



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

## **Délégations de service public des aéroports de Brest et Quimper**

(Département du Finistère)

Exercices 2012 et suivants

Le présent document, qui a fait l'objet d'une contradiction avec les destinataires concernés,  
a été délibéré par la chambre le 13 mars 2018.

**Délégations de service public des aéroports de Brest et Quimper**

Exercices 2012 et suivants

**Table des matières**

<b>1.</b>	<b>PREAMBULE .....</b>	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>LE PAYSAGE AEROPORTUAIRE BRETON.....</b>	<b>5</b>
<b>3.</b>	<b>LA GESTION DES AEROPORTS DE BREST ET DE QUIMPER JUSQU'EN 2016 .....</b>	<b>6</b>
<b>3.1.</b>	<b>L'EXPLOITATION DE LA PLATEFORME AEROPORTUAIRE DE BREST .....</b>	<b>6</b>
<b>3.2.</b>	<b>LE BILAN DE L'AEROPORT DE QUIMPER.....</b>	<b>14</b>
<b>4.</b>	<b>LES PERSPECTIVES DES NOUVEAUX CONTRATS PASSES POUR LA GESTION DES AEROPORTS DE BREST ET DE QUIMPER .....</b>	<b>19</b>
<b>4.1.</b>	<b>LES CONDITIONS DE RENOUVELLEMENT DES DELEGATIONS .....</b>	<b>19</b>
<b>4.2.</b>	<b>LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DE LA PROPOSITION RETENUE .....</b>	<b>19</b>
<b>4.3.</b>	<b>L'AVENIR DES PLATEFORMES FINISTERIENNES .....</b>	<b>21</b>

**Délégations de service public des aéroports de Brest et Quimper**

Exercices 2012 et suivants

**Délégations de service public des aéroports de Brest et Quimper**

**OBSERVATIONS DEFINITIVES DE LA CHAMBRE REGIONALE  
DES COMPTES DE BRETAGNE**

**Exercices 2012 et suivants**

La chambre régionale des comptes de Bretagne a procédé, dans le cadre de son programme de travail, au contrôle des délégations de service public passées pour la gestion des aéroports de Brest et de Quimper appartenant à la région.

C'est la chambre de commerce et d'industrie de Brest, devenue le 15 décembre 2016 chambre de commerce et d'industrie métropolitaine de Bretagne ouest -CCIMBO-, qui a géré l'aéroport de Brest jusqu'au 31 décembre 2016, dans le cadre d'une délégation de service public.

La CCIMBO a ensuite signé avec la collectivité régionale deux contrats de concession prenant effet au 1<sup>er</sup> janvier 2017, pour une durée de 20 ans. Le contrat relatif à l'aéroport de Brest a été passé avec la société « aéroports de Bretagne Ouest » -ABO-, dont la CCIMBO est l'actionnaire majoritaire. Le contrat concernant l'aéroport de Quimper l'a été avec la société « aéroport de Cornouaille » filiale d'ABO.

Ce contrôle a été ouvert par lettre du 16 janvier 2017. L'entretien de fin de contrôle avec le président de la CCIMBO, le représentant légal des délégataires, a eu lieu le 13 juin 2017.

Le président de la CCIMBO a répondu au rapport d'observations provisoires qui lui a été adressé par la chambre au titre de la gestion des deux plates-formes aéroportuaires le 7 décembre 2017.

Un extrait du rapport d'observations provisoires a été adressé au président de la société de l'aéroport de Quimper Cornouaille, qui a adressé sa réponse au greffe de la chambre le 8 décembre 2017 ; il a également été transmis au directeur de la compagnie aérienne Hop ! ; cette dernière a répondu le 7 décembre 2017.

La chambre, lors de sa séance du 13 mars 2018, a arrêté comme suit ses observations définitives.

**Délégations de service public des aéroports de Brest et Quimper**

Exercices 2012 et suivants

**RÉSUMÉ**

La région Bretagne est propriétaire des aéroports de Quimper-Pluguffan et Brest Guipavas, ainsi que Rennes-Saint-Jacques et Dinard-Pleurtuit, soit près de la moitié des neuf aéroports bretons. L'aéroport de Brest représente à lui seul près de la moitié de la fréquentation bretonne (plus d'un million de passagers en 2016) tandis que Quimper se situe à la cinquième place (86 452 passagers).

Après une gestion par deux exploitants distincts jusqu'en 2016, la région a souhaité, lors du renouvellement des délégations, confier les aéroports de Brest et Quimper à un opérateur unique.

Avant de procéder à une analyse des perspectives des nouveaux contrats entrés en application le 1<sup>er</sup> janvier 2017, la chambre a dressé un état des lieux des deux plateformes à la veille du renouvellement des délégations.

La gestion financière de l'aéroport de Brest Guipavas n'appelle pas d'observations majeures au cours de la période sous revue. Après avoir dépassé le million de passagers en 2012, le trafic reste relativement stable, avec une diversification des dessertes provinciales et européennes. Concernant la gestion des ressources humaines, il apparaît souhaitable que soit encore améliorée la prévention des accidents du travail.

La gestion de l'aéroport de Quimper a été confiée à la SEAQC de 2009 à 2016. On observe une baisse constante du résultat d'exploitation, qui devient négatif à partir de 2014 ; cette baisse est corrélée à celle de la fréquentation de la plateforme, qui est passée sous la barre des 90 000 passagers. Les incidents de vols -retards et annulations- ne sont pas étrangers à cet état de fait. Les investissements contractuellement prévus n'ont, de loin, pas tous été réalisés par le délégataire et l'état des infrastructures a poursuivi sa dégradation.

De nouveaux contrats de concession pour les aéroports Brest-Bretagne et Quimper-Pluguffan ont été conclus avec deux filiales de la CCIMBO ; ils prennent effet au 1<sup>er</sup> janvier 2017.

Si la chambre régionale des comptes relève l'intérêt d'une ouverture du capital social au secteur public local et aux experts, elle appelle l'attention de la région sur la nécessaire maîtrise du risque pris dans le montage financier élaboré entre les deux sociétés concessionnaires.

L'avenir de l'aéroport de Quimper passe tout d'abord par la remise en état des infrastructures. Il paraît ensuite indispensable d'assurer une complémentarité d'exploitation avec la plateforme brestoïse et d'améliorer sa compétitivité par rapport au transport ferroviaire qui met désormais Quimper à 3 h 40 de Paris. Si le délégataire entend développer son activité à vocation touristique, ce dernier objectif apparaît indissociable d'un partenariat avec les collectivités en charge du développement territorial. À défaut d'une amélioration de sa compétitivité, la viabilité même de cet aéroport pourrait être remise en cause.

## **Recommandations**

Sur le fondement des observations du rapport, la chambre formule les recommandations suivantes :

Recommandation n° 1 : assurer un suivi de l'équilibre économique des mesures incitatives accordées aux compagnies aériennes ;

Recommandation n° 2 : fiabiliser et valoriser l'actif immobilisé de la plateforme de Quimper ;

Recommandation n° 3 : inclure dans les négociations avec la compagnie aérienne des exigences de fiabilisation de la ligne Quimper-Paris ;

Recommandation n° 4 : analyser de façon précise les caractéristiques de la fréquentation de l'aéroport de Quimper pour alimenter la réflexion sur l'avenir de cet équipement ;

Recommandation n° 5 : mettre en œuvre la complémentarité d'exploitation entre les deux aéroports de Brest et de Quimper.

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

**Délégations de service public des aéroports de Brest et Quimper**

Exercices 2012 et suivants

**1. PREAMBULE**

Le présent rapport constitue une synthèse des observations relatives à la gestion des aéroports de Brest et de Quimper depuis 2012.

Après une gestion par deux exploitants distincts jusqu'en 2016, la région a souhaité, lors du renouvellement des délégations, les confier à un opérateur unique. Avant d'examiner les caractéristiques des nouveaux contrats entrés en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2017, la chambre a dressé un état des lieux et un bilan de la gestion passée de ces plateformes, pour faire ressortir les enjeux stratégiques et opérationnels à prendre en compte par le nouvel opérateur.

**2. LE PAYSAGE AEROPORTUAIRE BRETON**

La loi n° 2004-809 du 13 août 2004 (articles 28 et 29) a décidé du transfert aux collectivités territoriales de la propriété, de l'aménagement, de l'entretien et de la gestion des aérodromes civils appartenant à l'Etat au plus tard le 1<sup>er</sup> mars 2007.

C'est dans ce cadre que la région Bretagne est devenue propriétaire des aéroports de Quimper-Pluguffan et Brest Guipavas, ainsi que ceux de Rennes-Saint-Jacques et Dinard-Pleurtuit, soit près de la moitié des neuf aéroports bretons.

Ces infrastructures sont d'inégale importance pour ce qui est de leur fréquentation, ainsi que l'illustre le tableau ci-dessous. On peut relever que l'aéroport de Brest représente à lui seul près de la moitié de la fréquentation bretonne et que les difficultés de celui de Quimper transparaissent déjà à ce stade introductif.

Évolution du nombre de passagers sur les aéroports de Bretagne						
Aéroport	2012	2013	2014	2015	2016	Évolution annuelle moyenne
<b>Brest</b>	<b>1 070 461</b>	<b>1 003 836</b>	<b>998 393</b>	<b>1 000 192</b>	<b>1 011 651</b>	-1 %
<b>Rennes - Saint-Jacques</b>	<b>453 121</b>	<b>480 237</b>	<b>501 218</b>	<b>539 231</b>	<b>640 768</b>	9 %
Lorient - Bretagne Sud	176 331	166 034	123 274	146 002	127 836	-8 %
<b>Dinard - Pleurtuit</b>	<b>138 478</b>	<b>130 771</b>	<b>114 016</b>	<b>129 935</b>	<b>110 455</b>	-5 %
<b>Quimper - Cornouaille</b>	<b>110 073</b>	<b>113 419</b>	<b>99 673</b>	<b>88 827</b>	<b>86 452</b>	-6 %
Lannion - Côte de Granit	32 635	35 062	31 334	31 107	29 104	-3 %
Saint-Brieuc - Armor	1 986	2 932	4 331	4 016	3 388	14 %
Ouessant	2 916	2 904	3 273	3 358	3 134	2 %
Vannes	734	1 204	952	1 148	-	
<b>Total Bretagne</b>	<b>1 986 735</b>	<b>1 936 399</b>	<b>1 876 464</b>	<b>1 943 816</b>	<b>2 012 788</b>	0 %

Source : rapport d'activité 2016 de l'union des aéroports français

**Délégations de service public des aéroports de Brest et Quimper**

Exercices 2012 et suivants

**3. LA GESTION DES AEROPORTS DE BREST ET DE QUIMPER JUSQU'EN 2016****3.1. L'EXPLOITATION DE LA PLATEFORME AEROPORTUAIRE DE BREST**

Le délégataire qui assure l'exploitation de la plateforme de Brest est, sans interruption, la chambre de commerce de Brest -CCI-, aujourd'hui « chambre de commerce et d'industrie métropolitaine de Bretagne Ouest » -CCIMBO-.

Créé en 1937, l'aéroport est entièrement reconstruit à partir de 1945 et reprend son activité en 1950. Il dispose de la plus longue piste en Bretagne, soit 3 100 mètres.

La CCI de Brest a mené en 2012 une étude sur le poids économique de cette infrastructure, estimé à 300 M€ par an et à près de 2 200 emplois.

**3.1.1. La gestion financière**

Les comptes exécutés sont intégrés au rapport annuel du délégataire sous la forme d'un compte annuel de résultat, d'un tableau de financement et d'un bilan.

<b>Evolution des charges et produits de la délégation de Brest (en milliers d'euros)</b>						
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Total charges</b>	<b>20 083</b>	<b>20 886</b>	<b>22 636</b>	<b>21 630</b>	<b>20 574</b>	<b>35 519</b>
dont charges externes	7 526	8 137	9 225	8 426	8 011	8 295
dont salaires et charges sociales	7 915	7 903	8 971	8 140	8 507	8 700
dont dotations amort. et provisions	1 392	1 626	1 389	1 642	1 492	2 272
<b>Total produits</b>	<b>20 142</b>	<b>25 403</b>	<b>22 916</b>	<b>22 299</b>	<b>21 414</b>	<b>35 624</b>
dont production vendue	19 366	20 832	20 082	20 043	20 485	20 565
dont reprises sur provisions	466	4 452	2 542	2 008	637	1 901
<b>Résultat</b>	<b>58</b>	<b>4 517</b>	<b>280</b>	<b>671</b>	<b>840</b>	<b>105</b>

Source : rapport annuel du délégataire; fiche DIR14; compte 2016

**Délégations de service public des aéroports de Brest et Quimper**

Exercices 2012 et suivants

**3.1.1.1. L'évolution des charges**

Les charges externes concernent essentiellement la sous-traitance des fonctions de sécurité-sûreté et d'entretien courant ; on y retrouve également des charges d'entretien des infrastructures aéroportuaires : aires de stationnement des avions en 2013, resurfacement partiel des pistes en 2013 et 2014, notamment. Le concessionnaire explique également avoir « *consenti des efforts ciblés de communication pour la promotion de nouvelles lignes à destination de Barcelone et Londres* ».

Concernant les charges de personnel, leur importance en 2013 est due à la conjugaison de deux facteurs : la réintégration d'un allègement de charges irrégulièrement inscrit en 2012 et le recours à du personnel intérimaire pour faire face aux congés parentaux.

Le montant de la redevance concessive payée par le délégataire au titre de l'occupation des terrains, ouvrages et installations concédés est prévu dans la convention de concession<sup>1</sup>. Il n'a jamais été revalorisé par la région depuis qu'elle est devenue propriétaire de l'équipement aéroportuaire et apparaît complètement symbolique dans la mesure où il représente moins de 1 % de l'EBE réalisé, ainsi que l'illustre le tableau ci-dessous :

Evolution du montant de la redevance concessive à Brest (en €)					
	2012	2013	2014	2015	2016
Redevance	1 705	1 706	1 681	1 691	1 695
EBE	3 590 000	545 000	2 079 000	2 411 000	NC

Source : Région

Des provisions ont été constituées à quatre titres : pour des engagements résultant d'accords sociaux<sup>2</sup>, un litige URSSAF jusqu'en 2013, des risques de non recouvrement de créances, et la maintenance des infrastructures. L'importance des dotations aux provisions en 2016 correspond à la passation des amortissements de caducité sur deux ans pour les biens acquis en 2015 et sur une seule année pour ceux acquis en 2016, dernière année du contrat. Cette écriture a un impact à la baisse sur le résultat d'exploitation.

L'examen des comptes des délégataires au cours de la période sous revue fait apparaître l'absence de provision pour renouvellement. Si cette pratique est complexe à mettre en œuvre, elle permettrait cependant de mieux garantir le renouvellement des biens patrimoniaux de retour et donc de préserver le patrimoine du délégant à la fin de la concession.

<sup>1</sup> Art. 36 du cahier des charges type prévu au décret n° 97-547 du 29 mai 1997

<sup>2</sup> Compte épargne-temps, indemnités pour cessation anticipée d'activité et médaille du travail

**Délégations de service public des aéroports de Brest et Quimper**

Exercices 2012 et suivants

**3.1.1.2. L'évolution des produits**

La production vendue constitue l'essentiel des recettes, qui se répartissent comme suit en 2015 :

<b>Poids des différentes redevances et taxes de l'aéroport de Brest : 2015 (en milliers d'euros)</b>	
Atterrissage / balisage	1 088
Stationnement	230
Passager-PMR	3 203
Avitaillement	42
Assistance en escale	5 008
<b>Total aéronautique</b>	<b>9 571</b>
Domanial et autres	2 046
Parkings	2 739
Autres	665
<b>Extra aéronautique</b>	<b>4 785</b>
<b>Taxe d'aéroport</b>	<b>6 129</b>
<b>Total général</b>	<b>20 485</b>

Source : CCI

En 2015, la majorité des recettes provient de l'exploitation aéroportuaire directe : à 47 % pour les recettes aéronautiques et 30 % pour la taxe d'aéroport.

Pour les premières, on peut relever l'importance des produits issus de l'activité d'assistance en escale réalisée par les agents de la plateforme aéroportuaire pour le compte des compagnies, et dont les tarifs sont librement négociés.

Les recettes extra aéronautiques s'établissent quant à elles à hauteur de 23 % du total, dont plus de la moitié provient de l'exploitation des parkings « passagers » ; en effet, 50 % des voyageurs au départ de l'aéroport de Brest s'y rendent en voiture.

Selon le délégataire « *hors charges exceptionnelles, les redevances perçues au titre de l'atterrissage couvrent les coûts directs générés par cette activité et les redevances de stationnement équilibrent les dépenses faites à ce titre à compter de 2015. Quant aux redevances « passagers », si elles permettent de couvrir le coût d'exploitation, elles n'assurent pas la couverture des investissements par les dotations aux amortissements.* »

D'importantes reprises sur provisions ont été opérées entre 2012 et 2014, destinées :

- au financement de travaux de maintenance et de gros entretien. Leur importance explique le résultat global particulièrement élevé en 2012 ;
- au financement d'indemnités pour cessation anticipée d'activité au bénéfice de certains salariés ;
- à la reprise et à l'inscription d'une provision pour un litige URSSAF de 1 M€ en 2013.

**Délégations de service public des aéroports de Brest et Quimper**

Exercices 2012 et suivants

**3.1.1.3. Les tableaux financiers**

L'évolution de la structure bilancielle permet notamment de relever l'importance des capitaux propres.

	2012	2013	2014	2015
<i>Actif immobilisé</i>	75 797	77 973	77 816	77 478
<i>Actif circulant</i>	9 969	10 662	9 650	8 469
<b>Total actif net</b>	<b>85 766</b>	<b>88 635</b>	<b>87 466</b>	<b>85 947</b>
<b>Capitaux propres</b>	<b>54 373</b>	<b>55 884</b>	<b>56 568</b>	<b>57 418</b>
<i>Droits du concédant</i>	4 200	4 986	5 904	6 165
<i>Provisions</i>	4 811	2 972	1 357	1 215
<i>Dettes</i>	22 381	24 793	23 637	21 149
<b>Total</b>	<b>85 765</b>	<b>88 635</b>	<b>87 466</b>	<b>85 947</b>

Source : rapports annuels du délégataire

L'article 393-1 du plan comptable général (PCG) dispose que « *les biens mis dans la concession par le concédant ou par le concessionnaire sont inscrits à l'actif du bilan de l'entité concessionnaire* ». La CCI de Brest s'est conformée à ce principe.

Le tableau de financement évolue comme suit au cours de la période sous revue :

	2012	2013	2014	2015	2016
Capacité d'autofinancement	3 106	98	1 042	2 263	1 467
Fonds de roulement	2 511	1 937	571	216	52
Emprunts (encours au 31/12)	14 923	16 168	14 559	12 896	92

Source : rapports annuels du délégataire

La diminution notable de la capacité d'autofinancement (CAF) en 2013 s'explique par l'importance des provisions constituées.

Le fonds de roulement diminue sur la période 2012-2015 du fait d'une baisse du résultat (-3,7 M€), des provisions pour risques et charges (-3,6 M€) et des emprunts (-2 M€). En 2016, les comptes retracent la fin de la délégation avec la sortie de l'essentiel des éléments d'actif et de passif du bilan.

**Délégations de service public des aéroports de Brest et Quimper**

Exercices 2012 et suivants

**3.1.1.4. Le financement des investissements**

La région a financé 29 % des investissements non régaliens réalisés par son délégataire ainsi que l'illustre ce tableau :

Financement des investissements sur l'aéroport de Brest (en euros)								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Total
<b>Non régalien</b>	<b>1 418 295</b>	<b>1 319 920</b>	<b>1 741 938</b>	<b>3 037 539</b>	<b>659 344</b>	<b>262 704</b>	<b>417 981</b>	<b>8 857 721</b>
Régalien	131 834	301 349	157 640	166 589	133 649	683 644	20514	1 595 219
Total	1 550 129	1 621 269	1 899 578	3 204 128	792 993	946 348	438 495	10 452 940
Subventions	811 757	87 657	428 228	1 230 357	12 735	11 000	0	2 581 734
<b>dont région</b>	<b>775 317</b>	<b>84 361</b>	<b>454 731</b>	<b>1 219 357</b>	<b>12 735</b>	<b>11 000</b>	<b>0</b>	<b>2 557 501</b>

Source : TB Investissements validé par la CCI

Ce pourcentage apparaît élevé dans le contexte d'une délégation de service public sous forme de concession signée par la région, dont le principe est que le délégataire supporte le risque lié à l'exploitation du service et à la construction d'ouvrages nécessaires au service public<sup>3</sup>.

**3.1.2. L'exploitation de l'aéroport**

En 2012, huit compagnies aériennes desservent le site : le groupe Air France génère 60 % du trafic et les compagnies low-cost 28 %. Le reste du trafic se répartit entre les vols « vacances », les avions en transit et l'activité aéronautique militaire.

L'aéroport accueille douze compagnies aériennes régulières en 2015, sur 38 destinations différentes. La part prise par le groupe Air France évolue peu.

Après avoir dépassé le million de passagers en 2012, le trafic reste relativement stable au cours de la période sous revue. La forte diminution des vols non réguliers est relevée.

<sup>3</sup> Article L. 1411-1 du CGCT

**Délégations de service public des aéroports de Brest et Quimper**

Exercices 2012 et suivants

<b>Evolution du trafic « passagers »</b>						
<b>Brest</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>Evol° 16/12</b>
<b>Vols réguliers</b>	945 983	906 132	922 403	926 048	935 019	-1%
Province	362 680	350 704	339 755	338 723	371 713	2%
Paris	553 320	518 549	527 330	545 679	528 949	-4%
Europe	29 983	35 799	43 405	31 088	34 357	15%
Afrique		680	11 913	10 558	0	
<b>Vols non réguliers</b>	95 553	73 511	57 308	55 936	51 316	-46%
<b>Transit et divers</b>	28 925	24 254	18 682	18 208	25 354	-12%
<b>Total</b>	<b>1 070 461</b>	<b>1 003 897</b>	<b>998 393</b>	<b>1 000 192</b>	<b>1 011 689</b>	<b>-5%</b>
Fret en tonnes	4 727	4 469	4 203	3 589	3 617	-23%

Source : rapports annuels du délégataire et CCI

Au niveau national, si le trafic avec la capitale est prédominant, avec 11 vols par jour, une diversification des dessertes provinciales est notable, parmi lesquelles Marseille, Lyon, la Corse, Grenoble, Nice, Toulon, Bordeaux et Montpellier ouvertes en 2015, et Toulouse en 2016. Les vols nationaux représentent 90 % du trafic « passagers ».

Les destinations européennes se sont également étoffées. Barcelone est en tête des dessertes régulières, devant l'Angleterre, Naples, Lisbonne, Cracovie et les destinations dites « vacances » : la Crète, la Sicile et les îles grecques. Une liaison régulière dessert Marrakech, avec plus de 10 000 passagers par an.

### 3.1.2.1. Les conventions d'assistance en escale passées avec les compagnies aériennes

Les tarifs des prestations d'assistance en escale prennent théoriquement en compte les éléments suivants :

- le type d'aéronef et les moyens mis en œuvre pour assurer la touchée ;
- la capacité d'emport en termes de passagers, bagages et fret ;
- la fréquence et le volume en nombre de touchées ;
- la ponctualité et la régularité connue de la compagnie concernée ;
- les horaires de la touchée ;
- le jour de la semaine au cours duquel a lieu la touchée ;
- les prestations demandées par la compagnie aérienne ainsi que le niveau de qualité attendu ;
- les éléments mis à disposition par la compagnie aérienne et notamment les systèmes d'information de gestion.

**Délégations de service public des aéroports de Brest et Quimper**

Exercices 2012 et suivants

Le délégataire s'est doté de critères lui permettant d'arrêter le montant des redevances d'assistance en escale ; il apparaît cependant que ces critères ne sont pas tous explicités dans les contrats passés avec les compagnies. Aucun de ces documents ne prend en compte l'ensemble des paramètres, se contentant le plus souvent de reprendre les notions de ponctualité, et de majoration pour la nuit et les jours fériés. Seuls deux d'entre eux évoquent les fréquences de touchées et la capacité d'emport. Ces conventions font par ailleurs état de relations financières parfois très différentes suivant les compagnies, sans que les tarifs fixés ne soient toujours objectivement motivés par des situations, des prestations ou des contraintes particulières. Or, les tarifs appliqués aux compagnies devraient être motivés sur la base de critères objectifs, afin de permettre une meilleure évaluation du rapport entre le service rendu et sa tarification.

**3.1.2.2. Les mesures incitatives**

La CCIMBO a fait valider par la commission consultative économique le principe ainsi que les montants des mesures financières incitatives proposées aux compagnies, sous forme d'abattements de redevances ; elles sont attribuées à celles qui ouvrent de nouvelles lignes - sur trois ans - ou qui améliorent l'offre sur les lignes existantes.

Ces mesures ont, selon le délégataire, « pour but de permettre à l'aéroport Brest Bretagne de proposer une application graduelle des tarifs des redevances en ligne avec la durée de rentabilisation d'une ligne aérienne... Tant que l'utilisation soutenue n'entraîne pas de dégradations accélérées des installations, l'utilisation supplémentaire permet à terme d'optimiser l'usage des infrastructures. [...] L'objectif de l'aéroport Brest Bretagne à travers les abattements consentis est la pérennisation des nouvelles lignes au-delà de la période incitative comme l'est devenue depuis, Barcelone. » Selon lui, le point d'équilibre financier se situe à deux ans avec un gain certain pour les deux parties à partir de cinq ans.

Des tableaux de suivi sont proposés à la validation des membres de la commission ; ils font état des montants suivants :

Mesures incitatives : tableaux de suivi sommaires						
	2012	2013	2014	2015	2016	Prévisionnel 2017
<b>Abattements effectifs</b>	37 526	69 782	43 912	39 375	66 894	79 500

Source : CCIMBO

Le délégataire précise qu'un suivi de l'efficacité économique de ces différentes mesures sera assuré, en mettant en perspective pour chaque ligne aérienne concernée les avantages consentis à la compagnie avec les rentrées supplémentaires de redevances ; ce suivi permettra d'évaluer la pertinence des réductions consenties aux compagnies et de faire part des résultats aux membres de la commission consultative économique.

**Délégations de service public des aéroports de Brest et Quimper**

Exercices 2012 et suivants

**3.1.2.3. La desserte intermodale de l'aéroport**

La plateforme brestoise est d'ores et déjà correctement desservie par le réseau de transport public, avec des rotations de navettes en phase avec l'heure de décollage et d'atterrissage des avions.

Pour autant, l'intermodalité ne se limite pas à la desserte locale, dans la mesure où, selon le conseil supérieur de l'aviation civile, « *pour de grands aéroports disposant de gares TGV, le réseau ferré à grande vitesse est une opportunité pour les compagnies aériennes d'élargir fortement leurs aires d'attraction grâce à des offres combinées air-fer* ».

C'est sur le territoire de Brest Métropole Océane que le projet de restructuration de l'ensemble des modes de transport<sup>4</sup> à l'échelle du pays apparaît le plus avancé ; toutes les collectivités territoriales concernées sont associées à la réflexion, y compris la région, pour la mise en cohérence du futur réseau intermodal.

**3.1.3. La gestion des ressources humaines****3.1.3.1. Des statuts différenciés**

Evolution des effectifs (en ETP)	2012	2013	2014	2015	2016	Evolution
<b>CDI</b>	166,5	160,5	162	159,8	137	-18%
<b>« Statutaires »</b>	9,3	8,3	8,3	7,5	27	189%
<b>Personnel sous contrat de prestation</b>	12	1,5	5	4,1	10,5	-13%
<b>Autres</b>	85	85	85	84,7	85,3	=

Source : CCIMBO amendé par la CRC

La CCIMBO a fait appel, pour la gestion de l'aéroport, à diverses catégories de personnel :

- une majorité d'agents sous contrat à durée indéterminée (CDI), qui dépendent de la convention collective nationale pour le transport aérien ;
- des personnels sous statut consulaire parmi lesquels des agents de la CCI mis à disposition de la plateforme aéroportuaire et, à compter de 2016, des pompiers de l'aéroport qui passent sous statut « public » ; ils ont été mis à disposition de la société « ABO » gestionnaire de l'aéroport de Brest à l'ouverture de la nouvelle concession ;
- du personnel réalisant des prestations de service conclues dans le cadre de marchés de prise en charge des passagers et de maintenance des avions.

Parmi le personnel propre au délégataire, 40 % des agents avaient plus de 50 ans et 76 % plus de 40 ans.

<sup>4</sup> Aéroport, train, tram, bus et transport scolaire

**Délégations de service public des aéroports de Brest et Quimper**

Exercices 2012 et suivants

**3.1.3.2. Des accidents du travail encore trop nombreux**

Si leur nombre varie beaucoup d'une année sur l'autre, la tendance générale reste importante, soit 17 accidents en moyenne annuelle sur la période, occasionnant une perte moyenne de 1 217 jours, l'équivalent de 5,3 ETP.<sup>5</sup>

<b>Accidents du travail</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Nombre d'accidents	21	12	21	19	13
Nombre de jours perdus	1 024	862	1 847	1 617	735

Source : CCIMBO

Certains accidents nécessitent des arrêts de travail importants qui ont pu aller jusqu'à 270 jours pour un agent en 2016.

Malgré les mesures préventives prises pour limiter ces accidents, au premier rang desquelles l'achat de matériel adapté<sup>6</sup> et des formations systématiques « gestes et postures », le nombre d'accidents du travail reste élevé ; leurs conséquences sur le temps de travail sont importantes.

La quasi-totalité de ces accidents est liée au chargement et au déchargement des bagages en soute ; les analyses sanitaires commanditées par le gestionnaire font état de conditions de travail particulièrement pénibles sur certains types d'avions, compte-tenu de la configuration des soutes.

La recherche de réponses précises et adaptées à cette situation doit être poursuivie, en lien avec les compagnies aériennes pour ce qui est de la configuration interne de leurs appareils.

**3.2. LE BILAN DE L'AEROPORT DE QUIMPER**

La gestion de cet aéroport a été confiée à la SEAQC<sup>7</sup> du 1<sup>er</sup> mars 2009 au 31 décembre 2016 dans le cadre d'une délégation de service public.

Cette plateforme est aujourd'hui fragile, ce qui pourrait remettre en cause sa viabilité économique si aucune mesure, notamment d'amélioration de sa gestion, n'était prise par le nouveau concessionnaire.

<sup>5</sup> 1 217 jours soit 243 semaines de 5 jours. Un salarié travaille réglementairement 46 semaines par an sur une base de 1 607h.

<sup>6</sup> « Achat de Push électrique (diminution de la manipulation de la barre de repoussage), d'un tapis autotracé avec rouleaux qui rentrent dans la soute) et d'escabeaux entraînés électriquement afin de limiter l'effort de positionnement à la sortie des soutes. » Source : DRH

<sup>7</sup> Société d'exploitation de l'aéroport de Quimper Cornouaille

**Délégations de service public des aéroports de Brest et Quimper**

Exercices 2012 et suivants

**3.2.1. Une situation patrimoniale à clarifier**

Les inventaires annuels sont incomplets. N'y figurent, en 2015 par exemple, que du mobilier et du matériel d'exploitation. Les principaux équipements (aérogare, pistes, parking avion, parking passagers) ne sont pas mentionnés, de même que certains « *investissements réglementaires obligatoires* », comme les clôtures. Le caractère renouvelable ou non, gratuit ou onéreux des immobilisations n'est pas précisé. Ces dernières ne sont, de plus, pas valorisées. La fixation du montant à inscrire à l'actif de la concession ne peut donc pas s'appuyer sur l'inventaire, compte tenu des problèmes de fiabilité recensés.

Concernant l'actif immobilisé, il apparaît que les biens mis à disposition par le concédant à titre gratuit n'y sont pas inscrits. Si le montant de ces biens est connu à l'ouverture de l'ancienne concession (2,4 M€), il n'est ensuite plus suivi et ne fait l'objet d'aucun amortissement. Cet état de fait est en contradiction avec les clauses contractuelles et avec l'orthodoxie comptable.

Ces constats doivent être pris en compte pour établir la situation patrimoniale initiale de la nouvelle concession, et pour son suivi. La chambre relève à cet égard la mise en place partenariale, par le délégataire et le délégant, d'un travail de clarification de la situation patrimoniale de la concession. Elle prend également acte de la mise en place d'un schéma comptable permettant l'inscription des actifs concernés.

Par ailleurs, le contrat de concession arrivé à échéance au 31 décembre 2016 prévoit, dans son article 86, le versement, par le délégataire suivant, d'une indemnité correspondant à la valeur nette comptable des biens de la délégation (plafonnée à 250 000 € par l'avenant n° 1). Compte tenu des constats qui viennent d'être faits, une grande attention devra être apportée à la mise en œuvre cette clause et à la détermination du montant de cette indemnité.

**3.2.2. Une exploitation dont les performances devront être améliorées****3.2.2.1. Une situation financière difficile**

Le résultat net comptable est soutenu par le caractère positif récurrent du résultat exceptionnel.

Aéroport de Quimper en €	2012	2013	2014	2015
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>122 426</b>	<b>61 540</b>	<b>-61 545</b>	<b>-197 074</b>
<b>Résultat financier</b>	<b>-8 982</b>	<b>-6 029</b>	<b>-7 011</b>	<b>-5 968</b>
<b>Résultat exceptionnel<sup>8</sup></b>	<b>42 938</b>	<b>42 877</b>	<b>55 585</b>	<b>26 777</b>
Impôt sur les bénéfices	6 029	-6 932	-52 393	-39 899
<b>Résultat net comptable</b>	<b>150 353</b>	<b>105 320</b>	<b>39 422</b>	<b>-136 366</b>
<b>CAF</b>	<b>335 231</b>	<b>375 103</b>	<b>227 611</b>	<b>95 899</b>

Source : délégataire ; rapport annuel 2015 pour la CAF

<sup>8</sup> Essentiellement porté par les quotes-parts des subventions d'investissement virées au résultat de l'exercice

**Délégations de service public des aéroports de Brest et Quimper**

Exercices 2012 et suivants

La majorité des charges se rapporte aux fournitures d'entretien et de petit équipement, à la sous-traitance de la maintenance, aux assurances et aux frais de siège reversés au délégataire. Les charges de personnel sont relativement stables. L'évolution de leur montant en 2014 tient au recrutement d'un chef de la sécurité et au paiement d'un redressement « URSSAF ».

La baisse sensible des produits d'exploitation à compter de 2014 est directement corrélée à celle du trafic. On peut relever ici la faiblesse des ressources extra-aéronautiques et surtout l'importance du montant de la majoration de la taxe d'aéroport dédiée aux dépenses régaliennes de sûreté et de sécurité :

Poids des redevances et taxes/ aéroport de Quimper: 2015 en €		
<b>Total aéronautique</b>	<b>1 026 105</b>	<b>33%</b>
<b>Extra aéronautique</b>	<b>359 123</b>	<b>11%</b>
Taxe d'aéroport	567 044	18%
Majoration taxe d'aéroport	1 175 893	38%
<b>Total général</b>	<b>3 128 165</b>	<b>100%</b>

Source : Région

Au final, le résultat d'exploitation est en baisse constante et devient négatif à partir de 2014. La CAF demeure positive sur la période mais diminue de façon récurrente.

La structure du bilan n'a pas connu de modification importante au cours de la période sous revue. En 2015, il fait ressortir un fonds de roulement et un besoin en fonds de roulement négatifs : formulé autrement, la liquidation des actifs de court terme ne suffirait pas à honorer les paiements de court terme.

Actif en €	2 015	Passif en €	2015
Actif immobilisé	2 288 078	Capitaux propres	532 155
Stocks	8 252	Provisions	122 645
Créances	1 190 243	Amortissement	1 369 769
Trésorerie	103 678	Dettes d'exploitation	882 012
Comptes régul	1 796	Dettes diverses	685 466
Actif circulant	1 303 969	Dettes	1 567 478
<b>Total actif brut</b>	<b>3 592 047</b>	<b>Total</b>	<b>3 592 047</b>

Source : bilan d'activité de l'aéroport de Quimper

### 3.2.2.2. Une diminution du trafic aéroportuaire

Le nombre de passagers sur les vols commerciaux diminue de 20 % au cours de la période sous revue. Cette tendance apparaît structurelle, puisque l'aéroport de Quimper a perdu depuis 1998 un peu plus de 40 % de son trafic.

Si la ligne Paris-Quimper affrétée par la compagnie Hop ! constitue plus de 90 % du trafic en 2015, c'est aussi celle qui pose le plus de problèmes, avec une baisse significative de fréquentation à partir de 2014.

En 2016, le taux moyen d'annulation des vols de la compagnie Hop ! sur la ligne Quimper-Paris était de 7 %<sup>9</sup>, avec un écart variant entre 1 % en février et 17 % en juin. Il convient toutefois de préciser que des facteurs externes à la compagnie interviennent, dans 2% des cas : cette même année, 22 vols ont ainsi été annulés en raison d'une grève des contrôleurs aériens et 13 l'ont été suite à des problèmes météorologiques.

Le niveau moyen de délestage<sup>10</sup> était comparable, plus important aux mois de mai (13 %), juillet (14 %), août (26 %), et décembre (16%). La situation a continué à se dégrader au cours du premier semestre 2017.

S'ajoutent à ce constat des retards récurrents : le taux de ponctualité est de 31 % seulement en 2016<sup>11</sup> et de 40 % au cours du premier semestre 2017. Près d'un tiers des retards sont supérieurs à ½ heure en 2016. La compagnie aérienne précise à cet égard subir les conséquences de travaux sur les terminaux de l'aéroport d'Orly, sans toutefois en quantifier l'impact.

La diminution continue du trafic depuis 2013, corrélée à la récurrence des incidents d'exploitation, est alarmante. Le nouveau délégataire reconnaît à cet égard « *la nécessité de redonner confiance à la clientèle pour la liaison aérienne Quimper/Paris* ».

---

<sup>9</sup> Dont 5% dus à des causes internes à la compagnie et 2% suite à des facteurs externes : grève des contrôleurs aériens ou problèmes météorologiques.

<sup>10</sup> Un délestage est une action de régulation réalisée par la compagnie après une programmation de vols. Un délestage se traduit par l'annulation d'un ou d'une série de vols prévus sur une période. Les passagers ayant réservé un billet sur ce vol sont prévenus par la compagnie qui propose soit une modification de la réservation soit son remboursement.

<sup>11</sup> Avec un minimum de 8 % en juillet et un maximum de 50 % en mars.

**Délégations de service public des aéroports de Brest et Quimper**

Exercices 2012 et suivants

**3.2.2.3. Un suivi des investissements perfectible***Un état des installations préoccupant*

Une visite sur place a permis de constater un hall d'accueil du public dégradé par des infiltrations d'eau et une installation électrique vétuste. L'un des deux sas d'entrée-sortie ne fonctionne pas, ce qui pose un problème en matière de sécurité des usagers, en cas d'alerte incendie par exemple. L'état des locaux administratifs et techniques est apparu très dégradé ; enfin, le défaut d'entretien des bandes herbeuses entourant les pistes est de nature à aggraver le péril animalier.

*Un plan pluriannuel d'investissement inachevé*

L'avenant du 26 juin 2012 à l'ancien contrat de DSP impose au délégataire la réalisation de nouveaux investissements réglementaires pour une valeur de 293 256 € moyennant le versement d'une subvention d'investissement de 245 000 € ; l'article 1 de cet avenant précise que la collectivité laisse « *au délégataire une part substantielle du risque économique de la DSP* ». Au final, la subvention de la région s'élève à 650 602 €.

Le tableau ci-dessous fait apparaître que les travaux de gros entretien et renouvellement -GER- ont tous été réalisés et financés exclusivement par le délégataire. Par contre, le montant contractuel des autres investissements n'a pas été respecté puisque sur les 1,1 M€ prévus, seuls 653 876 € ont été effectivement réalisés.

Engagement contractuel et réalisation des investissements non régaliens sur l'aéroport de Quimper (en €)						
	Engagement contractuel			Réalisation		
	Investissements	GER	Total	Investissements	GER	Total
Contrat initial	811 204	450 000	1 261 204			
Avenant n°1	293 256		293 256			
	<b>1 104 460</b>	450 000	1 554 460	<b>653 876</b>	496 877	1 150 753

Source : contrat initial (annexe 6-1) et avenant ; TB Investissements UIP.pdf

La subvention régionale, dont le montant contractuel n'a pas été revu, a contribué au financement de travaux réalisés pour un montant de 1 150 753 € -GER inclus- au lieu des 1 554 460 € prévus contractuellement. Du fait de son caractère forfaitaire cette subvention couvre 57 % du montant total des travaux alors que les documents contractuels ne prévoient que l'équivalent de 42 %.

Ces éléments devront donc être pris en compte dans la procédure financière de solde de la convention passée avec la SEAQC, arrivée à son terme le 31 décembre 2016.

Ces constats illustrent, enfin, la fragilité financière de la plateforme aéroportuaire, compte-tenu de la baisse du trafic aérien et de l'état des infrastructures.

## **4. LES PERSPECTIVES DES NOUVEAUX CONTRATS PASSES POUR LA GESTION DES AEROPORTS DE BREST ET DE QUIMPER**

### **4.1. LES CONDITIONS DE RENOUVELLEMENT DES DELEGATIONS**

Un rapport préliminaire établi par la collectivité délégante relève que « *la concordance du terme des deux contrats a été décidée pour permettre une mise en cohérence des conditions nouvelles d'exploitation de ces deux plateformes. Ainsi la Région affirme sa volonté de préserver les intérêts de chacune des places aéroportuaires de Brest et Quimper tout en assurant leur pérennité* ».

Elle se fixe notamment pour objectifs :

- « *la pérennisation et le développement de la plateforme de Quimper, avec au minimum le maintien d'une ligne vers Paris jugée nécessaire au développement local et à l'attractivité du territoire ;*
- *la mise en œuvre de complémentarités et synergies entre les deux plateformes ;*
- *la recherche de mutualisations financières entre les deux plateformes ;*
- *la contribution de ces deux plateformes au développement économique du territoire ».*

Le rapport d'analyse des offres précise qu'avec l'accord des deux candidats « *la négociation a porté uniquement sur le schéma comprenant deux contrats distincts par aéroport dans la mesure où ce schéma s'est révélé financièrement plus avantageux pour l'exploitation des deux aéroports* ».

### **4.2. LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DE LA PROPOSITION RETENUE**

#### **4.2.1. L'équilibre économique**

L'équilibre économique proposé par la CCIMBO est assis sur un plan commercial optimiste prévoyant un doublement du nombre de passagers, essentiellement dans le cadre du développement des vols à bas coût. Il s'ensuit un programme pluriannuel d'investissement (PPI) relativement important.

#### **4.2.2. La durée des concessions**

L'article 18 de la [directive 2014/23/UE du 26 février 2014](#) prévoit que « *pour les concessions d'une durée supérieure à cinq ans, la durée maximale de la concession n'excède pas le temps raisonnablement escompté par le concessionnaire pour qu'il recouvre les investissements réalisés pour l'exploitation des ouvrages ou services avec un retour sur les capitaux investis, compte tenu des investissements nécessaires pour réaliser les objectifs contractuels spécifiques...* »

En règle générale, la durée de vie de la majorité des équipements structurants d'un aéroport s'établit autour de 15 ans, voire 20 ans pour des travaux de surfacage de la piste principale.

Les nouveaux contrats de concession signés pour chacun des aéroports prennent effet au 1<sup>er</sup> janvier 2017 pour une durée de vingt ans, cohérente avec la nécessité pour le concessionnaire d'amortir le coût de ses investissements.

#### **4.2.3. L'intérêt d'une ouverture du capital aux secteur public local et aux experts**

Le capital de la société gestionnaire de l'aéroport de Brest -ABO- est détenu par la CCIMBO -66 %-, « aéroports de Lyon -10%-, Egis airport et Transdev -5 % chacun- le crédit agricole et le crédit mutuel Arkea- 5 % chacun- et la SEM Brest'aim pour 4 %. Celui de sa filiale est détenu par ABO à 96 % et « Quimper évènements » pour 4 %.

Cette diversification du capital est intéressante dans la mesure où l'exploitant peut trouver auprès de ses partenaires une expertise technique : les aspects commerciaux avec « Egis », ainsi que la résolution de problèmes techniques avec le gestionnaire de l'aéroport de Lyon. Le partenariat avec la société de transport « Transdev » apparait de nature à faciliter le développement de l'intermodalité précédemment évoqué.

Quant à ceux conclus avec « Brest'aim » comme avec « Quimper évènements », ils devraient permettre de mieux exploiter les potentialités touristiques des plateformes aéroportuaires et « *d'intégrer développement touristique et accessibilité par des opérations de promotion communes, mais aussi par une offre de liaisons coordonnée avec ces opérations* », selon les termes du délégataire.

#### **4.2.4. Un opérateur unique mais deux contrats distincts**

Le schéma d'exploitation retenu se traduit par la création de deux sociétés, une société « mère » pour la gestion de l'aéroport de Brest, détenue majoritairement par la CCIMBO et une société « fille » pour celle de la plate-forme quimpéroise détenue à hauteur de 96 % par la société mère.

La gestion de la taxe d'aéroport est au cœur de ce montage juridique.

Dans le cas d'une délégation unique, la contribution de la majoration de la taxe d'aéroport aux dépenses régaliennes serait beaucoup moins importante, dans la mesure où la taxe perçue par la plateforme de Brest serait suffisante pour que ce fonds n'intervienne pas au titre de l'exploitation regroupée des deux plateformes. Elle ne serait en revanche pas assez élevée pour couvrir les besoins des deux aéroports dans ce domaine. Le montant de la taxe d'aéroport sur Brest aurait dès lors dû être augmenté, avec un effet potentiellement dissuasif pour les compagnies aériennes.

Un scénario à deux contrats est susceptible de générer 0,8 M€ supplémentaires d'excédent brut d'exploitation avec 0,7 M€ de subvention d'exploitation au titre de la majoration de la taxe d'aéroport pour l'aéroport de Quimper et 0,1 M€ résultant du maintien des conditions actuelles de perception de la taxe d'aéroport sur les deux plateformes. En validant ce deuxième scénario, la région Bretagne s'assure en outre d'une meilleure rémunération émanant de son concédant, celle-ci comportant une part variable assise sur l'excédent brut d'exploitation de la délégation.

### **4.3. L'AVENIR DES PLATEFORMES FINISTERIENNES**

#### **4.3.1. Un risque financier qui devra être maîtrisé**

Les deux aéroports font, nous l'avons vu, l'objet d'un bilan d'exploitation très différent, qui met en évidence la bonne santé de celui de Brest et la fragilité de celui de Quimper. Conscient de cette situation, le délégataire a élaboré un montage financier ainsi conçu par un cabinet d'avocats :

*« Le financement des travaux d'aménagement de l'aéroport de Quimper sera articulé principalement autour de la Société-Mère par le biais d'une émission d'obligations convertibles en actions-OCA- de la Société Fille souscrite intégralement par la Société-Mère et de la mise à disposition de la Société-Fille d'un prêt intragroupe sous forme d'avance en compte-courant d'associés par la Société-Mère ....*

## Délégations de service public des aéroports de Brest et Quimper

Exercices 2012 et suivants

*Les OCA sont des obligations atypiques permettant au porteur de convertir une action selon une parité et des délais de conversion stipulés dans un contrat d'émission. Ainsi, par cette opération, l'obligataire va devenir actionnaire de la société [.....] La conversion des obligations en actions de l'émetteur va donner lieu, mécaniquement, à une augmentation de capital réservée à la Société-Mère uniquement....à tout moment un mécanisme curatif pourra assurer le maintien des capitaux propres de la Société-Fille au-dessus de la moitié de son capital social.....En cas d'impossibilité de remboursement par la Société Fille, la Société Mère pourra convertir ses obligations avec la prise en compte de ses intérêts capitalisés et ainsi éviter les conséquences fiscales d'un abandon de créances pour la Société Fille. »<sup>12</sup>.*

Ce montage financier permet, selon le concessionnaire « d'assurer une rémunération à la société mère, de sécuriser son risque financier et de couvrir le besoin de financement des investissements de la plateforme de Quimper sans avoir recours à des financements du concédant. »

Si ce montage n'apparaît pas irrégulier dans sa forme, sa pertinence économique ne peut se concevoir que dans le cadre d'un retour à l'équilibre économique de la plateforme quimpéroise. Dans le cas contraire cela ferait prendre un risque financier à la société mère actionnaire et in fine au délégant qui pourrait être amené à prendre en charge une partie du déficit de cette plateforme en fin de concession.

### 4.3.2. La dépendance des plateformes par rapport aux compagnies

Cette dépendance constitue un problème pour le délégataire, qui se pose « *en particulier pour les aéroports régionaux de petite et moyenne tailles, dont l'économie est souvent fragile et où les investissements réalisés mériteraient de pouvoir disposer d'une vision à long terme sur l'évolution du trafic* ».

A Brest, elle pourrait exister vis-à-vis des compagnies « low cost », dans la mesure où l'évolution prévisionnelle du trafic proviendra majoritairement de ce segment d'activité, ainsi que cela a été vu. Toutefois, la diversité des compagnies opérant sur la plateforme limitera sensiblement ce risque de dépendance.

Concernant Quimper, le maintien de la ligne vers Paris reste la priorité au regard des besoins exprimés par le milieu économique ; encore faudrait-il que les modalités et la qualité des liaisons vers la capitale, assurées par la compagnie « Hop ! », soient de nature à attirer une clientèle d'affaires et à fiabiliser la desserte ; or le suivi des incidents de ces derniers mois tend à démontrer le contraire (§ 3.2.2.2 ). Cet état de fait a été accentué par le changement d'appareil : les avions de type « CRJ »<sup>13</sup> ont été remplacés par des ATR<sup>14</sup> , plus bruyants.

<sup>12</sup> Les pertes consécutives à des abandons de créances à caractère financier, sont exclues des charges déductibles pour l'établissement de l'impôt de l'entreprise qui les consent ([CGI, art. 39, 13 al.1](#))

<sup>13</sup> Canadair Regional Jet

<sup>14</sup> Avions de transport régional

La compagnie justifie ce changement par « *une consommation de carburant inférieure de 30 % à tous les avions à réaction* » ce qui, selon elle, « *en fait un appareil très performant sur la plan économique* ».

Plusieurs réunions se sont déjà tenues, associant la région Bretagne, la société « Aéroport de Cornouaille » et la compagnie « HOP ! » afin de « *regagner la confiance des usagers et endiguer la baisse du trafic* » selon les propos du président de la collectivité délégante.

### **4.3.3. La reprise du développement de la plateforme de Brest**

Ce développement s'articule autour de trois axes principaux :

- un modèle économique axé vers les recettes extra aéronautiques en plus forte progression que les recettes aéronautiques ;
- la poursuite du développement des lignes vers Paris<sup>15</sup>, des dessertes nationales transversales et des lignes européennes ; cela passera par le développement des relations aériennes avec les hubs du nord et du sud de l'Europe.
- Le développement du trafic moyen et long courrier à vocation touristique, en « import » comme en « export ».

Si les perspectives de croissance sont importantes, voire optimistes, elles devront faire l'objet d'un suivi tout particulier et d'une politique de communication adaptée, au regard de la stagnation du trafic entre 2012 et 2016.

### **4.3.4. Une réflexion sur l'avenir de l'aéroport de Quimper qui doit être très encadrée**

#### **4.3.4.1. L'indispensable remise en état des infrastructures**

Le développement de cette plateforme passe par une indispensable réhabilitation des infrastructures et des locaux. Cette réhabilitation apparaît d'autant plus importante que le délégataire prévoit un doublement du nombre de passagers « affaires » d'ici à la fin de la concession, en se positionnant notamment sur un haut niveau de qualité de service.

---

<sup>15</sup> Plus d'une dizaine de rotations par jour en semaine

## Délégations de service public des aéroports de Brest et Quimper

Exercices 2012 et suivants

Dans ses lignes directrices publiées en 2014 la commission européenne précise que les aides publiques en faveur des aéroports et des compagnies aériennes, lorsqu'elles sont à des fins d'investissement, doivent être analysées en opportunité au regard de la plus-value escomptée à moyen et long terme pour l'aéroport, en excluant tout préjudice à un aéroport voisin. Cette étude a bien été effectuée, mais elle fait peu référence aux complémentarités d'exploitation susceptibles d'être mises en place entre les plateformes de Brest et Quimper.

Si la remise en état des infrastructures devait être financée sur fonds publics, apportés par le délégant ou par le délégataire, il conviendra que l'octroi de toute aide de ce type intervienne après une étude très approfondie et solidement argumentée des réelles potentialités de complémentarité d'exploitation des deux aéroports, à moyen et long terme.

### 4.3.4.2. Une compétitivité à améliorer par rapport au transport ferroviaire

La ligne à grande vitesse rapproche Brest et Quimper de Paris<sup>16</sup>. Selon le délégataire, l'impact se fera sentir uniquement sur les passagers ayant Paris pour origine ou pour destination finale. Pour lui, « *cet impact sera plus perceptible à Quimper où la ligne vers Paris représente 92 % du trafic total (vs. 50 % à Brest) et où assez peu de passagers de la ligne transitent vers d'autres destinations* ».

La ligne aéroportuaire Quimper-Paris devra donc être compétitive face au transport ferroviaire qui pourrait venir la concurrencer, avec 11 dessertes par jour.

L'aéroport de Quimper se situe à 30 minutes de trajet du centre-ville auxquelles s'ajoute un temps d'embarquement et de vol couvrant 1h45. Après l'arrivée à Orly, en banlieue sud de Paris, il faut 45 minutes pour rejoindre le centre de Paris en transport en commun ou 15 minutes en voiture. Ces temps sont respectivement d'une heure et d'une demi-heure pour le secteur de la Défense, par exemple. Ils sont à mettre en perspective avec les 3h40 de trajet ferroviaire, de centre-ville à centre-ville.

Le délégataire affirme avoir mis en place une enquête destinée à analyser très finement les destinations finales de la clientèle d'affaires quimpéroise qui utilise régulièrement cette ligne, afin de faire face à une possible augmentation de la concurrence avec le ferroviaire pour les passagers se rendant au centre de Paris, ou dans les centres d'affaires situés dans des quartiers éloignés d'Orly.

Il est par ailleurs évident que la fiabilité des horaires et le confort de vol sur des appareils adaptés à une clientèle d'affaire sont indispensables pour assurer la compétitivité de l'aéroport.

---

<sup>16</sup> 3h40 dans les deux cas.

## **Délégations de service public des aéroports de Brest et Quimper**

Exercices 2012 et suivants

### **4.3.4.3. Un développement économique partenarial**

Le délégataire entend développer son activité touristique par « *l'import de touristes nationaux et internationaux* » et donner à la plateforme une spécificité de liaisons vers le Royaume-Uni ; le rapport sur les perspectives de trafic déposé au moment de la réponse de la CCIMBO à l'appel d'offre de la région précise à cet égard que « *la fréquentation touristique des étrangers en Cornouaille est dominée par les Britanniques.* »

Il affirme « *avoir engagé les démarches commerciales vers les compagnies permettant d'envisager un accroissement, tant en nombre de vols qu'en destinations, de l'activité touristique.* »

Ce dernier objectif apparaît indissociable d'un partenariat avec les collectivités territoriales en charge du développement touristique (au premier rang desquelles la ville de Quimper, Quimper communauté, Concarneau et Bénodet), les acteurs socioéconomiques travaillant dans ce secteur ainsi que les sociétés de transport public susceptibles d'améliorer l'intermodalité de la plateforme. Il est important que ce partenariat se mette en place sans tarder.

### **4.3.5. La recherche de mutualisations entre les deux plateformes**

Pour la CCIMBO « *les deux sociétés ont des objectifs communs et complémentaires de consolidation des trafics vers Paris et de développement des plateformes pour assurer le développement local et l'attractivité du territoire.* »

#### **4.3.5.1. Une gouvernance commune**

L'une des annexes au contrat de délégation prévoit la mise en place « *d'une direction unique, des services partagés et une mutualisation pour les services opérationnels* ».

La CCIMBO, actionnaire majoritaire de la société Aéroports de Bretagne Ouest, assure par convention l'ensemble des fonctions supports liées aux ressources humaines, aux finances, aux procédures d'achat ainsi qu'aux actions de communication.

## **Délégations de service public des aéroports de Brest et Quimper**

Exercices 2012 et suivants

La direction d'exploitation est commune aux deux plates-formes ; elle s'appuie sur une stratégie partagée et des outils informatiques communs. Les fonctions transverses, telles la conformité réglementaire, le processus qualité, la politique environnementale, les conditions d'hygiène et de sécurité, le respect de la réglementation EASA<sup>17</sup> sont mutualisées au niveau des deux plateformes. Un plan de maintenance commun est également en cours d'élaboration.

### **4.3.5.2. Une politique de gestion du personnel à fort enjeu**

Le personnel d'exploitation reste affecté à chaque plate-forme, avec des mutualisations possibles en termes de renforts occasionnels. Il convient de relever la nécessaire polyvalence des agents affectés à la sécurité et à la gestion commerciale de la plate-forme quimpéroise, dans la mesure où les 22 agents (en équivalent temps plein) qui y travaillent gèrent trois atterrissages et décollages quotidiens toute l'année et quatre rotations par semaine à la belle saison en direction de Figari en Corse et de London City.

Compte-tenu de l'enjeu de la mutualisation, une politique de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences communes aux deux plateformes, en partenariat avec les représentants des salariés, devra être mise en place par le délégataire ; il conviendra dans ce cadre d'anticiper les départs à la retraite à moyen terme, de recenser les compétences sur les deux sites en lien avec les besoins de leur exploitation et de bâtir un plan de formation en conséquence.

### **4.3.5.3. Une nécessaire complémentarité d'exploitation**

Dans ses lignes directrices publiées en 2014, la commission européenne retient usuellement un rayon de 100 km et un temps de trajet de 60 minutes pour apprécier les situations de concurrence. Pour le CGEDD<sup>18</sup> « *un temps d'accès de deux heures peut avoir du sens pour aller à l'international. Pour des déplacements d'une à deux heures en avion ou des allers-retours dans la journée, il faut tabler sur moins d'une heure.* »

Pour les auteurs du rapport sur le maillage territorial français<sup>19</sup>, l'exploitation mutualisée des aéroports de Brest et de Quimper « *permet de travailler de façon complémentaire sur une aire de chalandise plus large, de réaliser des économies d'échelle (moyens et gouvernance), d'accroître trafics et revenus en intéressant plus de compagnies* ».

<sup>17</sup> Agence européenne de la sécurité aérienne

<sup>18</sup> Conseil général de l'environnement et du développement durable

<sup>19</sup> Rapport du conseil supérieur de l'aviation civile publié en janvier 2017

**Délégations de service public des aéroports de Brest et Quimper**

Exercices 2012 et suivants

Enfin, le délégataire, dans l'offre qu'il a fait à la Région, indique que <sup>20</sup> « *les zones de chalandise de Brest et de Quimper se recouvrent en quasi-totalité. Seule la partie Nord-Est du département des Côtes d'Armor et le Nord de Morlaix n'entrent pas dans la zone de chalandise de Quimper. Cette dernière s'étend au sud jusqu'à Vannes où elle chevauche celle de Nantes et à l'Est jusqu'à Pontivy ou elle se recouvre avec celle de Rennes. Compte-tenu de l'importance de l'offre existante sur l'aéroport de Nantes, il est certain que l'attractivité de l'offre de Quimper pour cette partie de la chalandise devra reposer non seulement sur l'offre de destination mais également sur l'avantage prix.* » Il précise à cet égard avoir mis en place un développement commercial coordonné entre les deux plateformes aéroportuaires.

La nécessaire synergie d'exploitation entre ces deux plateformes aéroportuaires gagnerait à s'articuler autour de deux axes :

- Une desserte optimale de Paris, avec la mise en place d'une complémentarité des créneaux horaires ;
- Une mutualisation dans la desserte des liaisons plus lointaines à vocation touristique, conformément aux préconisations du CEGD précitées.

La région a lancé en 2017 un plan d'amélioration de la liaison entre ces deux villes avec une augmentation de 50 % du nombre de relations en moins d'une heure ; ce plan apparaît de nature à faciliter les synergies d'exploitation entre les deux plateformes et la mise en place de destinations « moyens et longs courriers » complémentaires.

Au final, la situation de la plateforme quimpéroise apparaît si fragile que la question de sa viabilité pourrait se poser si sa compétitivité n'était pas susceptible de s'améliorer, notamment sur la base des axes qui viennent d'être évoqués.

---

<sup>20</sup> Offre CCIMBO section C1.1 perspectives de trafic

Les publications de la chambre régionale des comptes  
de Bretagne  
sont disponibles sur le site :  
<https://www.ccomptes.fr/fr/crc-bretagne>