.

À l'occasion d'un contentieux avec un pilote qui contestait le paiement d'une taxe d'atterrissage alors qu'il était soumis à redevance dans un autre aérodrome, le comité syndical a décidé d'examiner la conformité de ses tarifs avec l'arrêté du 24 janvier 1956⁷, qui n'a pas été modifié depuis 2022. Cet arrêté porte les conditions d'établissement des redevances et d'usage des dispositifs d'éclairage sur les aérodromes publics en application du décret 53-893 du 24 septembre 1953⁸.

Cet arrêté prévoit :

- que la redevance d'atterrissage est calculée d'après la masse arrondie à la tonne supérieure ;
- que cette redevance est uniforme pour les aéronefs de tourisme de moins de deux tonnes ;
- que les hélicoptères bénéficient d'une réduction de 50 % de la redevance ;
- que les avions d'un poids inférieur à 3 tonnes employés pour la formation et l'entraînement des parachutistes sportifs sont dispensés de la redevance ;
- que les aéronefs appartenant aux aéro-clubs ainsi que les aéronefs de tourisme et d'affaires d'un poids inférieur à 3 tonnes sont assujettis à une redevance semestrielle couvrant les opérations d'atterrissage effectuées pendant chaque semestre calendaire sur leur aérodrome d'attache. Elle est égale à trente fois le taux de redevance pour les aéronefs des aéro-clubs agrégés et soixante fois le taux de cette redevance pour les aéronefs des particuliers et des aéro-clubs non agrégés ;
- que les aéronefs assujettis à une redevance semestrielle sont dispensés de redevance d'atterrissage dans les autres aérodromes.

Par délibération du 9 février 2023, le comité syndical avait adopté une grille révisant tous les tarifs. Ces nouveaux tarifs étaient en augmentation (souvent de l'ordre de 10 %) et arrondis (Cf. annexe 2).

Si la gratuité sur les aéronefs basés sur un autre aérodrome et soumis à redevances semestrielles dans les conditions de l'article 9 bis de l'arrêté du 24 janvier 1956 avait bien été introduite ainsi que la tarification pour les giravions (50 % de réduction pour les hélicoptères), les forfaits et abattements, ainsi que les tranches, n'étaient pas conformes à l'arrêté de 1956 :

⁷ fixant les conditions d'établissement et de perception des redevances d'atterrissage et d'usage des dispositifs d'éclairage à percevoir sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique

⁸ relatif au régime juridique, administratif et financier des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique

- la redevance d'atterrissage est calculée selon trois strates : jusqu'à 1,5 tonnes, de 1,5 tonnes à 6 tonnes et au-delà de 6 tonnes. Ceci est contraire à plusieurs articles de l'arrêté de 1956 qui prévoit un tarif par tonne, arrondie à la tonne supérieure ;
- la redevance d'atterrissage pour les aéroclubs ne correspond pas aux dispositions de l'article 9 bis de l'arrêté de 1956 ;
- les forfaits appliqués pour l'aéro-club de Pamiers et pour les aéronefs de plus de trois tonnes du CEPS, qui correspondent à des remises, ne sont pas prévus dans l'arrêté de 1956. L'application de ces forfaits génère un manque à gagner théorique maximum de 60 750 € HT par an pour le syndicat mixte, l'absence de la mention du tonnage des aéronefs dans le système d'information de l'aérodrome, n'ayant pas permis un chiffrage plus précis ;
- le cas particulier des sociétés de transports et travail aérien n'est pas traité comme il est prévu dans l'arrêté.

Le rapport de la délibération évoquait les difficultés juridiques pour se mettre en totale conformité. Aussi, postérieurement à cette délibération, la légalité de l'arrêté de 1956 a été très sérieusement remise en cause et il a été sursis à la refonte complète envisagée.

Certains aérodromes similaires à celui de Pamiers pratiquent également des tarifs qui ne sont pas strictement conformes à l'arrêté de 1956.

Selon le syndicat mixte, l'application stricte de cet arrêté se heurte à une norme ultérieure et de hiérarchie supérieure. En effet, les articles R. 224-1 et R. 224-3 du code de l'aviation civile, qui ne renvoient à aucun arrêté ministériel et qui ont été abrogés par décret n° 2023-1008 du 31 octobre 2023-article 5, disposent que les conditions d'établissement, de perception et de fixation des redevances pour les aéronefs relèvent de la compétence de l'exploitant de l'aérodrome.

Au contraire, la chambre estime que la fixation des tarifs s'exerce dans un système de régulation. L'article 1^{er} de l'arrêté de 1956 précise que « la redevance d'atterrissage instituée en application des articles R. 224-1 et suivants du code de l'aviation civile est due, dans les conditions et sous les réserves fixées par le présent arrêté, par tout aéronef qui effectue un atterrissage ou un amerrissage sur un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique ».

Par ailleurs, depuis la délibération de modification des tarifs, reçue en préfecture le 29 mars 2023, l'ancien article R. 224-1 du code de l'aviation civile a été remplacé par l'article R. 6325-1 du code des transports et l'ancien article R. 224-3 du code de l'aviation civile par les articles R.6325-17 et suivants du code des transports en application du décret n° 2023-1008 du 31 octobre 2023 portant sixième partie réglementaire du code des transports.

Ce décret a introduit en particulier l'article R. 6325-11 du code des transports qui dispose que pour les aéroports de moins de cent mille passagers par an en moyenne lors des trois dernières années, « les conditions d'établissement et de perception des redevances [...] sont précisées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile. »

Ainsi, et malgré une mise à jour qui se fait attendre, l'arrêté de 1956 demeure un document réglementaire de référence, pris par une autorité habilitée et qui est toujours valide en 2026.

De plus, même si le code ne renvoyait pas expressément, avant le décret du 31 octobre 2023, à un arrêté ministériel, rien n'empêchait le ministre alors en exercice d'exercer son pouvoir réglementaire du moment qu'il respectait les textes supérieurs.

Enfin, les modalités de calcul tarifaire fixée à l'arrêté ne sont pas incompatibles avec les principes posés dans la partie réglementaire du code de l'aviation civile avant novembre 2023, puis du code des transports.

Ainsi depuis sa création, le syndicat mixte n'applique pas une grille tarifaire conforme à l'arrêté de 1956. La révision de 2023 aurait dû être l'occasion pour le syndicat de respecter intégralement ce texte.

Aussi, la chambre rappelle au syndicat de :

Rappel du droit n° 2 : Mettre, dès à présent, l'intégralité de la grille tarifaire en conformité avec le code des transports (article R. 6325-11 de ce code), *non mis en œuvre*.

En réponse, le syndicat a pris acte du rappel du droit et indiqué qu'il sera fait application, « dès que possible », de la réglementation en soulignant les risques potentiels d'une hausse significative des tarifs que celle-ci pourrait entraîner (contentieux de pilotes, baisse de fréquentation).

Le syndicat a également adressé une lettre au ministre concerné afin d'avoir confirmation de la validité juridique des arrêtés précités ainsi que de connaître l'interprétation à donner à certaines dispositions de l'arrêté du 24 janvier 1956 afin de s'assurer de l'obligation d'appliquer un forfait aux aéronefs des particuliers et des aéro-clubs.

La chambre ne peut que rappeler au syndicat l'obligation de se conformer à la réglementation actuellement en vigueur.

2.2.3.2 Les redevances liées au stationnement ou aux loyers

Le syndicat perçoit plusieurs autres redevances afférentes aux abris des aéronefs, aux stationnements sur la piste et aux locations de bureaux.

La révision des tarifs de 2023 a également porté sur les redevances de stationnement et les loyers.

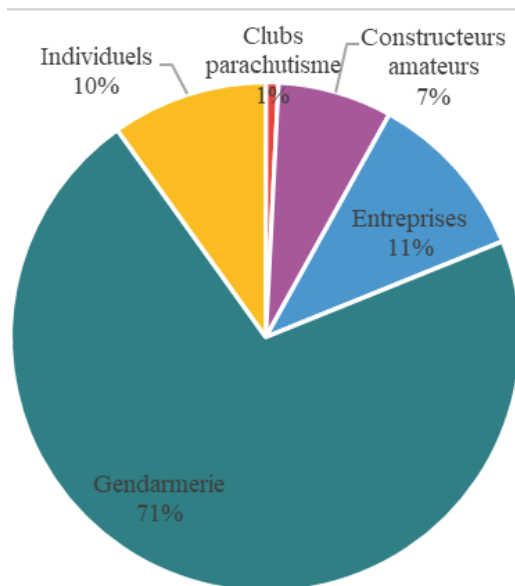
La location de bureau qui était gratuite jusqu'à la nouvelle grille tarifaire, s'élève depuis à 42 € par mois.

Au total, le syndicat a perçu 492 k€ au titre de ces redevances sur la période 2019- 2025, soit 20,5 % des produits de gestion courante hors avitaillement.

La gendarmerie nationale a le plus contribué à ce produit en s'acquittant d'un loyer pour la location d'un hangar de 800 m² et d'une redevance pour un abri de stationnement.

Les entreprises sont le deuxième contributeur, devant les utilisateurs individuels, les constructeurs amateurs et les clubs de parachutisme.

Graphique n° 8 : Produits des abris et loyers par type de bénéficiaires



Source : CRC Occitanie d'après les grands livres

2.2.4 Les autres produits

Depuis la signature de la convention d'occupation du domaine public aéronautique et le contrat d'opération des installations, en vigueur depuis le 1^{er} avril 2025 avec la société pétrolière, le syndicat perçoit des redevances domaniales et une rémunération proportionnelle au carburant distribué (cf. *supra*). A la clôture de l'instruction, le montant de ces produits s'est élevé à 17 691 €.

C'est la principale composante des autres produits, qui ont atteint 44 135 € sur la période 2019-2025, soit 1,8 % des produits de gestion courante hors avitaillement.

2.3 Les charges de fonctionnement

Sur la période contrôlée, les charges courantes de fonctionnement, hors avitaillement, se répartissaient essentiellement entre les charges de personnel, les charges à caractère général et, plus marginalement, les charges d'intérêt.

Tableau n° 6 : Évolution des charges courantes (hors avitaillement)

En €	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Variation annuelle moyenne
Charges à caractère général (hors avitaillement)	71 481	83 105	66 588	78 232	111 138	97 748	138 692	+ 11,7%
+ Charges de personnel	151 937	101 838	131 890	188 816	186 663	177 025	178 084	+ 2,7%
+ Autres charges de gestion	3	771	1	1 057	0	3 844	212	n.s.
+ Charges d'intérêt	10 121	8 909	7 686	6 451	5 206	3 948	2 684	- 19,8%
= Charges courantes (hors avitaillement)	233 542	194 622	206 164	274 555	303 008	282 565	319 672	+ 5,4%
Charges de personnel / charges courantes	65,1%	52,3%	64,0%	68,8%	61,6%	62,6%	55,7%	
Intérêts / charges courantes	4,3%	4,6%	3,7%	2,3%	1,7%	1,4%	0,8%	

Source : CRC Occitanie d'après les grands livres

2.3.1 Les charges de personnel, principal poste de dépenses

Sur la période 2019-2025, les charges de personnel ont représenté, en moyenne, 61,5 % des charges courantes.

Elles ont progressé de 17,2 %, soit sensiblement au même rythme que l'inflation (16 %).

Les charges de personnel se répartissaient entre les charges internes qui correspondent à la rémunération des agents contractuels AFIS, salariés du syndicat, et les charges externes qui correspondent au remboursement de la rémunération du personnel mis à disposition par le département de l'Ariège.

Sur la période, les charges internes ont concentré, en moyenne, 71,3 % des charges de personnel. Elles ont progressé de 23,2 % entre 2019 et 2025 en raison, notamment, de l'embauche d'un responsable d'exploitation en lieu et place d'un agent, rétablissant ainsi l'organisation qui prévalait lors de la gestion du syndicat par la CCI. Cette mesure a été décidée suite aux tensions au sein du personnel évoquées *supra*.

Les agents AFIS sont des contractuels qui travaillent sur la base de 1 607 heures annuelles, 35 heures par semaine et 7 heures par jour. Ils ne réalisent pas d'heure supplémentaire ni d'astreinte.

Leurs conditions de rémunération ont respecté la convention collective du personnel au sol des entreprises de transport aérien (IDCC 275), à savoir un salaire de base, une gratification annuelle et une prime d'ancienneté.

Par ailleurs, sur la période 2019 à 2025, le remboursement des frais de personnel des agents mis à disposition du département a représenté 28,7 % des charges de personnel.

La liquidation s'est effectuée sur la base des quotités de temps de travail des agents qui sont indiquées dans les conventions de mise à disposition.

Le calcul est donc théorique.

Le syndicat devra procéder à un décompte précis du temps consacré à la gestion du syndicat par les agents mis à disposition afin de s'assurer de la juste estimation des frais de personnel.

Le remboursement de la rémunération des agents mis à disposition est annuel. Pour les exercices 2019 et 2020, il a été effectué par mandats ordinaires sur la base d'un état liquidatif produit par le département. Tous les agents bénéficiant d'une convention de mise à disposition ne figuraient pas dans les états liquidatifs, reflet de la nécessité d'adapter le calcul théorique.

Depuis 2021, les remboursements ont été effectués par mandats de rattachement⁹ et les états liquidatifs pour les exercices 2021 à 2024 n'ont été fournis, par le département, que le 7 novembre 2025 au payeur départemental de l'Ariège. Outre le fait que ce dernier n'était pas en capacité de vérifier l'exactitude de la liquidation, ces états présentent des écarts avec les montants rattachés.

Tableau n° 7 : Montants figurant sur les mandats de rattachement et les états liquidatifs (en euros)

2021		2022		2023		2024	
Mandat	Etat	Mandat	Etat	Mandat	Etat	Mandat	Etat
37 966,89	37 966,89	58 510,54	52 104,27	62 489,67	61 174,31	64 400,00	64 119,83

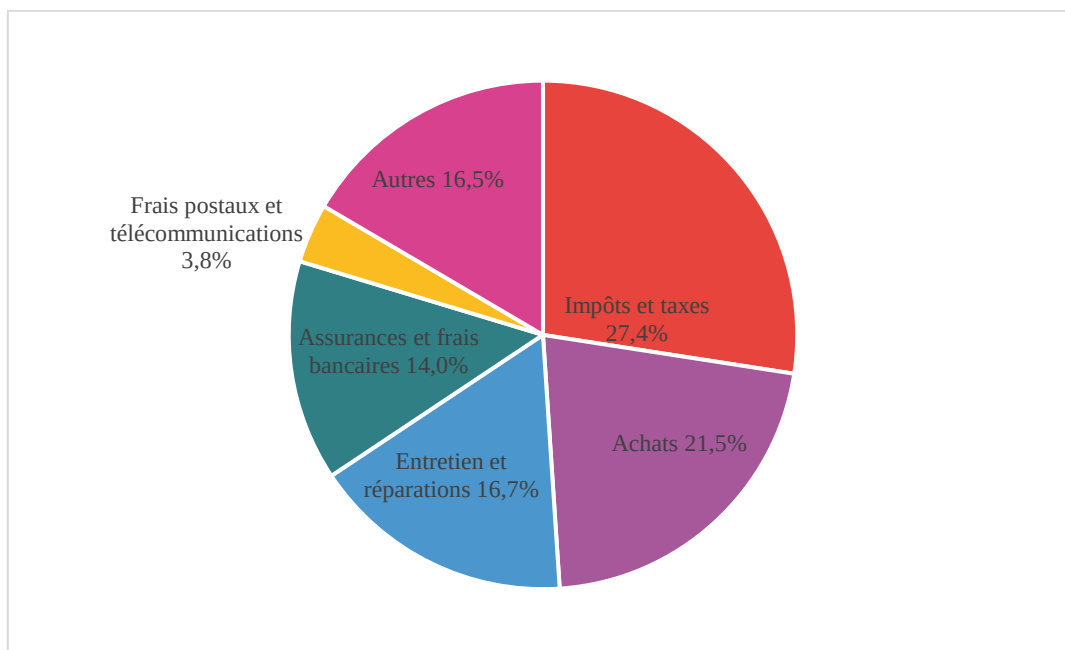
Source : CRC Occitanie d'après les grands livres et la trésorerie départementale

2.3.2 Les autres charges

Sur la période contrôlée, les autres charges de gestion courante étaient essentiellement composées des charges à caractère général (92,7 %, en moyenne) et plus marginalement les charges d'intérêt (6,4 %).

La principale charge à caractère général a été consacrée le paiement des impôts et taxes et notamment la taxe foncière, devant les achats et l'entretien-réparation.

⁹ Le rattachement vise à faire apparaître dans le résultat d'un exercice donné les charges et les produits qui s'y rapportent. Il intègre les charges correspondant à des services faits et tous les produits correspondant à des droits acquis au cours de l'exercice considéré en raison, notamment pour les dépenses, de la non-réception de la facture.

Graphique n° 9 : Répartition des charges courantes (hors avitaillement)

Source : CRC Occitanie d'après les grands livres

Entre 2019 et 2025, les charges d'intérêt ont fortement baissé (de 10 121 € à 2 684 €), en lien avec le désendettement du syndicat.

2.4 Un endettement quasi nul

Sous la période contrôlée, le syndicat n'a pas contracté de nouvel emprunt. C'est ainsi que, compte tenu du remboursement des annuités, l'encours de dette s'est fortement réduit passant de 271 k€ à 62 k€ fin 2025.

Cela représentait pour ce dernier exercice une capacité de désendettement quasi nulle (0,4 année) et en diminution par rapport au niveau déjà faible de 2019 (2,2 années).

Tableau n° 8 : Évolution de la capacité d'autofinancement

En €	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Encours de dettes au 1 ^{er} janvier	270 852	241 084	210 077	178 727	147 021	114 950	82 500
Annuité en capital de la dette	30 674	31 007	31 351	31 705	32 072	32 450	20 398
Variation des autres dettes non financières	- 906						
Encours de dettes au 31 décembre	241 084	210 077	178 727	147 021	114 950	82 500	62 101
Capacité de désendettement en années	2,2	1,8	1,1	2,2	4,2	1,1	0,4

Source : CRC Occitanie d'après les grands livres

2.5 Un investissement minimal, répondant partiellement aux préconisations des audits de sécurité

Le syndicat a faiblement investi sur la période. En cumul, les dépenses d'équipement se sont élevées à 116 910 €, soit 16 700 € par an. Elles ont été consacrées aux travaux préconisés par les audits de sécurité, sans toutefois les réaliser intégralement. Pourtant, le syndicat disposait de ressources qui auraient permis d'investir plus massivement.

De plus, ce faible niveau est concomitant à la faiblesse des dépenses d'entretien et réparation de la section d'exploitation (15 450 € en moyenne par an).

En excluant l'année 2021, atypique compte tenu de la COVID, seules 23,3 % des dépenses prévues aux budgets primitifs ont été réalisées. Pour les dépenses d'investissement, le taux de réalisation des prévisions budgétaires ne s'est élevé qu'à 2,7 % en intégrant les décisions modificatives sur l'ensemble de la période 2019-2025.

Par ailleurs, en l'absence d'engagement, aucun reste à réaliser n'apparaît.

En réponse, le syndicat a indiqué que « *avant d'investir encore faut-il avoir des perspectives* » [...]. *C'est pourquoi, très logiquement, l'excédent de la section d'investissement, en attendant et en toute transparence des membres, est inscrit en dépenses qui sont des réserves* ».

La chambre rappelle que cette pratique budgétaire n'est pas autorisée pour les SPIC¹⁰. Il en résulte que des dépenses inscrites pour ordre, qui n'ont pas vocation à être réalisées sont financées, en grande partie, par des contributions, bien réelles, des collectivités territoriales adhérentes et de la CCI.

Au regard des termes du code général des collectivités territoriales, les prévisions et l'équilibre budgétaires apparaissent ainsi insincères¹¹. En conséquence, en l'absence d'un plan d'investissement, les contributions des membres du syndicat devraient être revues à la baisse à la hauteur de l'équilibre de la section d'exploitation du syndicat.

Tableau n° 9 : Taux de réalisation des dépenses réelles d'équipement

En €	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Moyenne 2019-2025
Budget primitif	65 954	63 848	571 196	67 690	116 500	233 000	320 000	205 455
Décisions modificatives	392 206	442 780		554 443	551 075	476 908	430 996	474 734
Dépenses prévues	458 160	506 628	571 196	622 133	667 575	709 908	750 996	612 371
Dépenses réalisées	12 690	1 999	16 748	22 633	20 095	33 460	9 285	16 702
Taux de réalisation du BP	19,2%	3,1%	2,9%	33,4%	17,2%	14,4%	2,9%	8,1%
Taux de réalisation global	2,8%	0,4%	2,9%	3,6%	3,0%	4,7%	1,2%	2,7%

Source : CRC Occitanie d'après les documents budgétaires du syndicat

¹⁰ Selon l'article L. 2224-1 du CGCT, les budgets des services publics à caractère industriel ou commercial doivent être équilibrés en recettes et en dépenses, sauf en ce qui concerne la programmation pluriannuelle des investissements des services d'eau et d'assainissement (article L. 2224-11-1 du même code).

¹¹ Selon l'article L. 1612-4 du CGCT, le budget de la collectivité territoriale est en équilibre réel lorsque la section de fonctionnement et la section d'investissement sont respectivement votées en équilibre, les recettes et les dépenses ayant été évaluées de façon sincère.

Pourtant, les audits de la DGAC listaient des dépenses impactant la sécurité des installations qui auraient dû être prises en charge. Par exemple, depuis 2024, le marquage de la piste aurait dû être revu suite à un audit de sécurité, mais il a été reporté en attendant des travaux sur les cuves ; ces derniers nécessiteraient eux-mêmes des études non encore engagées, bien que budgétisées.

Aussi, la chambre recommande au syndicat de :

Recommandation n° 2. : Mobiliser, en priorité, les ressources financières pour réaliser les investissements préconisés par les audits de sécurité et prévus par les budgets primitifs votés, *non mise en œuvre*.

En réponse, le syndicat a indiqué que « *le niveau de sécurité peut être amélioré mais il est suffisant pour permettre de disposer des autorisations d'exploitation de l'aérodrome par les autorités de contrôle, en conformité avec les règles techniques* ».

Même si l'aérodrome dispose des autorisations d'exploitation, la chambre constate que toutes les préconisations des audits de contrôle n'ont pas été mis en œuvre.

Par ailleurs, l'état général des infrastructures est assez dégradé, le syndicat envisageant, à cet égard, de recourir aux services du département pour établir un programme pour la transition énergétique des bâtiments.

D'une façon plus générale, un audit sur l'état des installations apparaît nécessaire afin de prévoir rapidement des opérations de maintenance, voire des travaux.

Les dépenses afférentes pourraient être financées par les réserves disponibles.

En effet, entre 2019 et 2025, le fonds de roulement net global a été reconstitué à hauteur de 393 k€ pour atteindre 1 M€ fin 2025.

Sur la période 2019-2025, les dotations aux amortissements correspondent aux deux tiers des réserves disponibles fin 2025. La chambre rappelle qu'elles ont pour objet de prendre en compte la dépréciation de la valeur du patrimoine immobilisé afin de constituer des réserves en vue de financer le renouvellement des dites immobilisations.

Tableau n° 10 : Reconstitution du fonds de roulement

En €	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Cumul sur les années
CAF nette ou disponible	77 052	83 570	124 819	35 199	-4 418	40 960	151 818	509 000
Dépenses d'équipement	12 690	1 999	16 748	22 633	20 095	33 460	9 285	116 910
Variation autres dettes et cautionnements	-906	0	0	0	0	0	0	-906
Reconstitution du fonds de roulement net global	65 268	81 570	108 071	12 566	-24 513	7 500	142 534	392 996

Source : CRC Occitanie d'après les grands livres

Le besoin en fonds de roulement étant assez marginal en 2025, la trésorerie nette atteint, quant à elle, également 1 M€, soit 1,87 fois plus que fin 2019.

Cette trésorerie permettrait d'absorber 2,3 années de charges courantes, soit un niveau très confortable.

Tableau n° 11 : Évolution de la trésorerie nette

En euros	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Fonds de roulement net global	693 942	775 512	883 584	896 150	871 637	879 137	1 021 670
Besoin en fonds de roulement global	139 357	45 503	-20 109	50 341	48 030	-161 298	-15 012
Trésorerie nette	554 585	730 009	903 693	845 809	823 607	1 040 435	1 036 682
en nombre de jours de charges courantes	286	476	493	298	278	361	850

Source : CRC Occitanie d'après les grands livres

Compte tenu des réserves disponibles et des possibilités d'emprunt, le syndicat devra engager une réflexion prospective sur l'aménagement de l'aérodrome, associant ses membres institutionnels et ses usagers, pour optimiser son utilité à la fois pour les secours, les affaires, les loisirs, l'entraînement des militaires et le développement économique.

Aussi la chambre recommande au syndicat de :

Recommandation n° 3. : Élaborer, dès à présent, une stratégie d'aménagement de l'aérodrome en associant toutes les parties prenantes et un plan de financement, *non mise en œuvre*.

En réponse, le syndicat a indiqué qu'il y a « *matière à se questionner, plus en profondeur, sur cet outil singulier qu'est un aérodrome local. Force est de constater que cette infrastructure se situe au croisement de plusieurs politiques publiques que ce soit l'économie, l'aménagement du territoire ou encore les finalités militaires. [...]. Il conviendra d'arrêter une orientation de développement pour l'avenir qui dépasse la situation actuelle de maintien en l'état* ».

A cet égard, il a adressé un courrier au Préfet pour solliciter l'avis de l'État sur la place de l'aérodrome dans le maillage géographique des infrastructures utiles aux activités régaliennes.

CONCLUSION SUR LA SITUATION FINANCIÈRE

Entre 2019 et 2025, l'exploitation courante a permis de dégager environ 719 k€ d'épargne brute grâce à une forte contribution publique (département et intercommunalités) alors que la tarification forfaitaire des redevances d'atterrissage n'était pas réglementaire et privait le syndicat de recettes complémentaires.

Alors qu'il s'agit d'un service public à caractère industriel et commercial, le fonctionnement de l'aérodrome a été plus supporté par les contribuables que par les usagers. En effet, la part des contributions des adhérents publics au syndicat a atteint, en moyenne, 65 % des produits courants, soit un niveau plus élevé que dans des aérodromes comparables de la région.

Les réalisations en investissement ont été très éloignées des prévisions budgétaires votées. En particulier, les aménagements de sécurité, demandés par les audits de la DGAC, ont été parfois reportés alors que le syndicat n'était pas endetté et qu'il disposait de réserves importantes, constituées en partie par les dotations aux amortissements des investissements passés.

Compte tenu de ses capacités financières, le syndicat devra définir, dès 2026, une stratégie d'aménagement, associant les membres contributeurs, les usagers ainsi que l'État. Celle-ci permettrait d'asseoir le rôle de l'aérodrome tant pour l'organisation des secours que pour le développement des activités de loisirs, la satisfaction des besoins d'entraînement des militaires et le développement économique du territoire.

A défaut d'établir une telle stratégie d'investissement, les contributions des membres devraient se limiter à l'atteinte de l'équilibre de la section d'exploitation.

En réponse, le syndicat a indiqué partager l'idée d'engager une réflexion sur l'orientation de développement de l'aérodrome.

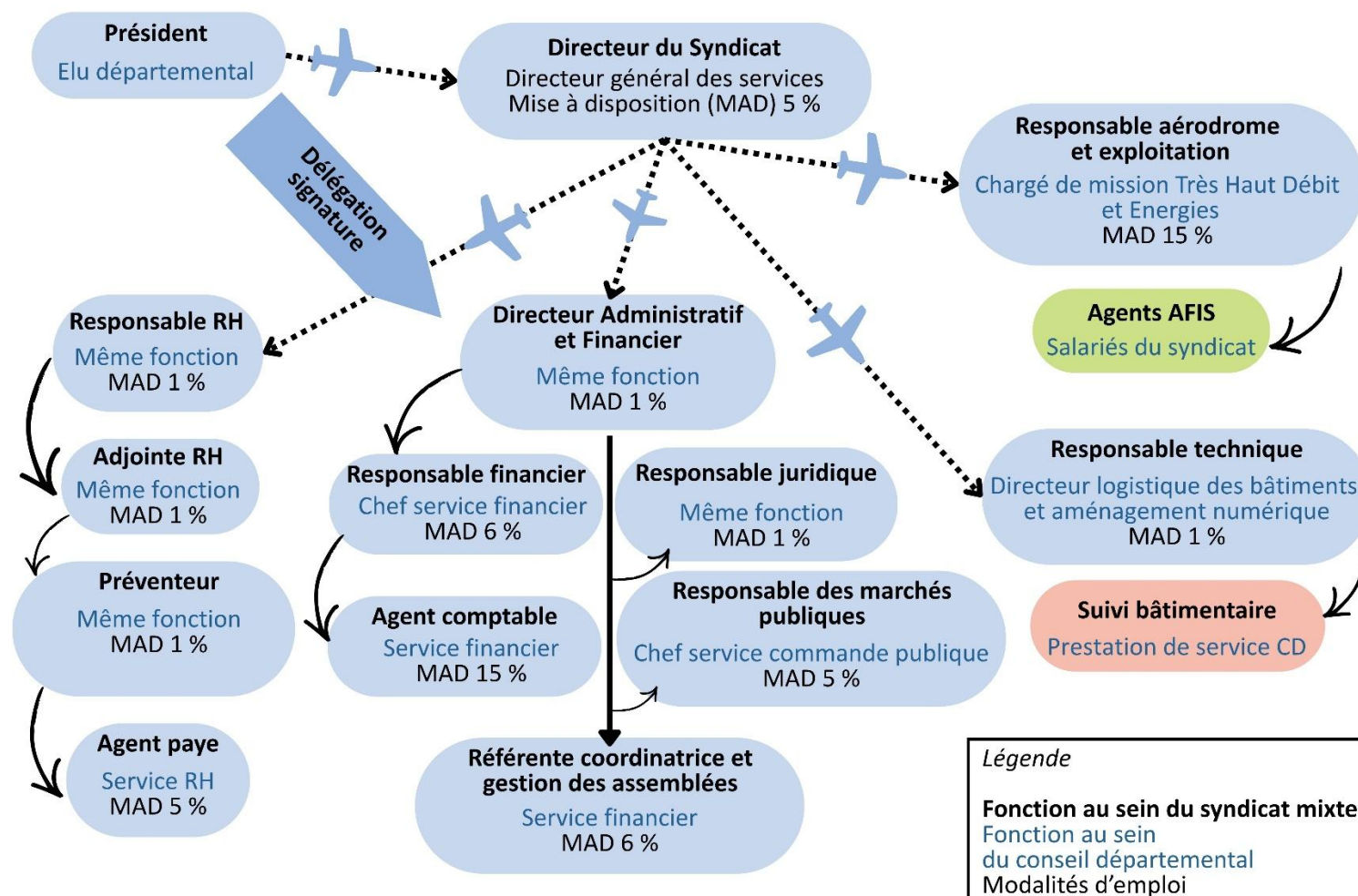
ANNEXES

Annexe n° 1. Organigramme de l'aérodrome 43

Annexe n° 2. Évolution des grilles tarifaires.....44

Annexe n° 3. Glossaire.....46

Annexe n° 1. Organigramme de l'aérodrome



Source : CRC Occitanie d'après les informations fournies par le département

Annexe n° 2.Évolution des grilles tarifaires

Tableau n° 12 : Grilles tarifaires pour l'atterrissage

En € HT	Jusqu'à 1,5 T		De 1,5 T à 6 T		Plus de 6 T		Complément par tonne	
	2015-2023	Depuis 2023	2015-2023	Depuis 2023	2015-2023	Depuis 2023	2015-2023	Depuis 2023
Redevance atterrissage	4,45	5,00	8,22	9,00	9,03	10,00	2,29	2,50
Redevance remise de gaz	2,23	2,50	4,11	4,50				
Redevance aéroclubs	3,57							
Redevance balisage	17,23	18,00	18,10	19,00	22,64	23,50		
Mesures particulières				2015-2023		Depuis 2023		
Dispense pour aéronefs basés sur un autre aérodrome et assujettis à une redevance semestrielle				Non		Oui		
Giravion-réduction de 50 %				Non		Oui		

Source : Syndicat mixte de l'aérodrome de Pamiers-Les Pujols

Tableau n° 13 : Forfaits et abattement pour les usagers basés à compter du 1^{er} avril 2015

	Remise	Forfait annuel HT	Limite de mouvements	Limite de mouvements > 3 tonnes
Société de transport et de travail	- 50 %	150 €	400	-
Aéroclub	- 70 %	1 500 €	3 000	-
CEPS	- 50 %	4 800 €	-	3 200
Constructeurs amateurs et divers privés	- 50 %	-	-	-

Source : Syndicat mixte de l'aérodrome de Pamiers-Les Pujols

Tableau n° 14 : Forfaits et abattement pour les usagers basés à compter du 1^{er} avril 2023

	Remise	Forfait annuel HT	Limite de mouvements	Limite de mouvements > 3 tonnes
Société de transport et de travail	-	165 €	400	-
Aéroclub	-	1 750 €	3 500	-
CEPS	-	9 000 €	-	6 000
Constructeurs amateurs et divers privés	-	-	-	-

Source : Syndicat mixte de l'aérodrome de Pamiers-Les Pujols

Tableau n° 15 : Redevances de stationnement

Tarifs abris non basés	Jusqu'à 1,5 T		De 1,5 T à 6 T		Plus de 6 T		Complément par tonne	
	2015-2023	Depuis 2023	2015-2023	Depuis 2023	2015-2023	Depuis 2023	2015-2023	Depuis 2023
Redevances de stationnement 2H	-	-	-	-	-	-	-	-
Redevances de stationnement > 2H	0,34 € (t) / h	0,34 € (t) / h	0,34 € (t) / h	0,34 € (t) / h	0,34 € (t) / h	0,34 € (t) / h	0,34 € (t) / h	0,34 € (t) / h
Redevances abri par jour	10,48 €	7,00 €	14,44 €	15,00 €	14,44 €	15,00 €	3,48 €	3,50 €

Tarifs abris basés	2015-2023	Depuis 2023
Abri aéronefs constructeurs amateurs (par place)	49,59 € par mois	51,00 € par mois
Abri aéronefs privés (par avion)	83,87 € par mois	86,50 € par mois
Abri aéroclub (forfait)	2 060,43 € par an	2 120,00 € par an

Source : Syndicat mixte de l'aérodrome de Pamiers-Les Pujols

Annexe n° 3. Glossaire

ADIRAPP	Association de défense des intérêts des riverains de l'aérodrome
AFIS	Aérodrome Flight Information Service
ANAFI	Logiciel d'analyse financière des juridictions financières
CAF	Capacité d'autofinancement
CCE	Commission Consultative de l'Environnement
CCI	Chambre de commerce et d'industrie
CD	Département
CEPS	Centre école parachutisme sportif
CGCT	Code général des collectivités territoriales
COT	Convention d'occupation temporaire du domaine public
CRC	Chambre régionale des comptes
DDFiP	Direction départementale des finances publiques
DGAC	Direction générale de l'aviation civile
DSAC	Direction de la sécurité de l'aviation civile
DUERP	Document unique d'évaluation des risques professionnels
ENAC	Ecole nationale de l'aviation civile
ETP	Equivalent temps plein
HT	Hors taxe
IFR	Vol aux instruments
IFSE	Indemnité de fonctions, de sujétions et d'expertise
Insee	Institut national de la statistique et des études économiques
MAD	Mise à disposition
Manuel	Manuel de gestion-système de management de la sécurité
SG/SMS	
PAPRI Pact	Programmes annuels de prévention et d'amélioration des conditions de travail
RH	Ressources humaines
RIFSEEP	Régime indemnitaire des fonctionnaires de l'État
SAFER	Société d'aménagement foncier et d'établissement rural
SAG	Section aérienne de la gendarmerie
SDIS	Service départemental d'incendie et de secours
SMAPP	Syndicat Mixte pour l'Aménagement et l'Exploitation de l'Aérodrome d'Intérêt Départemental de Pamiers Les Pujols
SPIC	Service public industriel et commercial
SSLIA	Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs
ULM	Ultra-léger motorisé
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
VFR	Vol à vue

Envoyé en préfecture le 04/09/2026

Reçu en préfecture le 04/09/2026

Publié le 04/09/2026

webdelib

ID : 009-250900149-20260831-2026_SMPP_022-DE



Envoyé en préfecture le 04/09/2026

Reçu en préfecture le 04/09/2026

Publié le 04/09/2026

webdelib

ID : 009-250900149-20260831-2026_SMPP_022-DE

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

occitanie-greffe@crtc.ccomptes.fr

Foix, le 29/06/2026

AGR260425 du 03/07/2026

Madame Valérie RENET
Présidente de la Chambre Régionale
Des Comptes d'Occitanie

500, Avenue des Etats du Languedoc
CS 70755
34064 MONTPELLIER Cedex 2

Objet : remarques sur le rapport d'observations définitives

Vos références : DGR26 / 0733

Madame la Présidente,

Je prends acte du rapport et vous remercie pour la qualité de son contenu. Le regard porté par votre institution ainsi que les échanges avec vos collaborateurs, nous donnent matière à se questionner, plus en profondeur, sur cet outil singulier qu'est un aérodrome local.

Force est de constater que cette infrastructure se situe au croisement de plusieurs politiques publiques, que ce soit l'économie, l'aménagement du territoire ou encore des finalités militaires.

Si l'intérêt local de cet équipement, en termes d'activités et d'effets indirects, a motivé la reprise de cet outil par les collectivités locales ; pour autant on ne peut que partager votre opinion qu'il conviendra d'arrêter une orientation de développement pour l'avenir qui dépasse la situation actuelle de maintien « en l'état ».

Dans le cadre de la situation géographique de l'Ariège et des besoins de la nation, le syndicat reste disponible sur cet outil dans un positionnement que l'Etat pourrait prendre à des fins militaires et stratégiques. Nous avons interrogé le Préfet en ce sens [REDACTED]. En effet, l'avenir de l'aérodrome ne peut se construire en vase clos, et sans ignorer le contexte de durcissement des relations géopolitiques et militaires. Contexte qui semble s'inscrire dans une temporalité chronique, voire durable. Mais sans plus attendre, le syndicat, lors de sa séance du 15 juin dernier, a décidé de lancer une étude de faisabilité pour calibrer l'équipement à la double fin militaire et économique.

Les capacités d'investissement du syndicat s'expliquent comptablement par le jeu des dotations aux amortissements des investissements passés. Ce stock capacitaire n'est pas lié aux contributions versées par les membres mais aux règles de comptabilité publique, tout comme l'écart entre le budget primitif et le budget réalisé. Par contre l'affectation de cet excédent d'investissement récurrent ne peut être détachée de l'actualité et des usages militaires.

L'adaptation de l'infrastructure aéroportuaire nous semble ne pas devoir se restreindre à une approche administrative des compétences locales et des financements par les collectivités locales membres. Enfin le choix de constituer par lissage un autofinancement pour cet équipement est un choix qui appartient au syndicat et qui relève de sa stratégie de financement. On verra par la suite si l'endettement pourra aussi appuyer les financements qui seraient nécessaires. Telles sont les raisons comptables (dotations aux amortissements à couvrir) et financières (lissage de l'autofinancement) qui expliquent le niveau adéquate des contributions.

En tout état de cause, le syndicat, dans le rôle qui est le sien, et la modestie de ses compétences et de son potentiel, reste ouvert à un dialogue avec l'Etat dans ce contexte géopolitique. Cette forme de « mise à disposition » d'un intérêt supérieur n'est pas à confondre avec un attentisme ni avec une thésaurisation. C'est peut-être cette vision politique des collectivités locales avec leurs opérateurs, qui restent avec leurs représentants élus par les citoyens, au cœur d'une gouvernance où la politique au sens républicain du terme a toute sa place pour le court, le moyen, et le long terme, tant pour intérêt local que pour un intérêt général plus large le cas échéant.

Concernant les autres points plus administratifs, je peux vous apporter les remarques suivantes :

- Le document unique sera élaboré avant la fin de l'année en cours. Les conventions de mise à disposition seront prises avant leur application.
- Le niveau des contributions publiques correspond à des équilibres historiques, tout comme la réglementation sur les tarifs qui date de 1956 et qui, sur cet aérodrome, comme sur les autres du territoire national, ne correspond pas à la pratique.

Pour autant nous prenons acte de votre rappel du droit en appliquant dès que possible cette règle tarifaire ancienne.

Toutefois concernant les forfaits et abattements appréciés comme non-conformes à l'arrêté du 24 janvier 1956 sur les redevances d'atterrissage et d'éclairage, le Syndicat rappelle qu'il a hérité d'une application tarifaire de l'ancien gestionnaire qui a probablement appliqué durant une quarantaine d'années de telles modalités vis-à-vis des usagers basés.

Comme le mentionne le rapport page 31, plusieurs aérodromes similaires à celui de Pamiers pratiquent des tarifs qui ne sont pas strictement conformes à l'arrêté de 1956. Une décision rectificative strictement conforme à l'arrêté pourrait aussi faire courir le risque d'une diminution des mouvements des basés encore plus forte que ce qui a été observé les années précédentes.

Afin de lever les ambiguïtés juridiques, nous avons saisi [REDACTED] le ministre compétent pour soulever l'obsolescence de l'arrêté de 1956 et la fragilité juridique qu'il fait courir à tous les aérodromes et en premier lieu au nôtre qui va devoir faire face à des contentieux de pilotes voyant les tarifs subir une hausse significative.

L'impact de ce changement tarifaire sur la fréquentation paraît très hasardeux, et pourrait amener à une baisse de fréquentation par effet prix qu'il faudrait compenser par les contributions publiques. L'hypothèse d'une menace sur l'infrastructure n'est pas non plus à écarter.

- Le niveau de sécurité peut être amélioré mais il est suffisant pour permettre de disposer des autorisations d'exploitation de l'aérodrome par les autorités de contrôle, en conformité avec les règles techniques. Avant d'investir encore faut-il avoir des perspectives qui répondent à la demande de la clientèle et/ou à des objectifs publics comme abordé précédemment. C'est pourquoi, très logiquement, l'excédent d'investissement, en attendant et en toute transparence des membres, est inscrit en dépenses qui sont des réserves

En restant ouvert au dialogue sur cet équipement particulier, je vous prie de croire, Madame la Présidente, en l'assurance de ma parfaite considération.

Le PRESIDENT,

Jérôme BLASQUEZ

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'B' with a vertical line through it and a horizontal stroke at the bottom.