

RAPPORT D'OBSERVATIONS DEFINITIVES ET SA REPONSE

REGION BRETAGNE INFRASTRUCTURES AEROPORTUAIRES

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

SOMMAIRE

1. LE PAYSAGE AEROPORTUAIRE BRETON	8
2. LA REGION EN TANT QUE COLLECTIVIE DELEGANTE	9
2.1. LA GOUVERNANCE	9
2.1.1. Les délégations de service public	9
2.1.2. Le service des concessions	9
2.2. LA STRATEGIE REGIONALE	10
2.2.1. Les grands axes prioritaires	10
2.2.2. Le financement global de cette stratégie	12
2.3. LES RELATIONS CONTRACTUELLES DE LA REGION AVEC LES DELEGATAIRES	12
2.3.1. L'insuffisante connaissance du patrimoine	12
2.3.2. Les conséquences de ces insuffisances	14
2.3.3. La durée des concessions	16
2.3.4. La gestion des redevances aéroportuaires	17
3. LA GESTION DELEGUEE DES AEROPORTS DE RENNES ET DE DINARD	19
3.1. LA STRATEGIE CONCESSIVE	19
3.2. LA GESTION COMPTABLE ET FINANCIERE DE LA SEARD	19
3.3. L'EQUILIBRE ECONOMIQUE DU CONTRAT	20
3.3.1. La participation du délégataire au plan pluri-annuel d'investissement	21
3.3.2. La redevance concessive	22
3.3.3. Des ristournes accordées aux compagnies aériennes	22
3.3.4. Un montage financier très favorable aux actionnaires	24
3.4. LA GESTION DES RESSOURCES HUMAINES	26
3.5. L'EXPLOITATION DE L'AEROPORT DE RENNES	27
3.5.1. Une importante évolution du trafic	27
3.5.2. Les aides financières attribuées aux compagnies	28
3.6. L'EXPLOITATION DE L'AEROPORT DE DINARD	28
3.6.1. Le caractère déficitaire de l'activité aéroportuaire	29
3.6.2. Le soutien de l'activité industrielle sur le site	29
3.6.3. Le nécessaire développement de la vocation commerciale et touristique	29
4. LA GESTION DELEGUEE DES AEROPORTS DE BREST ET QUIMPER	30
4.1. LA GESTION DE L'AEROPORT DE BREST JUSQU'EN 2016	31
4.1.1. La gestion financière	31
4.1.2. Le financement des investissements	33
4.1.3. L'exploitation	34
4.1.4. Les conventions d'assistance en escale passées avec les compagnies aériennes	35
4.1.5. Les mesures incitatives	35
4.1.6. La gestion des ressources humaines	36

4.2.	LA GESTION DELEGUEE DE L'AEROPORT DE QUIMPER	38
4.2.1.	La gestion comptable et financière	38
4.2.2.	L'économie du contrat	40
4.3.	LES PERSPECTIVES DES NOUVEAUX CONTRATS PASSES POUR BREST ET QUIMPER	44
4.3.1.	Les conditions de renouvellement des délégations	44
4.3.2.	L'équilibre économique des deux propositions reçues	44
4.3.3.	Les principales caractéristiques de la proposition retenue	44
4.3.4.	L'avenir des plates-formes finistériennes	46

Région Bretagne

**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 comptes et à l'examen de la gestion, par la région Bretagne, de ses infrastructures aéroportuaires, à compter de l'exercice 2012. Ce contrôle a été ouvert par lettre du 19 juillet 2016

L'entretien de fin de contrôle avec la région a eu lieu 11 juillet 2017 avec le vice-président aux transports, qui a reçu mandat du nouveau président, M. Chesnais-Girard et des deux anciens présidents MM. Massiot et Le Drian, pour les représenter. Il était assisté de M. Bastin, directeur général des services et de M. Briand, directeur du pôle « infrastructures et concessions ».

La chambre lors de sa séance du 25 juillet 2017 a arrêté des observations provisoires qui ont été adressées le 12 septembre 2017 au président du conseil régional et à ses prédécesseurs et 11 octobre 2017 aux tiers mis en cause.

Le directeur général des services de la région, mandaté par les présidents successifs, a transmis la réponse du conseil régional le 3 novembre 2017. Il n'a pas demandé à être entendu. Parmi les tiers mis en cause, ont répondu le syndicat mixte aéroportuaire du Grand Ouest le 25 octobre 2018, la société aéroport Quimper Cornouaille le 11 décembre 2018 et la société HOP le 18 décembre 2018.

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

RÉSUMÉ

La région est propriétaire des aéroports de Brest, Rennes-Saint-Jacques, Dinard-Pleurtuit et Quimper. Les plateformes de Rennes et de Brest accueillent près de 80 % du trafic régional. Si ces infrastructures sont très majoritairement dédiées au transport de passagers, l'activité de fret n'est pas négligeable, notamment à Rennes.

Pour la région Bretagne, « *les plateformes aéroportuaires constituent des portes d'entrée de l'activité touristique et relèvent d'outils stratégiques d'attractivité et de soutien à l'activité économique industrielle* ». La collectivité définit, dans son schéma multimodal des transports de 2008, deux priorités en matière de transport aéroportuaire : le développement des complémentarités entre les aéroports, d'une part, avec les modes de transport routier et ferroviaire, d'autre part. Elle a consacré, entre 2012 et 2015, près de 16,6 M€ à sa politique de soutien au transport aérien. 44 % de cette dépense s'est faite au profit du syndicat mixte aéroportuaire de Notre-Dame des Landes, en 2012 et en 2013.

La gestion des quatre plateformes fait l'objet de plusieurs délégations de service public : l'une regroupe Rennes et Dinard, tandis que les aéroports de Brest et de Quimper relevaient de deux prestataires différents jusqu'en 2016. A cet égard, la chambre relève que les relations contractuelles de la région avec les délégataires apparaissent perfectibles au regard des difficultés recensées en matière de connaissance et de suivi de l'état du patrimoine aéroportuaire.

La délégation concernant les deux aéroports de Rennes et de Dinard a été attribuée à la société d'exploitation des aéroports de Rennes et Dinard -SEARD- en 2011 pour une durée de quinze ans. Si le résultat d'exploitation de la société évolue de façon très positive, il est toutefois porté par les performances de la plateforme rennaise et ne doit pas occulter les difficultés économiques rencontrées par celle de Dinard.

Le contrat de concession prévoit la réalisation de 23,5 M€ d'investissements, majoritairement financés par la collectivité délégante. L'équilibre financier de la délégation apparaît favorable aux actionnaires de la société à travers une rémunération avantageuse de leur capital, un prêt et des avances de trésorerie consentis à la société à des taux élevés et la rémunération d'une double assistance à la gestion administrative et financière.

Concernant la gestion, par la SEARD, de ses ressources humaines, il est intéressant de relever que près de 20 % des agents travaillent sur des fonctions « support » mutualisées et que de nombreuses actions visant à limiter les accidents du travail ont été mises en place.

L'évolution du trafic sur l'aéroport de Rennes est notable ; portée par le développement du trafic européen, elle atteint 641 000 passagers en 2016.

L'activité commerciale sur la plate-forme aéroportuaire de Dinard n'apparaît pas encore à la hauteur de la qualité des infrastructures ; avec 111 000 passagers en 2016, elle est loin de l'objectif de 159 000 passagers visé à l'horizon 2024. Son exploitation apparaît indispensable à la poursuite de l'activité des entreprises industrielles implantées sur le terrain de la concession, participant ainsi à la politique d'aménagement du territoire menée par la collectivité. Les conditions actuelles de cette exploitation, qui fragilisent l'ensemble du modèle économique de la délégation, devront toutefois évoluer à travers le développement des potentialités touristiques de l'aéroport, qui est situé dans un environnement exceptionnel. En particulier, sa desserte devra être améliorée. Ce développement ne pourra qu'être le fruit d'une collaboration active entre les collectivités territorialement concernées et les acteurs locaux du tourisme.

La gestion financière de l'aéroport de Brest Guipavas, attribuée à la CCI, 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.

Un nouveau contrat de concession pour les aéroports « Brest-Bretagne » et Quimper-Pluguffan a été conclu avec deux filiales de la CCIMBO ; il prend effet au 1^{er} 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.

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 les Quimpérois 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. A défaut d'une amélioration de sa compétitivité, la viabilité même de l'aéroport pourrait être remise en cause.

En conclusion, la stratégie aéroportuaire de la région Bretagne s'intègre dans un contexte économique et institutionnel en pleine évolution. La mise en service de la LGV a modifié les conditions de desserte du territoire breton. Par ailleurs, la loi NOTRe confère à la région une large compétence en matière d'infrastructures de transport et lui confie le soin d'établir un schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires à l'horizon 2019. L'élaboration partenariale de ce schéma devra être pour elle l'occasion de clarifier et d'actualiser sa stratégie au regard de ces évolutions.

Recommandations

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

Recommandation n° 1 sur la stratégie :

- conduire une réflexion globale sur l'avenir de tous les aéroports bretons dans un contexte d'évolution de l'ensemble des infrastructures de transport, qui génère des situations de concurrence et nécessite de développer les intermodalités (§ 2.1.1.2) ;
- coordonner le développement de la vocation touristique de l'aéroport de Dinard (§ 3.6.3) ;
- analyser de façon précise les caractéristiques de la fréquentation de l'aéroport de Quimper pour alimenter la réflexion sur l'avenir de cet équipement (§ 4.3.4.4.2).

Recommandation n° 2 :

- améliorer le suivi technique et financier des conventions de délégation de service public (§ 2.2).

Recommandation n° 3 :

- fiabiliser la connaissance de l'actif aéroportuaire de la région, valoriser ses différentes composantes et assurer sa cohérence avec l'actif de chacun des concessionnaires (§ 2.2.1).

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.

1. 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^{er} mars 2007.

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

Les aéroports appartenant à la région Bretagne font partie des quelque 57 infrastructures métropolitaines ayant accueilli au moins 3 000 passagers en 2014 dans le cadre de services aériens réguliers.¹

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
Brest	1 070 461	1 003 836	998 393	1 000 192	1 011 651	-1 %
Rennes - Saint-Jacques	453 121	480 237	501 218	539 231	640 768	9 %
Lorient - Bretagne Sud	176 331	166 034	123 274	146 002	127 836	-8 %
Dinard - Pleurtuit	138 478	130 771	114 016	129 935	110 455	-5 %
Quimper - Cornouaille	110 073	113 419	99 673	88 827	86 452	-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	-	
Total Bretagne	1 986 735	1 936 399	1 876 464	1 943 816	2 012 788	0 %

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

Les flux internationaux directs, notamment en direction et en provenance des pays de l'espace économique européen sont en augmentation. Cette tendance se confirme au niveau national puisqu'en 1994, 73 % des flux de passagers réalisés avec l'espace économique européen concernaient les aéroports parisiens. Ce pourcentage est passé à 59 % en 2014, soit une augmentation de 14 points au bénéfice des plateformes provinciales. Cette augmentation est de 7 points pour les aéroports bretons appartenant à la région et même de 10 points pour les plateformes de Brest et de Rennes.

Si ces infrastructures sont très majoritairement dédiées au transport de passagers, l'activité de fret n'est pas pour autant négligeable, notamment sur la plateforme rennaise, avec 10 500 tonnes en 2016.

¹ Source : conseil supérieur de l'aviation civil/DGAC/ Commissariat général à l'égalité des territoires

2. LA REGION EN TANT QUE COLLECTIVITE DELEGANTE

2.1. LA GOUVERNANCE

2.1.1. Les délégations de service public

La collectivité s'est appuyée sur l'expertise d'un assistant à maîtrise d'ouvrage pour préparer trois délégations de service public – DSP – conclues à partir de 2009 pour la gestion des aéroports concédés :

- une DSP « aéroport de Quimper » conclue avec la société d'exploitation de l'aéroport de Quimper Cornouaille » – SEACQ –, société par actions simplifiée, détenue à 100 % par « VINCI airports », au titre de la période 2009-2016 ;
- une DSP « aéroports de Rennes et Dinard » signée avec la « société d'exploitation aéroportuaire de Rennes et Dinard » – SEARD –, détenue par Vinci Airports et la chambre de commerce et d'industrie, pour les années 2010-2025 ;
- une DSP « aéroports de Quimper et Brest » confiée à la chambre de commerce métropolitaine de Bretagne Ouest – CCIMBO – et couvrant les années 2017-2036.

S'agissant de l'aéroport de Brest, la région a repris en 2007 le contrat de DSP passé entre l'Etat et la CCI de Brest pour la période 2002-2015. Elle l'a ensuite prolongé d'une année.

La région a souhaité confier la gestion des aéroports bretoniens à un seul et même concessionnaire à compter de 2010. Il en a été de même pour les plateformes de Brest et de Quimper en 2017. Dans les deux cas, l'aéroport le plus solide soutient le plus fragile.

Par ailleurs, la région est membre du syndicat mixte aéroportuaire du Grand-Ouest (Notre-Dame-des-Landes).

2.1.2. Le service des concessions de la région

Le service des concessions et des politiques aéroportuaires, intégré à la direction des ports, aéroports et du fret de la collectivité régionale, gère, jusqu'en 2016, trois concessions aéroportuaires et neuf concessions portuaires. S'y sont ajoutées au 1^{er} janvier 2017 douze concessions portuaires.

Structuré en 2014, ce service assure la passation et le suivi des contrats de concession, *« en s'assurant que les missions exercées par les délégataires de service public, pour le compte de la Région Bretagne, respectent les contrats conclus et les politiques régionales. »* Il comprend cinq agents, placés sous l'autorité d'une cheffe de service.

2.2. LA STRATEGIE REGIONALE

Il est intéressant en préambule de relever que, selon le conseil supérieur de l'aviation civile², le maillage aéroportuaire d'un territoire prête notamment à débat sur des enjeux économiques, territoriaux et de gestion de la concurrence entre les modes de transport ferroviaires et aériens.

2.2.1. Les grands axes prioritaires

2.2.1.1. Une stratégie définie en 2008

Pour la région, *« le développement des plateformes aéroportuaires bretonnes doit s'inscrire en cohérence avec le schéma régional multimodal des déplacements et des transports, adopté en décembre 2008 »*, qui constitue pour la collectivité *« la référence pour la desserte de l'ensemble du territoire géographique de la Bretagne »*.

L'un des axes prioritaires de ce schéma est *« la coordination et la cohérence des infrastructures régionales par la définition d'une stratégie globale en faveur d'une part, de l'intermodalité entre le ferroviaire, le routier, le portuaire et l'aéroportuaire et d'autre part, la complémentarité entre les infrastructures »*.

La collectivité part du constat d'un nécessaire développement des vols à vocation touristique ainsi que des vols interrégionaux et évoque l'impact économique du fret aérien pour les entreprises régionales qui acheminent des marchandises *« à très forte valeur ajoutée »*.

Une autre priorité de ce schéma consiste à *« développer des complémentarités entre aéroports potentiellement concurrents : Brest/Quimper, Quimper/Lorient et Rennes /Dinard. »* et *« à établir la stratégie de complémentarité entre l'aéroport de Notre-Dame des Landes et les aéroports bretons. »*

La collectivité souhaite, enfin, s'attacher à établir *« une stratégie de complémentarité air / fer, dans le contexte de la mise en service de la ligne à grande vitesse (LGV) »*.

2.2.1.2. Les constats en matière de desserte intermodale

Concernant la desserte intermodale des aéroports, les travaux des juridictions financières illustrent le fait que *« le défaut de connexion au réseau ferré ou la mauvaise qualité des liaisons au centre-ville sont souvent des points faibles des aéroports, qui ont cependant souvent une marge de manœuvre limitée dans leur capacité à améliorer l'accessibilité par les transports en commun »*.

La situation des aéroports dont la gestion est déléguée par la région Bretagne apparaît contrastée.

² Rapport 2017 sur le maillage aéroportuaire français

La desserte de Dinard n'est pas satisfaisante ; il n'existe en fait aucune possibilité pour les usagers de bénéficier d'un service de transport public interurbain pour rejoindre les villes de Dinard ou Saint-Malo. Une telle situation est susceptible de freiner le développement de cette plate-forme aéroportuaire. La collectivité régionale reprend la compétence « transports départementaux » dans le cadre des transferts définis par la loi NOTRe. Compte tenu du potentiel de cet aéroport en matière touristique, elle gagnerait à étudier, avec les collectivités localement concernées, la mise en place d'une desserte publique.

L'aéroport de Quimper est desservi par trois lignes de transport public. Une réflexion globale est en cours sur un futur pôle d'échange multimodal, en partenariat avec Quimper Communauté, qui vient de prendre la compétence « transports interurbains et scolaires ».

L'aérogare de Rennes bénéficie d'une desserte horaire par le réseau de transport interurbain, à partir d'une implantation située à 500 m de l'aérogare ; des discussions sont en cours avec Rennes Métropole pour l'installation d'un terminus de bus en face de l'aérogare.

La plate-forme brestoïse 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 transport³ 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.

2.2.1.3. Une révision nécessaire

Selon le vice-président aux transports de la région, le nombre d'emplois directs ou indirects généré par l'exploitation des quatre aéroports est estimé à 4 500.

Cependant, la stratégie actuelle de la région repose sur un schéma ancien, datant de 2008. Sur la base d'arguments relatifs à l'aménagement du territoire et au développement économique, elle a conduit à financer des aéroports dont les zones de chalandise se recoupent, ainsi que le développement d'infrastructures ferroviaires potentiellement concurrentes.

Sa révision paraît indispensable, sur la base d'études prospectives intégrant la forte évolution du contexte régional, avec notamment la mise en service de la ligne ferroviaire à grande vitesse ainsi que l'abandon du projet de construction d'un aéroport sur le site de Notre-Dame-des-Landes.

³ Aéroport, train, tram, bus et transport scolaire

2.2.2. Le financement global de cette stratégie

La région a consacré, entre 2012 et 2015, près de 16,6 M€ à sa politique de soutien au transport aérien. 44 % de cette dépense s'est faite au profit du syndicat mixte aéroportuaire de Notre-Dame des Landes, en 2012 et en 2013.

Evolution des dépenses relatives aux aéroports (en €)					
Nom du tiers	2012	2013	2014	2015	Total
Total général	5 664 586	7 338 976	1 379 359	2 185 111	16 568 032
Dont AEROPORT DE LANNION		287 952	391 988	400 000	1 079 940
CCI DE BREST	40 771	1 545 185	298 284	11 000	1 895 240
CCI DU MORBIHAN	31 501	258 524	287 112		577 138
CCI DE SAINT MALO FOUGERES ⁴				1 465 395	1 465 395
SEARD	2 348 000	649 960	3 842		3 001 802
SEAQC	245 000				245 000
SM AEROPORT DE LANNION	166 400	41 600			208 000
SYNDICAT MIXTE AEROPORTUAIRE	2 823 929	4 547 671	125 661	100 950	7 598 211

Source : fichier des mandats

La collectivité considérait en effet que « *la réalisation de cet aéroport se doit d'être rapportée à la question de l'aménagement du territoire du Grand-Ouest et de la complémentarité des modes de déplacement et des transports* ».

Conformément au cahier des charges de la concession de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes gérée par le syndicat mixte aéroportuaire, la région s'est substituée à toutes les collectivités locales bretonnes pour le financement de cet équipement, sous forme de fonds de concours. La chambre constate l'importance d'un tel fonds au regard de la trésorerie ainsi immobilisée au profit du concessionnaire, alors qu'un retard important avait été pris dans la réalisation de cet équipement avant son abandon.

2.3. LES RELATIONS CONTRACTUELLES DE LA REGION AVEC LES DELEGATAIRES

2.3.1. L'insuffisante connaissance du patrimoine

2.3.1.1. Un état de l'actif du concédant incomplet

La région Bretagne a mis les quatre équipements aéroportuaires à disposition de ses délégataires.

L'état de l'actif, qui transcrit la valorisation du patrimoine de la région, est basé sur une évaluation réalisée par France domaine ; il recense au compte 241 un montant stable de 29,8 M€.

⁴ Remboursement de l'avance sur fonds propres faite par la CCIT de Saint Malo-Fougères, gestionnaire de l'aéroport de Dinard jusqu'en 2009.

Son analyse fait ressortir deux difficultés :

- il ne prend en compte que la valeur vénale du foncier et du bâti telle que calculée par France Domaine, de façon globale ; il est donc impossible d'en connaître la composition avec précision ;
- il ne fait pas état des immobilisations concédées au titre des aéroports de Quimper et de Brest, alors même que de son côté, le délégataire de la plateforme Brestoise tient à jour l'état du patrimoine concédé.

Les services de la région doivent faire preuve de plus de rigueur dans la détermination de la nature et de la valeur de l'actif aéroportuaire et se conformer aux dispositions de l'instruction budgétaire et comptable M71 selon lesquelles *« toutes les immobilisations appartenant à une collectivité mais affectées, mises à disposition dans le cadre d'un transfert de compétences, ou encore affermées ou concédées sont comptabilisées au compte 24 dans la comptabilité de l'affectant. »*

2.3.1.2. Un suivi des inventaires perfectible

La région reconnaît qu'elle ne dispose pas d'un fichier inventaire pour chaque aéroport, correspondant aux sommes inscrites dans ses comptes, d'une part et dans ceux de ses délégataires, d'autre part.

Concernant la SEARD, l'inventaire d'ouverture⁵ de la plateforme de Dinard apparaît incomplet. Si ceux établis ensuite annuellement pour chacune des deux plates-formes de Rennes et de Dinard apparaissent complets, ces documents ne respectent pas les dispositions des articles 2 et 74 de la convention, aux termes desquelles ils doivent indiquer *« l'origine des biens, leur valeur comptable au moment de la mise à disposition⁶ [par le concédant], leur caractère renouvelable ou non ainsi que le caractère gratuit ou onéreux »*.

Concernant l'aéroport de Quimper, l'article 65-1 de la convention avec le délégataire prévoit qu'il s'attache à caractériser les immobilisations selon les critères suivants : *« financement du bien, origine du bien, caractère gratuit ou onéreux, renouvelable ou non, remis à la fin de la délégation gratuitement ou contre indemnité »*. Or, le « PV constat inventaire 2009 » apparaît comme une liste de biens non valorisés et non caractérisés. Les inventaires établis ensuite chaque année 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 toujours pas précisé. Ces dernières ne sont, de plus, pas valorisées. La fixation du montant à inscrire à l'actif du concessionnaire ne peut donc pas s'appuyer sur l'inventaire, compte tenu des problèmes de fiabilité recensés.

⁵ Annexe 3 au contrat de délégation

⁶ Cette valeur n'est pas communiquée pour toutes les immobilisations de Dinard.

Les méthodes d'établissement de l'inventaire des concessions doivent donc être améliorées, dans la mesure où les documents produits ne sont, à l'exception de ceux relatifs à l'aéroport de Brest, pas complets et manquent d'homogénéité dans leur présentation.

2.3.1.3. L'actif des concessionnaires

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.

Par contre, la SEARD et la SEAQC n'ont pas inscrit à leur bilan les biens mis à disposition par le concédant à titre gratuit⁷.

2.3.2. Les conséquences de ces insuffisances

2.3.2.1. La difficulté de solder la concession pour l'aéroport de Quimper

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). Or, les biens figurant dans l'inventaire initial n'étant pas valorisés, il paraît difficile de mettre en œuvre cette clause et de déterminer le montant de cette indemnité.

2.3.2.2. L'absence d'amortissement des biens mis en concession à titre gratuit

La région n'a pas pratiqué l'amortissement de ses biens concédés, se basant sur l'instruction comptable M71, pour préciser que « *les mises en concession emportent les mêmes effets que la mise à disposition de biens, conférant à son bénéficiaire l'ensemble des obligations du propriétaire, parmi lesquelles l'amortissement* ».

Concernant l'aéroport de Quimper, les biens du concédant mis à disposition à titre gratuit ne figurent ni dans le bilan comptable annuel de la collectivité ni dans celui du délégataire. Si le montant de ces biens est connu à l'ouverture de la concession (2,4 M€), il n'est ensuite plus suivi et ne fait l'objet d'aucun amortissement.

⁷ Selon sa réponse, la SEARD « *a inscrit à l'actif de son bilan d'ouverture :*

- *Le droit d'entrée Régalien, correspondant aux biens mis à disposition au titre des missions régaliennes (évaluation DGAC), pour un montant de 2 433 K€*

- *Le droit d'entrée Non régalien, pour un montant de 1 605 K€*

Les biens mis à disposition à titre gratuit ne figurent pas à l'actif du bilan de la SEARD, en cohérence avec la qualification juridique du contrat et dans le cadre de comptes sociaux validés par les Commissaires aux Comptes ».

Pour les aéroports de Rennes et Dinard, l'actif du concessionnaire évalué chaque année correspond au montant du droit d'entrée (*i.e.* la mise à disposition des biens à titre onéreux) ; il ne prend pas en compte la valeur nette comptable des biens mis à disposition à titre gratuit (qui était de 3,9 M€ à l'ouverture de la concession).

Ainsi, la SEARD et la SEAQC amortissent les seuls actifs figurant à leur bilan, c'est-à-dire les biens mis à disposition à titre onéreux⁸ et les biens qu'ils ont mis eux-mêmes en concession.

La région précise à cet égard avoir demandé, en vain, aux deux délégataires de régulariser les inscriptions dans leurs comptes.

En ce qui concerne le bilan d'ouverture de la SEARD, elle *«constate qu'aucun accord n'a pu être trouvé s'agissant de l'inscription au bilan de la société des biens que la région met gratuitement à sa disposition pour un montant de 3 919 953 € soit 49 % du montant total des immobilisations »*⁹

Pour la SEAQC, deux courriers au délégataire¹⁰ font état de la même difficulté : relevant que ce dernier demande *« l'absence d'inscription de ces biens à l'actif du bilan [au motif] qu'une telle inscription engendrerait un accroissement de la taille du bilan [alors qu'il n'a] pas apporté d'éléments prouvant que [cette] position entraînerait un bouleversement de l'économie de la concession ou même un quelconque préjudice »*, la région *« constate qu'aucun accord n'a pu être trouvé s'agissant de l'inscription au bilan de la société des biens que la Région met gratuitement à sa disposition pour un montant de 2 368 607 €, soit 77 % du montant total des immobilisations »*.

Au final les biens mis en concession à titre gratuit ne sont amortis ni dans les comptes du concédant ni dans ceux des concessionnaires. Cet état de fait est en contradiction avec les clauses contractuelles et avec l'orthodoxie comptable et devra donc être corrigé.

Cette demande va dans le sens d'un jugement rendu par la Cour administrative d'appel de Nantes¹¹ qui invalide une décision du tribunal administratif de Rennes du 1^{er} juin 2016¹² et considère :

- qu' *« aux termes de l'article 393-1 du plan comptable général applicable au litige «... les biens mis dans la concession par le concédant ou par le concessionnaire sont inscrits à l'actif du bilan de l'entité concessionnaire. L'inscription à l'actif du bilan du concessionnaire de la valeur des biens mis gratuitement dans la concession par le concédant comporte une contrepartie au passif du bilan, classée dans les autres fonds propres (...) » ;*

⁸ La SEARD a inscrit à l'actif de son bilan d'ouverture sous l'appellation « droit d'entrée » :

- Le droit d'entrée Régalien, correspondant aux biens mis à disposition au titre des missions régaliennes (évaluation DGAC), pour un montant de 2 433 K€

- Le droit d'entrée non régalien, pour un montant de 1 605 K€

⁹ Courrier du 9 mai 2011 du DGA chargé de la mobilité et des transports

¹⁰ Courriers du DGA chargé de la mobilité et des transports en date du 1^{er} septembre 2010 et du 9 mai 2011

¹¹ CAA de Nantes, Ministre des finances et des comptes publics c/SEARD, 16 novembre 2017

¹² TA de Rennes « SEARD » audience du 27 avril 2016 jugements n°1302069 et n°1302089

- que le contrat conclu entre la région Bretagne et la SAS SEARD doit être qualifié de concession de service public » ;
- qu'il en résulte que « *compte tenu des conséquences comptables de la convention de concession de service public, la SAS SEARD était soumise aux obligations déclaratives définies à l'article 53 A du code général des impôts et que les immobilisations industrielles devaient figurer à l'actif de son bilan* ».

2.3.2.3. L'absence de dotation pour renouvellement

Les conventions passées avec la SEAQC (article 65-2) comme avec la SEARD (article 74-2) font référence à l'article 393-1 du plan comptable général relatif notamment aux dotations aux provisions¹³. Si la convention passée avec la CCI de Brest est muette sur ce sujet, elle est néanmoins soumise aux mêmes principes.

Or, l'examen des comptes des trois 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.

La chambre invite les deux concessionnaires gérant les plates formes aéroportuaires de Rennes, Dinard et Quimper à mettre en place un suivi global des immobilisations mises à leur disposition.

En conclusion, la région doit veiller à un meilleur suivi par chaque délégataire des immobilisations concédées, dans le respect des règles comptables en vigueur. La chambre relève avec intérêt les outils dont elle déclare être sur le point de se doter :

- un accord cadre¹⁴ d'une durée de 4 années, dont l'allotissement doit permettre de recourir à des prestataires intervenant dans les domaines technique, financier, comptable et juridique ;
- un marché visant à définir les modalités de contrôle permettant un meilleur suivi des engagements contractuels de la collectivité en matière d'investissements ;
- le recours à un prestataire pour l'élaboration d'une doctrine comptable et d'une méthodologie de suivi de son patrimoine.

Elle prend également acte du travail de clarification de la situation patrimoniale de l'aéroport de Quimper, en partenariat avec le délégataire.

2.3.3. 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*

¹³ Le maintien au niveau exigé par le service public du potentiel productif des installations concédées est assuré par le jeu des amortissements ou, éventuellement, par des provisions adéquates et en particulier les provisions pour renouvellement.

¹⁴ 'En application des articles 78 et 79 du Décret n°2016-360 du 25 mars 2016.

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...».

Concernant la plateforme aéroportuaire de Brest, l'arrêté du 29 avril 2002 porte concession « *pour la construction, l'entretien et l'exploitation de l'aérodrome, conformément à la convention de concession passée entre l'Etat et la CCI brestoise le 27 février 2002* ». Cette concession a été modifiée par un arrêté du 1^{er} septembre 2005 qui en porte le terme au 31 décembre 2015. La région Bretagne, devenue propriétaire de l'aéroport en 2007 a, quant à elle, prolongé le contrat jusqu'en 2016 pour « *motif d'intérêt général* ».

L'aéroport de Quimper a été géré dans le cadre d'une convention de DSP conclue par la région Bretagne avec la SEAQC le 5 janvier 2009 avec effet au 1^{er} mars 2009, pour une durée de 6 ans et 10 mois ; elle a été suivie de deux avenants et prolongée jusqu'au 31 décembre 2016 par un troisième avenant du 5 novembre 2015.

La gestion des deux aéroports de Rennes et de Dinard est regroupée dans une délégation conclue par la collectivité avec la SEARD en avril 2011. La durée de la concession, qui prend fin en 2024, tient notamment compte, pour la région, du « *souhait de donner de la visibilité à un opérateur économique : la Sabena Technics* », société implantée sur l'emprise foncière de la plateforme de Dinard. Elle est indissociable d'une volonté de la collectivité de pérenniser les emplois sur le site¹⁵.

Dans un mouvement qui présente des similarités, la collectivité a regroupé au 1^{er} janvier 2017 la gestion des aéroports de Brest et de Quimper au sein d'une délégation de vingt ans signée avec la CCIMBO jusqu'en 2037.

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.

La durée des différentes conventions signées par la région apparaît donc cohérente avec la nécessité pour le délégataire d'amortir le coût de ses investissements.

2.3.4. La gestion des redevances aéroportuaires

2.3.4.1. Une gestion distincte pour chacun des exploitants

L'article R. 224-2 du code de l'aviation civile prévoit que dès lors que le trafic annuel dépasse 100 000 passagers, sont perçues les redevances « atterrissage », « stationnement » et « passager ».

Les évolutions tarifaires, validées par une commission consultative économique (Cocoeco), ont pour but, selon la région, qui en assure la présidence, de « *fournir un service et*

¹⁵ Pour la Sabena Technic : 490 salariés et près de 300 intérimaires, compte non tenu des équipementiers sous-traitants
Pour Safran : une centaine de salariés

des équipements de qualité aux usagers tout en préservant l'équilibre économique de la plateforme ».

Des commissions distinctes réunissent, pour chaque plateforme aéroportuaire, les collectivités territoriales, le délégataire, les représentants des compagnies aériennes, des organisations professionnelles, et des usagers, ainsi que les services de l'aviation civile.

2.3.4.2. Une définition du montant des redevances pas toujours clairement étayées

Chaque année, le tarif des redevances aéronautiques réglementées est révisé en fonction de l'évolution des prix, de l'amélioration de la qualité du service rendu par chaque système aéroportuaire et des investissements/charges qui doivent être assumés pour son bon fonctionnement¹⁶. La volonté de chacun des gestionnaires d'aéroport de rendre sa plateforme la plus attractive possible pour les compagnies aériennes est également un facteur à prendre en compte.

La région et les délégataires insistent sur l'importance de l'histoire pour justifier les bases tarifaires, ainsi que sur le volume des programmes d'investissements, tels que les travaux effectués à Brest sur l'aérogare et sur l'aire de parking des avions.

La négociation avec les compagnies aériennes est également à prendre en compte, notamment pour les allègements de taxes dont elles bénéficient, qui sont strictement encadrés par la réglementation européenne. Selon les auteurs du rapport sur le maillage territorial précité, *« le coût de touchée¹⁷ d'un vol constitue, avant le dynamisme d'un territoire, le principal critère d'attractivité d'un aéroport pour les transporteurs qui cherchent à construire un réseau optimisant l'utilisation de leurs appareils à l'intérieur de l'Europe. »*

Ces différents paramètres se traduisent par une forte disparité dans le poids des différentes redevances suivant les plateformes aéroportuaires.

La redevance « atterrissage / balisage » représente plus des deux tiers du total des redevances aéronautiques à Dinard, proportion de loin la plus élevée des quatre plateformes aéroportuaires. Pourtant, Brest et Rennes proposent un meilleur niveau de service aux compagnies aériennes avec un atterrissage « tous temps ».

A l'inverse, la redevance « passager » constitue les trois quarts du total à Brest, quand elle ne représente qu'un quart à Dinard. Selon la région, il s'agit pour ce dernier *« de développer l'attractivité de l'aéroport en « favorisant l'installation de nouvelles compagnies et contribuer à la dynamique des actions régionales en faveur du tourisme ».*

¹⁶ L'article R. 224-3-1 du code de l'aviation civile précise que les tarifs des redevances sont fixés en tenant compte des prévisions d'évolution du trafic, des objectifs d'évolution des charges et des recettes en lien avec la qualité du service et la productivité de l'exploitant, ainsi que du financement nécessaire à la réalisation du programme d'investissement.

¹⁷ Redevances aéroportuaires, assistance en escale et taxes dues au titre de l'exploitation de services aériens.

La région, qui assure la présidence des différentes commissions, est invitée à veiller à ce que les modalités de fixation tarifaire des différentes redevances soient plus explicites et justifiées au regard de l'équilibre économique des concessions.

3. LA GESTION DELEGUEE DES AEROPORTS DE RENNES ET DE DINARD

3.1. LA STRATEGIE CONCESSIVE

La gestion des deux aéroports de Rennes et de Dinard est regroupée dans une délégation conclue par la région avec la société d'exploitation des aéroports de Rennes et Dinard (SEARD¹⁸) en avril 2011 pour une durée de 15 ans.

La collectivité souhaite « *que soit poursuivi le développement complémentaire de ces deux plateformes et mis en place des synergies grâce à un pilotage qui s'appuie sur les ressources qui seront transférées au futur délégataire. La mutualisation de leur exploitation doit permettre son optimisation et est un élément contribuant à leur donner les moyens de leur développement* ».

3.2. LA GESTION COMPTABLE ET FINANCIERE DE LA SEARD

Evolution des recettes, des charges et du résultat de la SEARD ¹⁹									
	2012			2013			2014		
	Rennes	Dinard	Consolidé	Rennes	Dinard	Consolidé	Rennes	Dinard	Consolidé
Recettes	14 025 912	2 675 435	16 701 347	14 548 479	2 716 151	17 264 630	14 815 363	2 480 935	17 296 298
Charges	10 975 547	2 993 272	13 968 819	11 678 958	2 808 491	14 487 449	12 256 381	2 716 736	14 973 117
Résultat d'exploitation*	469 833	-1 040 013	-570 181	1 199 436	-590 156	609 281	1 393 506	-547 919	845 587
Résultat net	748 460	-959 586	-211 128	1 306 238	-488 933	817 306	1 432 530	-375 622	1 056 908
	2015			2016					
	Rennes	Dinard	Consolidé	Rennes	Dinard	Consolidé	Rennes	Dinard	Consolidé
Recettes	14 550 051	2 513 828	17 063 879	16 242 572	2 493 457	18 736 029			
Charges	12 219 149	2 752 568	14 971 717	12 885 292	2 849 524	15 734 816			
Résultat d'exploitation*	1 713 229	-513 991	1 199 238	2 004 182	-776 447	1 227 735			
Résultat net	1 536 450	-292 542	1 243 908	1 726 678	-540 814	1 185 864			

Source : rapports annuels du délégataire

Le résultat d'exploitation évolue de façon très positive au cours de la période sous revue ; il est toutefois porté par les performances de la plateforme rennaise et ne doit pas occulter les difficultés économiques rencontrées par celle de Dinard, malgré un redressement de son résultat net au cours de la période.

¹⁸ Groupement Vinci Airports / CCI.

¹⁹ Un tableau plus détaillé figure en annexe.

En 2015, pour la plateforme de Dinard, les recettes issues de la taxe d'aéroport et de sa majoration²⁰, exclusivement destinées à financer des dépenses régaliennes de sûreté et de sécurité, représentent 56 % du total. Il est notable que les recettes extra-aéronautiques (701 500 €) soient supérieures aux produits directement issus de l'activité aéronautique (414 000 €) ; cette situation s'explique par la vocation industrielle de l'aéroport et les redevances domaniales qui en découlent.

Les charges de personnel constituent 66 % du total des charges et les services extérieurs, essentiellement dédiés à la sous-traitance des opérations de sûreté et de sécurité, 18 %.

Concernant l'aéroport de Rennes, les principales recettes, d'ordre aéronautique, s'élèvent à 6,4 M€, représentant 44 % du total ; parmi ces recettes, 60 % concernent l'assistance en escale²¹. Plus de la moitié des recettes extra-aéronautiques sont issues de la gestion des parkings.

Les principales charges concernent le personnel à 45 %, et les services extérieurs à caractère régalien pour 25 %²².

Globalement, la capacité d'autofinancement de la SEARD passe de 154 502 € en 2012 à 1 704 895 € en 2015.

3.3. L'EQUILIBRE ECONOMIQUE DU CONTRAT

Il convient de préciser en préambule que l'économie du contrat avait été bâtie avec la perspective de l'ouverture de Notre-Dame des Landes en 2017 ; les deux signataires avaient alors intégré la perspective d'une baisse de trafic de la plateforme rennaise.

La région rappelle à cet égard que « *des modes de régulation contractuels ont été mis en place :*

- *via un montant de participation du délégataire au plan pluriannuel d'investissement à hauteur de 50 % de l'EBE²³ prévisionnel validé chaque année et un plancher de 8 M€ cumulés sur la durée de la délégation ;*
- *via la "clause de retour à meilleure fortune", matérialisée dans le contrat par la part variable de la redevance concessive. »*

²⁰ Ex Fonds d'investissement des aéroports et du transport aérien-FIATA-

²¹ Il s'agit de l'ensemble des services nécessaires à l'exploitation aérienne : enregistrement et débarquement des passagers, gestion des bagages, nettoyage, fourniture d'énergie...

²² Balance générale, sous-traitance régalien 2 972 000 €.

²³ Excédent brut d'exploitation : solde entre les produits et les charges d'exploitation hors dotations aux amortissements et provisions.

3.3.1. La participation du délégataire au plan pluri-annuel d'investissement

3.3.1.1. Les investissements prévus au contrat

Le contrat de concession conclu avec la SEARD prévoit la réalisation de 23,5 M€ d'investissements répartis sur les quinze années du contrat et financés à hauteur de près de 66 % par la région, soit 15,6 M€. Ce pourcentage apparaît élevé dans un contexte de délégation de service public, nonobstant les mécanismes de régulation évoqués en introduction au présent chapitre. Le principe du type de DSP signé par la région (concession) est en effet que le délégataire assume le risque lié à l'exploitation du service et à la construction d'ouvrages nécessaires au service public.

3.3.1.2. Les investissements réalisés

Le financement des investissements non régaliens est assuré par la région pendant les trois premières années, conformément au contrat de DSP. Le délégataire doit ensuite, quoiqu'il advienne, attribuer la moitié de son EBE prévisionnel validé chaque année par la région au financement de ces investissements.

Le financement unique du délégant jusqu'en 2013

La chambre a constaté, dans les premières années du contrat, un décalage important entre le versement des subventions par la région et la réalisation des investissements. Fin 2011, la collectivité avait d'ores et déjà financé un montant d'investissement supérieur au total effectivement réalisé fin 2013.

Décalage entre financement et réalisation des investissements (en milliers d'euros)				
	2010	2011	2012	2013
Investissements réalisés (cumul)	1 939	3 610	4 265	5 271
Financement région (cumul)	2 722	6 182	7 530	8 188

Source : chambre régionale des comptes de Bretagne

Dans les faits, le financement par le seul délégant jusqu'en 2013 a permis au délégataire de se constituer un fonds de roulement.

Un financement croisé à partir de 2014

Selon les informations données pendant le contrôle, le financement des investissements imputable au concessionnaire est calculé comme suit :

« Lors de l'exécution de l'année N, 2 cas peuvent se présenter :

- Si EBE réel > EBE prévisionnel : la participation du délégataire est égale à 50 % de l'EBE réel. Cette participation étant supérieure au besoin de financement validé, la différence est donc affectée au fonds spécial conformément à l'article 72.1 du contrat.
- Si EBE réel < EBE prévisionnel : la participation du délégataire est égale à 50 % de l'EBE prévisionnel ».

		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Cumul
A	Investissements prévisionnels validés chaque année (non régalien)	3 409	3 303	515	1 718	1 422	1 047	870	12 284
B	EBE prévisionnel validé				2 121	2 844	2 094	1 739	8 798
C	Participation délégataire (50 % * B)				1 061	1 422	1 047	870	4 400
D	Subvention région (A - C)	2 722	3 460	1 348	658	0	0		8 188
E	Investissements réalisés (non régalien)	1 866	1 567	621	475	2 585	498	3 429	11 041
G	EBE réalisé				2 777	2 323	2 092		7 192
H	Si EBEréal>EBE prev, 50% EBEréal				1 389	1 422	1 047		3 858
	Si EBE réal<EBEprev, 50% EBEprev								0
F	Alimentation FS éventuelle (H + D - A)				328	0	0		328

Source : 4. TB Investissements modifié; 7. Fonds spécial SEARD; TB Investissements DNR; TB Investissements RNS

En 2013 par exemple, le concessionnaire s'engage à réaliser 1,718 M€ d'investissements. Il est tenu d'en financer 1,389 M€ sur ses ressources propres. Il s'agit d'un engagement juridique et contractuel, les investissements pouvant être réalisés sur plusieurs années.

On peut toutefois s'étonner de la différence récurrente entre le montant des investissements prévisionnels validés chaque année par le délégataire et le délégant et celui des investissements réalisés. A cet égard, la région doit veiller à ce que les prévisions correspondent plus étroitement à la réalité des investissements qui seront réalisés chaque année.

Ce modèle économique, s'il apporte certaines garanties financières au délégant, apparaît extrêmement complexe. En outre, il implique une participation financière élevée du délégant en début de concession.

3.3.2. La redevance concessive

Le contrat conclu avec la SEARD instaure pour la redevance concessive, dans son article 70, une part fixe à hauteur de 1 000 € par an et une part variable. Cette dernière résulte de l'engagement du délégataire, « *dès lors que l'EBE constaté à la fin de la délégation est supérieur à celui prévu dans les comptes prévisionnels, à reverser à la Région en fin de délégation 80 % de la différence positive entre l'EBE prévu dans l'offre et celui réalisé dès lors que le taux de rendement interne des actionnaires (TRI) est supérieur à 11 %* ».

La condition relative au dépassement de l'EBE prévisionnel apparaissant réalisée dès le début du contrat, la part variable de la redevance est provisionnée à hauteur de près de 4 M€ au 31 décembre 2015 (Source : rapport CAC).

Ce montant a été comptabilisé de façon erronée par débit du compte 65²⁴, compte de charge décaissable au lieu d'être inscrit au compte 68, compte de dotation aux provisions, dans le respect de la nomenclature comptable applicable. Cette erreur d'écriture induit une dégradation injustifiée du résultat d'exploitation.

3.3.3. Des ristournes accordées aux compagnies aériennes

²⁴ Selon la SEARD, « s'agissant d'une redevance contractuelle, la SEARD est tenue de comptabiliser dans ses comptes la dette vis-à-vis de la Région Bretagne. Cette dette est certaine, mais évolue puisque calculée sur les exercices clos ».

Les ristournes accordées aux compagnies sont particulièrement importantes au cours de la période sous revue, ainsi que l'illustre le tableau ci-dessous :

Ristournes accordées aux compagnies aériennes (en €)					
	2012	2013	2014	2015	2016
Au titre des redevances	-831 711	-494 760	-703 663	-488 896	-228 254
Au titre de l'assistance en escale	-332 939	-551 005	-513 659	-649 745	-673 700

Source : CRC d'après données SEARD

Concernant les redevances aéroportuaires, une importante diminution des rabais, remises et ristournes accordés, essentiellement à Dinard, est relevée. Les ristournes qui étaient jusqu'à la mi-2015 attribuées individuellement aux compagnies, sont désormais intégrées dans les tarifs publiés²⁵, applicables à toutes. Celles maintenues sont essentiellement les incitations tarifaires aux compagnies qui créent de nouvelles lignes ou augmentent leur capacité sur les lignes existantes.

Les prestations d'assistance en escale sur l'aéroport de Rennes, sont soumises à une grande diversité de tarifs allant du simple au double pour le prix en euros par touchée, sans que ces différences ne fassent l'objet d'une justification très claire et comparable dans les contrats, pour des avions de capacités proches.

Sur la plateforme de Dinard, les conditions tarifaires apparaissent particulièrement intéressantes comme le montre l'exemple ci-dessous :

Aéronef	Prix en € par touchée
B737-800	500 € si $\text{rotat}^\circ < 250$ / an, 300 € si $250 < \text{rotat}^\circ < 320$ / an 1 € si $\text{rotat}^\circ > 320$ / an

Il convient toutefois de préciser que ces avantages tarifaires s'appliquent à toute compagnie remplissant les conditions de rotation sur Dinard.

Le montant des remises est important mais, pour le délégataire comme pour le délégant, elles « *font partie de l'équilibre économique* » du contrat. Si ce choix de gestion est de nature à inciter les compagnies à utiliser la plateforme et donc à augmenter le nombre de passagers, il contribue à la baisse de l'excédent brut d'exploitation de la SEARD et par conséquent à la diminution de la participation de cette dernière au financement des investissements aéroportuaires.

²⁵ « la CoCoEco de 2015 a permis de publier les tarifs appliqués aux compagnies, il n'y a donc plus de ristournes à partir de mi-2015. » (Source : courriel SEARD du 27 juin).

3.3.4. Un montage financier très favorable aux actionnaires

3.3.4.1. Une rémunération du capital très avantageuse pour les membres du consortium

La SEARD est une société par actions simplifiée créée en 2010 ; le capital apporté par les actionnaires²⁶ est de 15 000 €.

Compte tenu de l'importance des résultats annuels dégagés, la rémunération de ce capital est sans commune mesure avec son montant initial, générant pour les actionnaires un rapport entre les dividendes et le capital très élevé : le paiement des premiers en 2015 et en 2016 correspond en effet à un taux de rendement annuel de plus de 90 %²⁷ sur la période.

Résultat, distribution aux actionnaires et report à nouveau						
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Résultat net comptable	717 805	-211 128	817 305	1 056 909	1 243 906	1 185 863
Distribution					400 500	400 500
Report à nouveau (flux)		717 805	-211 128	817 305	656 409	843 406
Report à nouveau (stock)	308 381	1 026 185	815 058	1 632 363	2 288 772	3 132 178

Source : bilans

3.3.4.2. Des charges d'intérêts très élevées

L'analyse du bilan 2015 fait notamment ressortir des emprunts à hauteur de 2,6 M€ et une trésorerie conséquente (11,2 M€).

Bilan simplifié de la SEARD (en milliers d'euros)			
Actif		Passif	
Immobilisations	13 720	Capitaux propres	15
Stocks	50	Résultats	3 532
Créances	4 503	Subventions d'invest	6 064
VMP	9 703	Amortissement	5 854
Disponibilités	1 496	Autres fonds propres	406
Charges constatées d'avance	16	Emprunts	2 600
		Dettes	11 017
	29 488		29 488

Source : rapport annuel du délégataire 2015

Le montant des emprunts correspond notamment au montant résiduel du capital restant dû au titre d'un prêt consenti par la chambre de commerce et d'industrie (CCI 35) soit 1,3 M€, pour un montant à l'origine de 2,6 M€.

Pour financer le droit d'entrée, c'est-à-dire le paiement des clauses de sortie des contrats de délégations des exploitants précédents prévu à l'article 6 du contrat, la SEARD a souscrit en 2010 auprès de l'un de ses actionnaires, la CCI 35, un emprunt de 2,6 M€ sur 14 ans et 10 mois au taux fixe de 5,35 %. Ce taux de rémunération, qui a conduit au paiement de 528 554 €

²⁶ Vinci pour 50 %, la CCI de Rennes pour 49 % et 1 % pour celle de Saint-Malo.

²⁷ Puissance (801000/15000 ;1/6)-1

d'intérêts cumulés au 31 décembre 2015, est aujourd'hui nettement au-dessus de celui du marché.

Il apparaît donc que cet emprunt a été passé à des conditions très favorables pour la CCI 35 et qu'il est coûteux pour la SEARD.

Les emprunts incluent en outre un apport des actionnaires, d'un montant total de 1,2 M€ qui, selon la société, « couvre notamment les besoins de trésorerie courante ».

Ce recours aux actionnaires est surprenant, compte tenu de l'importance structurelle de la trésorerie de la SEARD.

Le tableau ci-dessous illustre les montants en jeu :

Evolution du montant des valeurs mobilières de placement et des disponibilités SEARD (en €)					
	2012	2013	2014	2015	2016
Valeurs mobilières de placement	7 992 066	7 994 783	9 208 039	9 703 581	9 958 775
Disponibilités	963 838	3 000 949	1 541 661	1 495 772	877 384
Total trésorerie	8 955 904	10 995 732	10 749 700	11 199 353	10 836 159
Emprunts et dettes financières	3 437 131	2 953 694	2 884 270	2 733 342	2 400 098

Source : bilans et SEARD (réponse questionnaire)

On comprend dès lors mal le recours à des comptes courants « actionnaires » pour financer la trésorerie d'autant que, selon le délégataire, « la rémunération des avances en compte courant des actionnaires est établie par convention, soit 6 % annuel pour la CCI et 10 % pour Vinci Airports ».

De plus les taux de rémunération de cette ligne, dont la SEARD n'a pas besoin pour financer les besoins d'exploitation de ses plateformes aéroportuaires, sont tels qu'ils infléchissent négativement le résultat financier de la société.

Compte tenu des charges financières auxquelles la SEARD doit faire face au titre des intérêts attachés aux emprunts à court et long termes²⁸ et malgré un montant très élevé de valeurs mobilières de placement (VMP), son résultat financier est structurellement négatif jusqu'en 2014 :

Analyse du résultat financier de la SEARD en €					
	2012	2013	2014	2015	2016
Emprunts et dettes financières	3 437 131	2 953 694	2 884 270	2 733 342	2 400 098
Charge d'intérêts	220 604	212 269	218 883	188 205	182 948
Valeurs mobilières de placement	7 992 066	7 994 783	9 207 039	9 703 580	9 958 775
Produits des intérêts et plus-values	83 468	132 932	172 255	195 103	193 323
Résultat financier	-137 136	-79 337	-46 628	6 898	10 376

Source : comptes exécutés

²⁸ En 2015, les charges financières s'élèvent à 188 205 € et correspondent essentiellement aux intérêts sur emprunts pour 76 231 € et aux intérêts sur comptes courants pour 98 345 €. (Source : rapport commissaire aux comptes).

Au final, un tel montage financier apparaît particulièrement favorable aux actionnaires, avec un taux de rendement du capital très élevé et un taux d'intérêt du prêt et des avances qu'ils ont consentis nettement au-dessus des conditions actuelles de marché²⁹, ce qui devrait conduire à une renégociation des conditions financières initiales.

Enfin, la mobilisation sans nécessité d'un apport en compte courant pour la trésorerie, s'avère très coûteuse pour la SEARD.

3.4. LA GESTION DES RESSOURCES HUMAINES

Les 143 salariés de la SEARD³⁰ sont régis par le statut collectif de la société entré en vigueur au 1^{er} janvier 2012. 92 % d'entre eux sont en CDI.

Il est intéressant de relever que près de 20 % d'entre eux travaillent sur des fonctions « support » mutualisées : gestion administrative et financière, gestion des ressources humaines, mise en réseau informatique, coordination technique et maintenance, communication et développement commercial.

La SEARD a mis en place de nombreuses actions visant à limiter les accidents du travail : formation à la prévention des risques, aménagement ergonomique des postes de travail et partenariat avec l'école d'ostéopathie de Rennes. Ces actions contribuent à la diminution du nombre de jours perdus, ainsi que l'illustre le tableau ci-dessous :

Accidents du travail	2012	2013	2014	2015	2016
Nbre d'accidents	13	11	13	16	NC
Nbre de jours perdus	270	89	124	126	NC

Source : SEARD

Sur la plate-forme de Dinard la polyvalence des agents a été développée, dans un contexte de faible activité aéroportuaire qui sera évoqué ci-après ; ils suivent l'ensemble du cycle d'embarquement/débarquement en s'occupant successivement des passagers puis de l'assistance sur piste, notamment.

Par ailleurs, une convention d'assistance technique, dont la synthèse figure en annexe, a été signée avec chacun des deux actionnaires. À ce titre, la CCI et Vinci Airports reçoivent chacun de la part du délégataire une rémunération forfaitaire de 250 000 € par an, soit l'équivalent de trois postes de cadre, charges salariales et patronales comprises³¹.

²⁹ Le taux moyen des crédits à l'équipement - crédits d'une durée moyenne de 9 ans et essentiellement souscrits à taux fixe - remonte légèrement au 2^{ème} trimestre 2017, à 1,48 %, après 1,46 % le trimestre précédent. Le taux d'intérêt varie peu selon le montant.

Le taux moyen des crédits de trésorerie échancés - crédits courts et en majorité souscrits à taux variable - remonte plus nettement (1,75 % après 1,54 % au 1^{er} trimestre 2017). Les trois quarts des nouveaux crédits de trésorerie échancés ont un taux inférieur à 3 %. (Source : <https://www.banque-france.fr/statistiques/credit/credit/taux-des-credits-aux-entreprises>)

³⁰ En équivalent temps plein

³¹ Selon l'AFPEC, le salaire annuel brut moyen d'un cadre était de 54 800 € en 2013. Cela correspond à un coût total pour l'entreprise de 77 160 € d'après <https://entreprise.pole-emploi.fr/cout-salarie/>

Ils interviennent tous les deux en matière d'assistance à la gestion financière et aux ressources humaines, dans des conditions qui mériteraient d'être clarifiées, dans la mesure où certaines des prestations effectuées apparaissent très proches quant à leur contenu. Cet état de fait est susceptible d'alourdir les coûts de gestion ; il a donc des répercussions à la baisse sur l'excédent brut d'exploitation de la SEARD et par conséquent sur son niveau de participation au financement de la délégation.

3.5. L'EXPLOITATION DE L'AÉROPORT DE RENNES

Cette plate-forme, d'une surface de 274 hectares, est située sur la commune de Saint-Jacques, partie intégrante du territoire de Rennes Métropole.

3.5.1. Une importante évolution du trafic

L'évolution du trafic est très importante au cours de la période sous revue, ainsi que l'illustre le tableau ci-dessous :

Evolution du trafic « passagers »						
Rennes	2012	2013	2014	2015	2016	Evol°2016/2012
Vols réguliers	429 990	459 434	491 089	527 015	628 436	46%
France	385 405	391 711	369 227	384 749	417 769	8%
dont Paris CDG	111 262	111 005	116 756	130 939	134 297	21%
Europe	44 585	67 723	121 862	142 266	210 667	373%
Vols « vacances »	12 341	10 687	2 477	707	1 683	-86%
Autres vols	12 005	11 147	8 572	12 296	10 649	-11%
Total	454 336	481 268	502 138	540 018	640 768	41%

Source : rapport d'activité et réponse SEARD

La desserte de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle reste primordiale et augmente régulièrement depuis 2012, 75 % des passagers rennais y effectuant une correspondance, majoritairement européenne. L'évolution du trafic national est toutefois portée par l'ouverture en 2012 d'une ligne Rennes-Marseille. Quant au trafic européen, son augmentation est notamment liée à l'ouverture d'une liaison vers Barcelone en 2013, Londres en 2014 et Rome en 2015.

Parallèlement, une forte diminution des vols charters ou « vacances » est constatée au cours de la période sous revue : en effet, les « tours operators » prennent désormais des engagements sur des lignes régulières et n'affrètent plus d'avions spécifiques.

Malgré l'arrêt de la desserte postale aérienne quotidienne entre Rennes et Paris au 1^{er} janvier 2015, l'activité de fret de l'aéroport avoisine 10 000 tonnes par an, ce qui le place au 9^e rang des plateformes régionales.

La plus grande partie du trafic est assurée par la compagnie Air France au titre de la liaison avec Paris-Charles-de-Gaulle ; on observe une diversité de compagnies sur les autres destinations : Vueling pour Rome et Bastia, Hop pour Lyon et Marseille, AER Lingus vers

l'Irlande, Flybe vers les îles anglo-normandes, Chalais pour Bordeaux et Montpellier, Volotea vers Marseille et Nice, Iberia Expres et Tuifly vers le sud de l'Europe.

3.5.2. Les aides financières attribuées aux compagnies

La SEARD accorde une aide financière³² aux compagnies qui ouvrent une ligne régulière au départ de Rennes ou qui augmentent la capacité de remplissage de leurs avions³³ afin de « *favoriser la création de nouvelles lignes régulières pour répondre aux opportunités de développement de l'aéroport et de favoriser l'augmentation de capacité sur les lignes régulières existantes* ».

Leur impact prévisionnel est ainsi estimé :

Impact des aides aux compagnies (prévisionnel décembre 2014)				
	2016	2017	2018	2019
Trafic (Pax)	30 745	51 671	65 191	15 888
Nombre de mouvements	810	1 014	1 124	260
Total recettes d'exploitation induites	451 780	668 040	828 257	199 855
Total charges d'exploitation induites	552 098	525 054	474 414	106 851
Flux financiers après IS	-107 487	95 802	237 076	62 312

Source: tableau économie de marché 2016 (SEARD)

3.6. L'EXPLOITATION DE L'AÉROPORT DE DINARD

Créé en 1942, cet aéroport de 253 ha s'étend sur les communes de Pleurtuit et Saint-Lunaire, parties intégrantes de la communauté de communes de la Côte d'émeraude.

Selon la région, sa justification économique « *est liée d'une part à l'activité passagers et à la desserte du territoire, réelle porte d'entrée touristique de la Région, et d'autre part et surtout à des activités de maintenance aéronautique représentant un nombre d'emplois hautement spécialisés très important.* »

³² Remise dégressive sur la redevance d'atterrissage sur 3 ans : 80 %, 60 % puis 10 % + une aide financière qui dépend de l'offre de sièges.

³³ Augmentation de la capacité d'une compagnie sur une ligne régulière existante.

3.6.1. Le caractère déficitaire de l'activité aéroportuaire

L'activité commerciale sur cet aéroport n'apparaît pas à la hauteur de la qualité des infrastructures, bien entretenues mais largement sous-utilisées : une piste principale de 2 100 m de long, identique à celle de l'aéroport de Rennes et une piste secondaire de 1 400 m.

Evolution du trafic « passagers »						
DINARD	2012	2013	2014	2015	2016	Evol° 16/12
Vols réguliers Royaume Uni	136 916	129 409	111 816	128 180	108 308	-21%
Autres vols	1 563	1 430	2 797	1 907	2 147	37%
Total	138 479	130 839	114 613	130 087	110 455	-20%

Source : rapport d'activité et réponse SEARD

L'activité commerciale de cet aéroport est faible ; elle est de surcroît en baisse depuis 2012 et nettement inférieure à l'objectif de 159 000 passagers tel que fixé par le groupement délégataire à l'horizon 2024. Malgré une embellie en 2015, on ne comptabilise que 1 220 mouvements d'avions cette année-là, soit à peine plus de 3 par jour calendaire. Le directeur de la société précise en outre que l'impact du « Brexit » se fait sentir depuis la fin de 2016.

La dépendance de l'aéroport à l'égard d'une seule compagnie ajoute à sa fragilité : Ryanair génère en effet près de 95 % du trafic, à destination exclusive du Royaume-Uni.

3.6.2. Le soutien de l'activité industrielle sur le site

Les caractéristiques d'exploitation de la plateforme confirment la volonté de la région de fournir des conditions optimales aux entreprises situées en bordure de son emprise territoriale. La Sabena Technics³⁴ est la première à en bénéficier, grâce à la mise à disposition de l'ensemble des moyens aéroportuaires humains et matériels contre une redevance annuelle de 50 000 €. Les avions qui viennent en maintenance sur le site ont en effet besoin de toutes les infrastructures aéroportuaires et de tous les personnels au sol pour atterrir et décoller dans des conditions de sécurité conformes à la réglementation.

3.6.3. Le nécessaire développement de la vocation commerciale et touristique

Dinard-Pleurtuit-Saint-Malo, est aujourd'hui un aéroport « industriel » selon les dires de son directeur d'exploitation, essentiellement dédié à la société « SABENA Technics ».

La pérennité de son exploitation dépend largement de la capacité des acteurs concernés à assurer son développement commercial et touristique, en concertation avec les acteurs locaux. Or, les collectivités locales ne figurent pas dans le tour de table des actionnaires de la société d'exploitation.

Deux organismes concourent depuis peu au développement touristique du territoire potentiellement desservi par l'aéroport de Dinard :

³⁴ Entreprise de maintenance aéronautique à vocations civile et militaire qui emploie près de 780 personnes, intérimaires compris.

- la « Conférence de la baie du Mont-Saint-Michel »³⁵;
- la société publique locale (SPL) « Destination Saint-Malo-Baie du Mont-Saint-Michel »³⁶.

Cette société pourrait devenir un partenaire incontournable de la région et de la SEARD afin de développer les activités aéroportuaires en lien avec le tourisme, sur ce territoire doté d'une très forte attractivité grâce à ses monuments historiques et à la qualité de ses sites naturels. Un tel partenariat gagnerait à associer notamment les villes de Dinard et Dinan, pour la qualité touristique de leur site, ainsi que celles d'Avranches, proche du Mont-Saint-Michel et de Pleurtuit, commune d'implantation de l'aéroport.

Dans cette perspective, la région a convié l'ensemble des acteurs socio-économiques présents sur le territoire « Saint-Malo-Dinard-Baie du Mont-Saint-Michel » et a engagé le débat lors d'une réunion publique organisée fin mai 2017 avec les professionnels du tourisme et les collectivités territoriales concernées³⁷. Elle précise dans le courrier d'invitation que si elle comprend « *la priorité accordée jusque-là à une approche stratégique consistant à pérenniser la vie de cet aéroport dans le but exclusif de pérenniser l'activité industrielle qui lui est adossée, la question qui [nous] est posée aujourd'hui est d'envisager la mise en perspective de son développement pour en faire un véritable outil de développement touristique* ». La collectivité annonce la tenue prochaine d'une nouvelle réunion de ces mêmes acteurs, afin de poursuivre le débat.

En conclusion, la chambre relève que l'exploitation de la plateforme aéroportuaire de Dinard s'intègre dans la politique d'aménagement du territoire et de développement économique menée par la région.

Toutefois, les conditions actuelles de son exploitation ont un coût pour les finances publiques. Il est à cet égard important que la collectivité s'assure de la capacité du délégataire à mesurer de façon précise les retombées économiques de chacune des activités aéroportuaires : vols commerciaux assurés par les compagnies régulières, vols techniques assurés dans le cadre des activités des entreprises de maintenance aéronautique et vols privés. Des tableaux de suivi des charges et produits engendrés par ces différentes activités devront donc être élaborés.

Ces conditions fragilisent l'ensemble du modèle économique de la délégation. Elles devront donc évoluer afin d'en assurer la pérennité, par le développement des potentialités touristiques de l'aéroport, qui est situé à proximité d'un environnement naturel et historique exceptionnel. Ce développement ne pourra qu'être le fruit d'une collaboration active entre collectivités territorialement concernées et acteurs locaux du tourisme.

4. LA GESTION DELEGUEE DES AEROPORTS DE BREST ET QUIMPER

³⁵ L'État, les Régions Normandie et Bretagne, les départements de la Manche et d'Ille-et-Vilaine, en lien avec les pays portant la démarche d'Inter-SCoT « Baie du Mont-Saint-Michel » ont décidé de créer en 2016 un lieu d'échange et de concertation : la « Conférence de la Baie ».

³⁶ Créée en janvier 2017 elle a notamment pour missions la gestion d'un office de tourisme communautaire basé à Saint-Malo et de trois bureaux d'information touristique, le développement de l'attractivité des 18 communes du territoire ainsi que l'animation et la mobilisation des acteurs professionnels.

³⁷ Collectivités territoriales et EPCI, professionnels du tourisme, offices de tourisme, SPL « Saint-Malo-Baie du Mont-Saint-Michel, CDT et CCI 35, Pays de la Baie du Mont-Saint-Michel, sous-préfet.

4.1. LA GESTION DE L'AÉROPORT DE BREST JUSQU'EN 2016

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

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 nouvelle aérogare, inaugurée en 2007, peut désormais accueillir 1,8 million de passagers par an.

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.

4.1.1. 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.

Evolution des charges et produits de la délégation de Brest (en milliers d'euros)						
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Total charges	20 083	20 886	22 636	21 630	20 574	35 519
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
Total produits	20 142	25 403	22 916	22 299	21 414	35 624
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
Résultat	58	4 517	280	671	840	105

Source : rapport annuel du délégataire; fiche D1R14; compte 2016

4.1.1.1. 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 à de nombreux 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 concession³⁸. Il

³⁸ Art. 36 du cahier des charges type prévu au décret n° 97-547 du 29 mai 1997.

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 sociaux³⁹, 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.

4.1.1.2. L'évolution des produits

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

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

Source : Région

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.

³⁹ Compte épargne-temps, indemnités pour cessation anticipée d'activité et médaille du travail.

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.

4.1.1.3. Les tableaux financiers

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

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

Source : rapports annuels du délégataire

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

Tableau de financement aéroport de Brest (en milliers d'euros)					
	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.

4.1.2. 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
Non régalien	1 418 295	1 319 920	1 741 938	3 037 539	659 344	262 704	417 981	8 857 721
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
dont région	775 317	84 361	454 731	1 219 357	12 735	11 000	0	2 557 501

Source : TB Investissements Brest validé par la CCI

Ce pourcentage apparaît élevé dans le contexte des délégations de service public sous forme de concessions signées 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 public⁴⁰.

4.1.3. L'exploitation

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 confirme une tendance déjà observée sur la plateforme de Rennes.

Evolution du trafic « passagers »						
Brest	2012	2013	2014	2015	2016	Evol° 16/12
Vols réguliers	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	
Vols non réguliers	95 553	73 511	57 308	55 936	51 316	-46%
Transit et divers	28 925	24 254	18 682	18 208	25 354	-12%
Total	1 070 461	1 003 897	998 393	1 000 192	1 011 689	-5%
Fret en tonnes	4 727	4 469	4 203	3 589	3 617	-23%

Source : rapports annuels du délégataire et Cci fiche D1R25

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 ».

⁴⁰ Article L. 1411-1 du CGCT.

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.

4.1.4. 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, 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.

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.

4.1.5. Les mesures incitatives

La CCIMBO a fait valider par la COCOECO 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
Abattements effectifs	37 526	69 782	43 912	39 375	66 894	79 500

Source : CCIMBO courriel du 11 juillet 2016

Un suivi de l'efficacité économique de ces différentes mesures doit être assuré, en mettant en perspective pour chaque ligne aérienne concernée les avantages consentis à la compagnie avec les rentrées supplémentaires de redevances ; ce suivi devra permettre d'évaluer la pertinence des réductions consenties aux compagnies et de faire part des résultats aux membres de la COCOECO.

4.1.6. La gestion des ressources humaines

4.1.6.1. Des statuts différenciés

Evolution des effectifs (en ETP)	2012	2013	2014	2015	2016	Evolution
CDI	166,5	160,5	162	159,8	137	-18%
« Statutaires »	9,3	8,3	8,3	7,5	27	189%
Personnel sous contrat de prestation	12	1,5	5	4,1	10,5	-13%
Autres	85	85	85	84,7	85,3	=
Total	272,8	255,3	260,3	256,1	259,7	-5%

Source : CCI (amendé par CRC : arrondis et correction des totaux)

La CCIMBO 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 »⁴¹ ; 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 ont plus de 50 ans et 76 % plus de 40 ans.

⁴¹ Le statut « CCI » est un peu plus avantageux pour les agents en termes de couverture sociale, de garantie « prévoyance » et d'indemnités de licenciement.

4.1.6.2. 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.⁴²

Accidents du travail	2012	2013	2014	2015	2016
Nbre d'accidents	21	12	21	19	13
Nbre 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.

Ces chiffres sont beaucoup plus élevés que sur les plateformes rennaise et dinardaise, en valeur absolue mais également en valeur relative au regard du nombre d'agents en ETP.⁴³ Le personnel de la plateforme brestoise apparaît donc particulièrement fragile, alors que l'on retrouve les mêmes types d'avions sur les deux plateformes.

Malgré les mesures préventives prises pour limiter ces accidents, au premier rang desquelles l'achat de matériel adapté⁴⁴ 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.

⁴² 1 217 jours soit 243 semaines de 5 jours. Un salarié travaille réglementairement 46 semaines par an sur une base de 1 607h.

⁴³ 260 agents à Brest tous statuts confondus, 143 à Rennes et Dinard avec une moyenne annuelle de 125 jours d'arrêts maladie.

⁴⁴ « Achat de Push électrique (diminution de la manipulation de la barre de repoussage), d'un tapis autotractionné 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.

4.2. LA GESTION DELEGUEE DE L'AEROPORT DE QUIMPER

La gestion de cet aéroport a été confiée à la SEAQC du 1^{er} mars 2009 au 31 décembre 2016 dans le cadre d'une délégation de service public, après prolongation d'un an de la durée initiale du contrat. Son capital social est détenu à 100 % par « Vinci Airports ».

Trois directeurs se sont succédés depuis 2009. L'exploitation est assurée par 22 agents⁴⁵ en 2016 ; leur polyvalence est à relever, dans un contexte de faiblesse du trafic.

4.2.1. La gestion comptable et financière

4.2.1.1. Le compte de résultat

Il évolue comme suit au cours de la période sous revue, avec un résultat net comptable soutenu par le caractère positif récurrent du résultat exceptionnel⁴⁶:

Aéroport de Quimper en €	2012	2013	2014	2015
Produits d'exploitation	3 309 286	3 398 938	3 190 307	3 066 463
Charges d'exploitation	3 186 860	3 337 398	3 251 852	3 263 537
<i>Dont personnel</i>	<i>1 209 680</i>	<i>1 194 405</i>	<i>1 308 268</i>	<i>1 157 793</i>
<i>Dont autres achats et charges externes</i>	<i>1 409 474</i>	<i>1 433 747</i>	<i>1 433 947</i>	<i>1 562 081</i>
Résultat d'exploitation	122 426	61 540	-61 545	-197 074
Résultat financier	-8 982	-6 029	-7 011	-5 968
Résultat exceptionnel	42 938	42 877	55 585	26 777
Impôt sur les bénéfices	6 029	-6 932	-52 393	-39 899
Résultat net comptable	150 353	105 320	39 422	-136 366
CAF	335 231	375 103	227 611	95 899

Source : réponses questionnaire n° 1 ; rapport annuel 2015 pour la CAF

4.2.1.2. Les charges d'exploitation

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 ».

Le délégataire n'a pas payé de redevance concessive au cours de la période couverte par la convention passée avec Vinci Airport, ce qui pose le problème de ses modalités de calcul, sur la base d'un résultat net prévisionnel surestimé.

⁴⁵ Équivalent temps plein.

⁴⁶ Essentiellement porté par les quote-parts des subventions d'investissement virées au résultat de l'exercice.

En effet, l'article 69 de la convention de délégation stipule que « *le délégataire s'engage, dès lors que le résultat net est meilleur que celui prévu dans le compte d'exploitation prévisionnel et que le report à nouveau n'est pas négatif, à reverser au délégant 50 % du résultat supplémentaire visé.* » La région précise à cet égard que « *le résultat net a été calibré au regard d'un trafic prévisionnel qui ne s'est pas concrétisé* ».

De plus, l'instruction a permis de relever que les conditions sont réunies pour son paiement en 2013.

	2012	2013	2014	2015
Résultat prévisionnel après impôts	77 264	83 456	120 168	152 289
Report à nouveau	-119 131	26 222		
Résultat constaté	150 353	105 320	39 422	-136 366

Le délégataire indique qu'un montant de 10 932 € va faire l'objet d'un recouvrement dans les meilleurs délais, sans attendre la convention de clôture de la délégation.

4.2.1.3. Les produits d'exploitation

La baisse sensible de ces produits 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 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 €		
Atterrissage / balisage	48 661	2%
Stationnement	14 872	0%
Passager-PMR	267 187	9%
Avitaillement	26 634	1%
Assistance en escale	668 751	21%
Total aéronautique	1 026 105	33%
Domanial et autres	50 657	2%
Parkings	173 780	6%
Autres	134 686	4%
Extra aéronautique	359 123	11%
Taxe d'aéroport	567 044	18%
Majoration de taxe d'aéroport	1 175 893	38%
Total général	3 128 165	100%

Source : services de la 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.

4.2.1.4. Une structure bilancielle préoccupante

La structure du bilan de la SEAQC n'a pas connu de modification importante au cours de la période sous revue.

Évolution du bilan de l'aéroport de Quimper (en €)				
Actif				
	2 012	2 013	2 014	2 015
Actif immobilisé	1 871 916	2 039 175	2 165 967	2 288 078
Stocks	5 304	6 966	8 252	8 252
Créances	858 797	1 229 068	1 222 634	1 190 243
Trésorerie	359 485	137 228	118 313	103 678
Comptes de régularisation	1 612	5 388	3 002	1 796
Actif circulant	1 225 198	1 378 650	1 352 201	1 303 969
Total actif brut	3 097 114	3 417 825	3 518 168	3 592 047
Passif				
Capitaux propres	696 216	747 068	729 331	532 155
Provisions	6 939	87 089	87 645	122 645
Amortissement	645 903	890 003	1 111 793	1 369 769
Dettes d'exploitation	731 506	760 649	748 759	882 012
Dettes diverses	1 016 550	933 015	840 640	685 466
Dettes	1 748 056	1 693 664	1 589 399	1 567 478
Total	3 097 114	3 417 824	3 518 168	3 592 047

Source : rapports annuels délégataire et bilan

Ce bilan 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. La trésorerie est à un niveau très faible (un peu plus de 100 000 €), le financement de la SEAQC se faisant au travers d'un compte courant du groupe Vinci conformément à la convention. (Source : rapport du commissaire aux comptes).

4.2.2. L'économie du contrat

4.2.2.1. Le plan d'exploitation

Le tableau ci-dessous met en perspective les prévisions de trafic et les réalisations effectives ; les écarts augmentent au cours de la période sous revue, dans la mesure où les prévisions, réalisées à 80 % en 2012 ne l'étaient plus qu'à 60 % en 2015.

Prévisions 2008 passagers commerciaux	2012	2013	2014	2015
Total	139 727	144 925	150 077	155 488
Dont Paris-Orly	121 547	125 193	128 949	132 817

Réalisation/ passagers commerciaux	2012	2013	2014	2015
Total	110 141	113 419	99 673	88 827
Dont Paris-Orly	104 401	105 693	92 956	82 369
Dont lignes saisonnières Corse	1 706	1 642	1 545	1 590
Dont lignes saisonnières Londres City	2 480	3 394	4 162	4 491
Autres vols	643	696	741	331
Déroutement	911	1 994	216	46

Source : contrat de concession et rapport annuel 2015 de la SEAQC

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

Si la ligne Quimper-Paris effectuée 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. Les rapports annuels pour 2014 et 2015 évoquaient déjà pudiquement « *des aléas opérationnels et sociaux auxquels se sont ajoutés une conjoncture économique morose qui a contraint la compagnie à adapter son offre de desserte [...] avec la suppression d'un aller et retour journalier à compter du mois de mars 2015* ».

En 2016, le taux moyen d'annulation des vols de la compagnie Hop ! sur la ligne Quimper-Paris était de 7,1 %⁴⁷, dont, selon la réponse aux observations provisoires, 5 % au titre de dysfonctionnements internes à la compagnie et 2,1% à la suite de facteurs externes : grèves des contrôleurs aériens et conditions météorologiques défavorables.

Le niveau moyen de délestage⁴⁸ était comparable, plus important aux mois de mai (13 %), juillet (14 %), août (26 %), et décembre (16 %). La situation continue 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 2016⁴⁹ 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 précisément l'impact.

La diminution continue du trafic depuis 2013, corrélée à la récurrence des incidents d'exploitation, est alarmante.

4.2.2.2. Un suivi des investissements perfectible

4.2.2.2.1. *Le plan pluriannuel d'investissement n'a pas été intégralement réalisé*

Le contrat de délégation prévoit un plan pluriannuel d'investissement (PPI) en deux parties :

- des investissements de mise aux normes à hauteur de 811 200 € sur les années 2009 et 2010 moyennant le versement par la région d'une subvention d'investissement forfaitaire de 405 602 € ;

⁴⁷ Avec un écart variant entre 1 % en février et 17 % en juin

⁴⁸ 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.

⁴⁹ Avec un minimum de 8 % en juillet et un maximum de 50 % en mars.

- des travaux de gros entretien et de renouvellement pour un montant total de 450 000 €, contractuellement à la charge du délégataire sur toute la durée du contrat.

L'avenant du 26 juin 2012 au 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 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 653 878 € 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			
	1 104 460	450 000	1 554 460	653 878	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 qu'un pourcentage de 42 %.

4.2.2.2. Un suivi lacunaire des investissements

La collectivité a octroyé une subvention forfaitaire « *ex ante* » à son délégataire, sans se prémunir d'une réalisation incomplète par ce dernier des investissements contractuellement prévus. La majorité des investissements (hors GER) devait être financée dans les premières années du contrat ; un suivi approfondi de leur réalisation aurait pu alerter les services dès 2011, ce qui aurait permis d'ajuster le versement de la subvention contractuelle à la réalisation effective des travaux, elle aussi contractuellement définie.

De ce fait, la SEAQC n'a pas assumé une part substantielle du risque économique de la DSP, pour ce qui est du financement des investissements.

Par ailleurs, il revient à la collectivité délégante de contrôler la réalisation des travaux. Or, l'état des installations démontre l'insuffisant suivi in situ de cette réalisation. 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.

4.2.2.3. Un avenant de prolongation de la convention non respecté

Cet avenant, conclu à l'avantage du délégataire, n'a pas été appliqué dans son intégralité.

Le règlement UE n° 139/2014 de la commission du 12 février 2014 confie à l'agence européenne de sécurité aérienne (AESA) le soin d'harmoniser les règles en matière de sécurité aérienne. A compter du 31 décembre 2017, les certificats français établis sur la base de l'article L. 211-3 du code de l'aviation civile désormais abrogé ne seront plus valables. Le contrat de concession arrivait à échéance le 31/12/2015 et impliquait une obligation pour le nouvel exploitant de disposer du certificat européen au 1^{er} janvier 2016. Au regard des délais impartis pour faire aboutir cette procédure, la région a notifié au délégataire son intention de prolonger l'exécution du contrat jusqu'au 31 décembre 2016 *« pour motif d'intérêt général tenant à la nécessité de mettre en œuvre par anticipation la conversion du certificat d'exploitation d'aérodrome en conformité avec la réglementation européenne et ce, afin d'assurer la continuité du service public »*. Le délégant s'est engagé à verser au délégataire une indemnité pour *« modification unilatérale du contrat dans l'intérêt général. »*

Cette indemnité, d'un montant net de 435 000 €, couvre :

- le préjudice financier qui résulte de l'exploitation de l'aéroport sur 2016, le compte prévisionnel faisant état d'un déficit de 305 000 €⁵⁰ ;
- les charges d'exploitation et frais générés par le processus de conversion AESA, estimés à hauteur de 70 000 € ;
- la juste rémunération du délégataire, soit un montant forfaitaire de 60 000 € correspondant à 2 % du CA annuel prévisionnel.

Force est de constater que la région contribue ainsi au financement de l'exploitation de l'aéroport en prenant en charge l'intégralité du déficit prévisionnel pour 2016, ce qui apparaît juridiquement irrégulier dans le cadre d'un contrat de DSP.

Cet avenant n°3 prévoit également la réalisation, par le délégataire, d'investissements non régalien pour un montant de 228 500 € en 2016. Dans les faits, moins de 22 000 € ont été réalisés, soit moins de 10 % des investissements contractuellement prévus.⁵¹ Le fait, mis en avant par la région et par le délégataire, que ce faible taux de réalisation n'ait pas d'impact économique et financier direct sur le délégant ne doit pas occulter le constat du non-respect des clauses contractuelles.

Ces éléments confirment la nécessité, pour la région, d'améliorer le suivi de ses relations contractuelles avec le délégataire. Ils devront également être pris en compte dans la procédure financière de solde de la convention passée avec la SEAQC, arrivée à son terme le 31 décembre 2016⁵², ce dont les deux parties au contrat conviennent.

⁵⁰ Pour la région il s'agit de *« la résultante d'une baisse sensible du trafic par rapport à 2014 suite au changement d'avion et de la décision de HOP ! de suspendre une fréquence sur 4 de la ligne Quimper/Orly. »* (Source : réponse questionnaire n° 2).

⁵¹ Travaux d'étanchéité : 5 500 €, toilettes d'avion : 14 000 € et renouvellement informatique : 1 750 €.

⁵² Son article 86 précise en effet que *« dans l'hypothèse où des biens présenteraient une valeur nette comptable positive, le délégataire bénéficiera d'une indemnité calculée sur la base de cette valeur, déduction faite de la valeur nette comptable des subventions d'investissement [...]. Les biens devront être remis en parfait état d'entretien [...] A défaut les frais de remise en état seront prélevés sur la garantie/le cautionnement et/ou sur l'indemnité de fin de contrat »*.

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.

4.3. LES PERSPECTIVES DES NOUVEAUX CONTRATS PASSES POUR BREST ET QUIMPER

4.3.1. Les conditions de renouvellement des délégations

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 reçues au cours de la procédure d'attribution de la délégation 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 »*.

4.3.2. L'équilibre économique des deux propositions reçues

Cet équilibre est très différent dans les propositions faites par les deux soumissionnaires.

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. Celui proposé par Vinci Airport envisage une augmentation du trafic de 60 %. Il s'ensuit un programme pluriannuel d'investissement (PPI) lui aussi nettement différent, beaucoup plus important dans la proposition de la CCIMBO. Cette dernière prévoit enfin un taux de rendement annuel moyen deux fois moins important que celui envisagé par le groupe Vinci.

4.3.3. Les principales caractéristiques de la proposition retenue

Le contrat de concession pour l'aéroport « Brest-Bretagne » a été signé au mois d'octobre 2016 entre la région et la société « Aéroports de Bretagne-Ouest » (ABO). Il prend effet au 1^{er} janvier 2017, pour une durée de 20 ans.

Celui conclu pour l'aéroport de Quimper-Pluguffan engage la société « Aéroport de Cornouaille » dans les mêmes conditions.

4.3.3.1. L'intérêt d'une ouverture du capital au secteur public local et aux experts

Le capital de 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 %. Aéroport de Cornouaille est une filiale, détenue 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 dans différents domaines : 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 » apparaît de nature à faciliter le développement de l'intermodalité.

Quant à celui conclu avec « Brest'aim » comme avec « Quimper évènements », il devrait 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.

4.3.3.2. 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 participation de la majoration de la taxe d'aéroport aux dépenses régaliennes serait beaucoup moins importante, dans la mesure où la taxe d'aéroport perçue par la plate-forme de Brest serait assez élevée pour que ce fonds n'intervienne pas au titre de l'exploitation regroupée des deux plateformes. Elle ne serait en revanche pas suffisante pour couvrir les besoins des deux aéroports dans ce domaine. Le montant de la taxe d'aéroport sur Brest devrait dès lors être augmenté, avec un effet potentiellement dissuasif pour les compagnies aériennes.

Le 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 Quimper et 0,1 M€ au titre 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 une meilleure rémunération émanant du concessionnaire, celle-ci comportant une part variable assise sur l'excédent brut d'exploitation de la délégation.

4.3.4. L'avenir des plates-formes finistériennes

4.3.4.1. Un risque financier qui devra être maîtrisé

Les deux aéroports ont, nous l'avons vu, 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 mis en œuvre 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 [...].

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. »⁵³.

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, le risque financier continuerait d'exister pour la société mère actionnaire et, in fine, pour le délégant qui pourrait être amené à prendre en charge une partie du déficit de cette plateforme en fin de concession.

4.3.4.2. La dépendance des plateformes par rapport aux compagnies

Cette dépendance constitue, selon le délégataire, un problème, 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 »*.

⁵³ 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](#)).

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. 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 (cf. § 4.2.2.1). Cet état de fait a été accentué par le changement d'appareil : les avions de type « CRJ »⁵⁴ ont été remplacés par des ATR⁵⁵ de type « turbo propulseur », plus bruyants. 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 le 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.

4.3.4.3. La reprise du développement de la plateforme de Brest

Ce développement s'articule autour de trois axes principaux :

- un modèle économique axé sur des recettes extra aéronautiques en plus forte progression que les recettes aéronautiques ;
- la poursuite du développement des lignes vers Paris⁵⁶, des dessertes nationales transversales et des lignes européennes, passant 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 bonnes, 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.

4.3.4.4. Une réflexion sur l'avenir de l'aéroport de Quimper qui doit être très encadrée

4.3.4.4.1. 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

⁵⁴ Canadair Regional Jet.

⁵⁵ Avion de Transport Régional.

⁵⁶ Plus d'une dizaine de rotations par jour en semaine.

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.

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 des 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 entre les deux aéroports, à moyen et long terme.

4.3.4.4.2. Une compétitivité à améliorer par rapport au transport ferroviaire

La LGV rapproche Brest et Quimper de Paris⁵⁷. Selon le délégataire, son 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 à une desserte ferroviaire qui pourrait venir la concurrencer, avec 11 liaisons 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. Ces durées sont à mettre en perspective avec les 3h40 de trajet ferroviaire, de centre-ville à centre-ville.

Le délégataire déclare 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.

4.3.4.4.3. Un développement économique partenarial

Le délégataire entend développer son activité par « l'import de touristes nationaux et internationaux » et donner à la plateforme une spécificité de liaisons vers le Royaume-Uni ; le

⁵⁷ 3h40 dans les deux cas.

rapport sur les perspectives de trafic déposé au moment de la réponse de la CCIMBO à l'appel à concurrence 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.* »

Cet 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.

4.3.4.5. 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.* »

4.3.4.5.1. 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.

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 sécurité, le respect de la réglementation EASA sont mutualisées au niveau des deux plateformes. Un plan de maintenance commun est également en cours d'élaboration.

4.3.4.5.2. 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 / 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, la région devra veiller à la mise en place par le délégataire d'une politique de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences communes aux deux plateformes, en partenariat avec les représentants des salariés ; 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 liés à leur exploitation et de bâtir un plan de formation en conséquence.

4.3.4.5.3. Une nécessaire complémentarité d'exploitation

Dans les lignes directrices précitées, 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 CGEDD⁵⁸ *« 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 précité, 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 »*.

Enfin, le délégataire, dans l'offre qu'il a faite à la région, précise que ⁵⁹ *« 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 complémentarité 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 CGEDD 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 rapidement se poser si sa compétitivité n'était pas susceptible de s'améliorer, notamment sur la base des axes qui viennent d'être évoqués.

⁵⁸ Conseil général de l'environnement et du développement durable

⁵⁹ Offre CCIMBO section C1.1 perspectives de trafic

En conclusion, la stratégie aéroportuaire de la région Bretagne s'appuie sur un schéma régional multimodal des déplacements et des transports datant de 2008, donc déjà ancien. L'un des axes prioritaires de ce schéma est « *la définition d'une stratégie globale en faveur d'une part, de l'intermodalité entre le ferroviaire, le routier, le portuaire et l'aéroportuaire et d'autre part, la complémentarité entre les infrastructures* ».

La recherche d'une complémentarité a effectivement été affichée lors du renouvellement des délégations de service public en 2010 pour Rennes et Dinard, et en 2017 pour Brest et Quimper. Elle s'est dans les faits plutôt traduite par un adossement des plateformes les plus fragiles sur celles dont la viabilité économique est plus assurée, sans résoudre les déséquilibres structurels. Si des mutualisations de gestion ont été mises en place, une réelle complémentarité d'exploitation reste à établir.

L'équilibre économique des contrats de délégation reste, en conséquence, fragile et porteur de risques pour l'exploitation conjointe des plates-formes de Brest et Quimper, compte tenu de la grande fragilité de la situation de cette dernière. Il en est de même à Dinard, où l'activité aéroportuaire reste déficitaire, alors que l'économie du contrat est par ailleurs très favorable aux actionnaires de la SEARD.

Cet équilibre devra faire l'objet d'un suivi très rigoureux, dans un souci d'utilisation rationnelle des finances publiques. En outre, les modalités de suivi de la mise en œuvre des concessions doivent être améliorées, dans la mesure où la collectivité ne dispose pas aujourd'hui d'une vision claire de la valeur et de l'état de l'ensemble du patrimoine aéroportuaire qu'elle concède.

Au final, la stratégie régionale apparaît aujourd'hui peu lisible, dans un contexte économique et institutionnel en pleine évolution.

La mise en service de la LGV a modifié les conditions de desserte du territoire breton, rapprochant considérablement ses principales agglomérations de Paris. Par ailleurs, la loi NOTRe confère à la région une large compétence en matière d'infrastructures de transport et lui confie le soin d'établir un schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires à l'horizon 2019.

L'élaboration de ce schéma devra être l'occasion pour la région de clarifier sa stratégie aéroportuaire :

- en définissant clairement les enjeux financiers, économiques et d'aménagement du territoire breton ;
- en prenant en compte l'ensemble des aéroports existant sur son territoire et, plus largement, sur le grand ouest ;
- en intégrant les évolutions induites par la mise en service de la LGV, porteuse de situations concurrentielles pour les toutes les plateformes aéroportuaires ;
- en mettant en place des complémentarités d'exploitation entre les aéroports gérés par un même exploitant, Rennes-Dinard, d'une part et Brest- Quimper, d'autre part ;
- en développant la desserte intermodale de ses aéroports au plus près des besoins des usagers.

La région convient, dans sa réponse, de la nécessité de clarifier sa stratégie aéroportuaire à travers l'élaboration de ce schéma, en ce qui concerne le développement des transports en Bretagne et l'amélioration de leur intermodalité. Elle précise que la notion de concertation guidera la réflexion, notamment dans le cadre de la conférence territoriale de l'action publique.

ANNEXES

Redevances aéroportuaires en vigueur en 2015					
		Rennes	Brest	Quimper	Dinard
Atterrissage ⁶⁰	30t.	75,9	103,7	41,1	115,0
	75t.	234,6	242,3	168,7	250,0
	100t.	330,1	396,0	259,9	375,0
Balitage		37,989	Fusion avec atterrissage	28,5 € par mouvement	Fusion avec atterrissage
Stationnement (par tonne et par heure)		2,806 €	0,3513 €	0,111€	6 €
Passager		5,33	Entre 4,31 et 14,26 € (International hors UE) dont 0,61 de PMR	5,7	1,07
PMR		0,76	Inclus dans la redevance passagers	0,35	Inclus dans la redevance passagers
Carburant (en hl.)		0,2443	0,3500	0,1986	0,1600

Source : guides tarifaires 2015 validé par la région

⁶⁰ « Que ce soit sur Rennes ou sur Dinard, la redevance d'atterrissage des aéronefs de plus de 6 tonnes est fonction de la masse de l'appareil, la logique étant que plus l'appareil est lourd, plus son impact sur les infrastructures est important (piste, taxiways, ...). Il s'ensuit donc une courbe de la redevance d'atterrissage fonction de cette masse » (Source : SEARD).

Annexe n° 2 : les prestations d'assistance technique assurées pour le compte de la SEARD

Vinci Airports	CCI
Suivi des ressources humaines et de la politique sociale	Gestion des ressources humaines et de la paie
Audit et suivi social	Mise en place de tableaux de bord sociaux, réalisat° du bilan social
Assistance : -dans la mise en place des instances de représent° du personnel	Mise en place, suivi et animation des IRP
- dans la négociation de l'accord d'entreprise et ses évolution	
- dans le suivi des contrats avec les caisses sociales	Gestion des relations avec les administrations sociales
- au recrutement, licenciement et départ à la retraite	Réalisation des contrats de travail et avenants
	Appui juridique et social
	Réalisation de la paie
	Elaboration et mise en place de la GPEC
	Contribution à la mise en œuvre de la politique de formation
Assistance financière et fiscale :	Gestion comptable et financière
-dans la définition des politiques comptables et fiscales	Gestion des aspects relatifs aux financements, à la gestion comptable, budgétaire, fiscale et de la trésorerie
-dans la définition de la gestion de trésorerie	
-dans l'élaboration des budgets	
Assistance fiscale	Gestion des impôts et taxes et des déclarations fiscales et sociales
	Stratégie financière
	Management des équipes « finances comptabilité » pour la SEARD
Assistance juridique	
Assurances	
Assistance marketing	
Communication	
Développement durable	
Assistance en matière de secrétariat des conseils et assemblées	
	Informatique et moyens généraux

Source : Contrat de prestations

Chambre régionale des comptes de Bretagne

3, rue Robert d'Arbrissel - C.S. 64231 - 35042 Rennes Cedex