



RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE MEURTHE-ET-MOSELLE ET SOCIÉTÉ GRAND NANCY AÉROPOLE

**(Département de la Meurthe-et-Moselle)
contrôle conjoint, article R.243-5-1 du CJP**

Exercices 2019 et suivants

Le présent document a été délibéré par la chambre le 25 novembre 2024

TABLE DES MATIÈRES

SYNTHÈSE.....	5
RAPPELS DU DROIT	7
RECOMMANDATIONS.....	8
PROCÉDURE.....	9
INTRODUCTION.....	10
1 L'AÉROPORT ET SON ENVIRONNEMENT	11
1.1 Une infrastructure au sein d'un territoire porté par le secteur tertiaire	11
1.2 Une origine militaire	11
1.3 La proximité du centre de l'agglomération nancéenne	13
1.4 La présence d'autres aérodromes à proximité.....	15
1.5 L'implication des chambres de commerce et d'industrie de la région dans la gestion d'équipements aéroportuaires.....	16
1.5.1 La CCI de Meurthe-et-Moselle	16
1.5.2 Des objectifs régionaux d'infrastructures aéroportuaires définis par la CCI régionale Grand Est	17
2 UNE GOUVERNANCE DE LA SOCIÉTÉ GRAND NANCY AÉROPÔLE À RENFORCER	19
2.1 Une société dédiée avec un actionnaire unique	19
2.2 Des attributions du conseil de gestion à respecter.....	20
2.3 Les limites aux fonctions de président et de directeur général de la société.....	21
2.4 Un non-respect de la législation sur les conventions réglementées	23
2.4.1 Des dispositions législatives et statutaires précises.....	23
2.4.2 Des conventions en matière de compte courant d'associé à régulariser.....	24
2.5 Le recours à une autre filiale de la CCI en l'absence de contrat	25
2.6 Une organisation et des effectifs stables	26
2.6.1 Les missions exercées	26
2.6.2 La stabilité des effectifs.....	27
2.6.3 Une réorganisation récente du temps de travail	28
2.6.4 Une évolution des rémunérations au rythme de la convention collective	29

3 UN CONTRAT DE DÉLÉGATION PARTIELLEMENT APPLIQUÉ ET IMPARFAITEMENT SUIVI.....	31
3.1 Les principales dispositions du contrat	31
3.1.1 L'objet du contrat.....	31
3.1.2 Une stratégie de développement non mise à jour.....	32
3.1.3 Un bilan contradictoire à dresser des investissements réalisés	33
3.2 L'absence de réunion du comité d'orientation depuis 2018.....	34
3.2.1 De réels enjeux en termes de desserte et de développement économique	34
3.2.2 Une gouvernance sur le suivi de la DSP à relancer.....	35
3.3 Une clarification nécessaire de l'emprise foncière et du périmètre de gestion	37
3.4 Des inventaires non contractualisés pour les biens de retour et de reprise	38
3.5 Une information du délégant à améliorer.....	39
3.6 Un suivi rigoureux des indicateurs de performance, des audits et suivis réglementaires	41
4 UN DÉVELOPPEMENT SOUTENU PAR LES ACTIVITÉS EXTRA-AÉRONAUTIQUES ET LES FINANCEMENTS DE LA MÉTROPOLE.....	42
4.1 Une activité aérienne stable depuis 2017	42
4.1.1 Une flotte principalement composée de petits avions.....	42
4.1.2 Le déclin des vols d'affaires et commerciaux	42
4.1.3 L'enjeu de l'obtention de la qualification « point de passage frontalier »	45
4.1.4 Une baisse continue du nombre de passagers	45
4.2 Des activités extra-aéronautiques en croissance	48
4.2.1 La diversification des activités au sein de l'Aéroport.....	48
4.2.2 Un projet d'implantation de panneaux photovoltaïques	49
4.2.3 Des actions conduites en faveur de la promotion du site	50
4.3 La prise en compte des exigences environnementales	50
4.3.1 Les enjeux de décarbonation	51
4.3.2 Une gestion respectueuse des espaces naturels et une amélioration de la connaissance de la biodiversité.....	52
4.3.3 L'exposition au bruit	52
4.4 L'importance de la contribution de la métropole	53
4.4.1 Le versement contestable d'une subvention exceptionnelle lors de la crise sanitaire	53
4.4.2 Une redevance domaniale non réévaluée depuis la conclusion de la DSP.....	54
4.4.3 Une contribution forfaitaire en hausse	54
4.4.4 L'importance de la contribution annuelle complémentaire pour le financement des investissements.....	55
4.5 Une stratégie tarifaire à définir.....	56
4.5.1 Une consultation tardive des usagers	56
4.5.2 Des tarifs appliqués de manière rétroactive jusqu'en 2023.....	56

4.5.3 Une évolution des tarifs des redevances s'appuyant sur des indices	57
4.5.4 L'évolution des redevances réglementées	59
4.5.4.1 L'évolution de la redevance par passager	59
4.5.4.2 L'évolution des redevances de balisage et de stationnement	60
4.5.5 Les prestations de services aéronautiques	61
4.5.6 Les recettes domaniales	62
5 L'ÉVOLUTION FAVORABLE DE LA SITUATION FINANCIÈRE DE L'AÉROPÔLE	63
5.1 Une information comptable et financière perfectible	63
5.1.1 L'absence de budget prévisionnel	63
5.1.2 Des informations financières à compléter	63
5.1.3 Une information approximative sur la reconstitution des capitaux propres	64
5.1.4 La régularisation nécessaire des créances douteuses	65
5.2 Des résultats financiers positifs sur la période	66
5.2.1 Un résultat d'exploitation porté par la dynamique des recettes domaniales	66
5.2.2 La part majeure des subventions dans les produits d'exploitation	67
5.2.2.1 Une progression du chiffre d'affaires portée par les recettes domaniales	68
5.2.2.2 La contribution croissante de la métropole dans les subventions d'exploitation	69
5.2.3 Une évolution maîtrisée des charges d'exploitation	70
5.2.4 Un résultat financier tendant à l'équilibre	71
5.2.5 Un résultat exceptionnel déficitaire en fin de période	72
5.3 Une situation bilancielle en voie d'amélioration	72
5.3.1 Des capitaux propres en augmentation	72
5.3.2 Un endettement en baisse	74
6 UNE STRATÉGIE À REDÉFINIR CONJOINTEMENT AVEC LA MÉTROPOLE	76
6.1 L'état des lieux à mi-parcours de l'exécution de la DSP	76
6.2 Des évolutions nécessaires	77
ANNEXES	78
Annexe n° 1. Glossaire	79
Annexe n° 2. Organigramme de la société au 1 ^{er} janvier 2024	80
Annexe n° 3. Programme prévisionnel des investissements lourds confiés au délégataire	81
Annexe n° 4. Listes des travaux justifiés par la SASU	82
Annexe n° 5. La classification des statistiques de fréquentation	86
Annexe n° 6. Récapitulatif des pistes d'actions envisagées par la SASU en matière de réduction des émissions de GES	88
Annexe n° 7. Évolution des tarifs de l'assistance technique et de l'assistance commerciale	89
Annexe n° 8. Bilan de la SASU Grand Nancy Aéroport	90
Annexe n° 9. Compte de résultat de la SASU Grand Nancy Aéroport	94
Annexe n° 10. Évolution de certains comptes du compte de résultat	96

SYNTHÈSE

La chambre régionale des comptes Grand Est a réalisé le contrôle conjoint des comptes et de la gestion de la chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Meurthe-et-Moselle et de sa filiale, la société par actions simplifiée unipersonnelle (SASU) Grand Nancy Aéroport sur la période 2019 à 2023. Ce contrôle porte sur la gestion de l'aéroport de Nancy-Essey, situé sur la commune de Tomblaine.

Une situation géographique centrale, dans un contexte concurrentiel

Créé en 1926 pour des raisons militaires et situé à proximité immédiate du centre-ville de Nancy, l'aérodrome est devenu la propriété de la communauté urbaine du Grand Nancy en 2007, devenue métropole au 1^{er} janvier 2016.

Situé sur un périmètre de 136 hectares, il est quotidiennement ouvert à la circulation aérienne publique. Il dispose d'infrastructures et d'équipements lui permettant d'accueillir un large éventail d'aéronefs dont certains assurent le transport aérien commercial de passagers. Cependant, son activité est concurrencée par d'autres infrastructures de transport situées à proximité.

Une société dédiée à la gestion de l'aérodrome

Au 1^{er} janvier 2012, la gestion déléguée de cet équipement a été confié, pour 25 ans, à la CCI de Meurthe-et-Moselle qui a créé une société dédiée à son exploitation, la société Grand Nancy Aéroport.

Cette société par action simplifiée unipersonnelle (SASU) ne compte qu'un seul associé, la CCI de Meurthe-et-Moselle. Sa gouvernance doit être revue, en veillant notamment à un strict respect des attributions des organes dirigeants, en améliorant la qualité de l'information transmise au conseil de gestion et en instaurant un dispositif de contrôle interne.

Avec un effectif stable de 11 salariés, l'organisation et les moyens techniques mis en place permettent d'offrir un service étendu aux usagers. Le pilotage global des ressources humaines pourrait néanmoins être renforcé.

Une activité aéronautique désormais portée par les vols de loisirs

L'activité aéronautique est en baisse depuis 2012 mais se stabilise à près de 23 000 mouvements depuis 2017 (hors l'année 2020 en raison de la crise sanitaire). La majorité des vols concerne des vols de loisirs et des écoles de pilotage (90 %). Les vols sanitaires sont en léger recul depuis la crise sanitaire (5,5 % sur la période) tandis que les vols d'affaires et les vols commerciaux sont en diminution constante depuis 2012, ne représentant plus en 2023 qu'une part marginale des mouvements (3 %).

Une exploitation domaniale source croissante de revenus

En revanche, les activités extra-aéronautiques ont été optimisées, les biens situés dans le périmètre de gestion de la SASU présentant un taux d'occupation de 95 % en 2023. Corrélativement, les recettes domaniales ont fortement augmenté (+ 43 %) sur la période 2019-2023, elles ont été multipliées par 2,7 depuis le début de la convention de Délégation de Service Public (DSP) et représentent près des trois quarts du chiffre d'affaires. Toutefois, la

SASU ne dispose aujourd'hui que de peu de marges de manœuvre pour l'implantation de nouvelles entreprises.

Une amélioration nécessaire du suivi du cadre contractuel

Le suivi contractuel et financier de la convention de DSP nécessite d'être amélioré avec un périmètre de gestion de la DSP clairement identifié, un respect des dispositions contractuelles concernant l'organe de gouvernance en charge du suivi de la DSP, un rapport annuel du délégataire complété conformément à la réglementation et la mise en place d'une stratégie tarifaire.

Une situation financière satisfaisante portée par les subventions publiques

Bien que la qualité de l'information comptable et financière soit perfectible, la situation financière de la SASU est satisfaisante. Elle s'est améliorée depuis 2019 avec un résultat net de l'exercice positif et un total cumulé de 2019 à 2023 de près de 350 000 €, en dépit de la crise sanitaire. Bien qu'il soit en progression, le chiffre d'affaires ne représente que 34 % des produits d'exploitation en 2023. L'exploitation est principalement soutenue par les financements publics (63 % des produits d'exploitation en 2023) versés sous la forme de subventions d'exploitation par la métropole et l'État en contrepartie de l'exercice des missions de sûreté et sécurité.

La SASU a su maîtriser l'évolution des charges d'exploitation sur la période malgré la hausse du coût de l'énergie notamment. Son endettement, en baisse, est soutenable du fait du versement de subventions d'investissement par la métropole. En fin de période, elle bénéficie d'un niveau élevé de disponibilités.

La nécessité de redéfinir une stratégie conjointe pour la fin de la DSP

La deuxième partie de l'exécution de la DSP nécessite la définition d'une stratégie commune entre la SASU, la CCI et la métropole afin de mettre à jour le plan de développement et de tenir compte des actions liées à l'objectif de réduction de 25 % des émissions relatives de gaz à effets de serre pour 2030.

Schéma n° 1 : L'aéroport en chiffres en 2023

		
1 piste revêtue 1600 x 40 mètres	Surface totale de 136 hectares	22 800 mouvements
1 piste enherbée 500 x 50 mètres	18 000 m² de hangars, bureaux	75 % vols de loisirs
Aérogare de 100 m²	et ateliers	15 % vols des écoles
		
11 salariés	482 000 € de chiffre d'affaires	23 sociétés et associations
	559 138 € de contribution financière	(avec salariés) présentes
	de la métropole du Grand Nancy	sur le site avec 70 salariés

Source : Chambre régionale des comptes Grand Est d'après les données de la SASU Grand Nancy Aéroport, illustrations libres de droit.

RAPPELS DU DROIT

Rappel du droit n° 1 : (SASU - CCI) : Veiller au strict respect des compétences statutaires des organes dirigeants (conseil de gestion, bureau de la CCI, président, directeur général).

Rappel du droit n° 2 : (SASU Grand Nancy Aéroport) : Préciser le contenu de la délégation de signature du directeur délégué de la SASU.

Rappel du droit n° 3 : (SASU-CCI) : Régulariser juridiquement, comptablement et fiscalement les intérêts des avances en compte courant d'associés de la CCI de Meurthe-et-Moselle pour les rendre conformes aux dispositions conventionnelles.

Rappel du droit n° 4 : (SASU Grand Nancy Aéroport) : Produire un rapport annuel conforme aux dispositions des articles L. 3131-5 et R. 3131-2 et R. 3131-4 du code de la commande publique.

RECOMMANDATIONS

Recommandation n° 1. (SASU – CCI) : Mettre en place un dispositif de contrôle interne en matière de conventions réglementées et de prévention des risques.

Recommandation n° 2. (SASU – CCI) : Définir conjointement avec la métropole du Grand Nancy une stratégie globale pour la fin de la DSP permettant de mettre à jour le plan de développement en lien avec le comité d'orientation.

PROCÉDURE

Inscrit au programme 2024 de la chambre régionale des comptes Grand Est et prévu à l'article R. 243-5-1 du code des juridictions financières, le contrôle conjoint des comptes et de la gestion de la chambre de commerce et d'industrie de Meurthe-et-Moselle et de sa filiale, la société par actions simplifiée unipersonnelle (SASU) Grand Nancy Aéroport a porté sur les exercices 2019 et suivants.

Le contrôle a été ouvert par lettres du 7 mars 2024 au président de la chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Meurthe-et-Moselle, également président de la SASU Grand Nancy Aéroport.

En application de l'article L. 243-1 du code des juridictions financières (CJF), l'entretien de fin de contrôle avec le représentant légal en fonctions des deux organismes a eu lieu le 31 mai 2024.

Le rapport d'observations provisoires a été transmis au représentant légal de la CCI de Meurthe-et-Moselle et de la SASU Grand Nancy Aéroport le 20 septembre 2024. Des extraits du rapport aux parties concernées ont été adressés le même jour.

Après avoir examiné les réponses reçues, la chambre a adopté les présentes observations définitives lors de son délibéré du 25 novembre 2024.

Elles portent notamment sur la présentation de l'infrastructure, la gouvernance de la société, le contrat de délégation de service public et son exécution, la qualité de l'information comptable et financière, la situation financière et les perspectives de développement de l'aéroport.

INTRODUCTION

Créé en 1926, l'aérodrome de Nancy-Essey a d'abord connu une vocation militaire, puis un usage civil à partir des années 1950. Propriété de l'État, il a fait l'objet d'un transfert à la communauté urbaine du Grand Nancy en 2007 dans le cadre de l'acte II de la décentralisation. Cet équipement a été exploité par la CCI de Meurthe-et-Moselle de 1970 jusqu'en 1993, puis par un syndicat mixte jusqu'en 2011.

Situé au cœur de la région Grand Est, à proximité immédiate de la ville de Nancy, l'aéroport bénéficie d'infrastructures et d'équipements techniques permettant de répondre aux besoins et à l'accueil d'un large éventail d'aéronefs. Il est concurrencé par d'autres infrastructures situées dans le département pour les vols de loisirs et par d'autres plateformes situées en Grand Est ou dans sa périphérie immédiate en ce qui concerne les vols d'affaires.

Équipé des infrastructures destinées au transport aérien commercial de passagers, cet aérodrome est ouvert à la circulation aérienne publique. En conséquence, il peut être désigné comme un aéroport.

Les infrastructures aéroportuaires

Aérodrome : l'article L. 6300-1 du code des transports définit un aérodrome comme tout terrain spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs. L'emprise d'un aérodrome s'étend aux installations annexes que celui-ci peut comporter pour les besoins du trafic et le service des aéronefs.

Aéroport : lorsque l'aérodrome est équipé des infrastructures destinées au transport aérien commercial de passagers et ouvert à la circulation aérienne publique (CAP), il convient de le désigner comme un aéroport.

La métropole du Grand Nancy a délégué l'exploitation de l'aéroport Nancy-Essey à la CCI de Meurthe-et-Moselle, dont le siège est à Nancy, dans le cadre d'une convention de délégation de service public conclue le 20 décembre 2011 et prenant effet le 1^{er} janvier 2012 pour une durée de 25 ans (2012-2037). La CCI a créé dans ce cadre une société dédiée sous la forme d'une société par actions simplifiée unipersonnelle (SASU), dénommée Grand Nancy Aéroport. Le président de la CCI de Meurthe-et-Moselle assure depuis cette date la présidence de la SASU Grand Nancy Aéroport.

1 L'AÉROPORT ET SON ENVIRONNEMENT

1.1 Une infrastructure au sein d'un territoire porté par le secteur tertiaire

Composée de 20 communes, la métropole du Grand Nancy occupe une position centrale au sein de la région Grand Est. Elle est la deuxième métropole de la région Grand Est. Son territoire est bien desservi par le réseau ferré, tant à grande vitesse que régionale, et par les axes autoroutiers qui lui permettent d'être reliée aux grandes métropoles européennes. Avec ses 261 643 habitants¹, la métropole constitue la principale aire d'attraction² départementale, construisant son dynamisme économique autour d'un fort développement des services, de la recherche et de l'enseignement supérieur. Siège du rectorat de l'académie de Nancy-Metz, de l'université de Lorraine, de l'agence régionale de santé et d'un centre hospitalier régional et universitaire, elle accueille chaque année plus de 50 000 étudiants.

La zone d'emploi de Nancy compte 445 communes³ et 557 067 habitants, soit 76 % de la population départementale. Sur cette zone, le taux de chômage, au 4^{ème} trimestre 2023 s'élève à 7,1 %, légèrement inférieur aux taux départemental, régional et national de 7,2 %, 7,4 % et 7,5 %. Le taux de pauvreté (14,5 %) est inférieur à celui constaté dans le département et la région Grand Est (15,3 % et 15,1 %) avec un revenu disponible médian de 23 140 €, supérieur au niveau départemental et régional (23 010 € et 22 960 €).

Fin 2021, le tissu économique situé sur le territoire de la métropole du Grand Nancy se compose de 8 857 établissements actifs employeurs⁴. Les micros et petits établissements de moins de 10 salariés constituent les principaux employeurs (6 725 soit 76 %). Les « *grands employeurs* », notamment privés, sont peu nombreux, seulement 37 entreprises comptant plus de 200 salariés⁵ et aucun grand établissement (plus de 5 000 salariés).

L'aérodrome se trouve sur un territoire économiquement dynamique, au sein de la métropole du Grand Nancy, siège de nombreuses administrations mais comptant peu de grandes entreprises de plus de 200 salariés.

1.2 Une origine militaire

Le site actuel existe depuis 1926, à la suite du transfert de l'aérodrome militaire basé à cette époque sur le plateau de Malzéville situé au nord de Nancy. L'aéroport a accueilli une

¹ INSEE, recensement de la population 2020.

² L'aire d'attraction définit l'étendue de l'influence d'un pôle de population et d'emploi sur les communes environnantes. Cette influence est mesurée par l'intensité des déplacements domicile-travail.

³ Source INSEE, zones d'emploi 2020.

⁴ Source : Insee, Flores (Fichier Localisé des Rémunérations et de l'Emploi Salarié) en géographie au 01/01/2023. Champ : hors secteur de la défense et hors particuliers employeurs.

⁵ Source : Insee, Flores en géographie au 1^{er} janvier 2023. Champ : hors établissement du secteur « administration publique, enseignement, santé et action sociale ».

école de pilotage dès 1936 et a été une importante base de l'aviation légère de l'armée de terre depuis les années 1950 jusqu'à la fin des années 1990.

En raison de la proximité des infrastructures de la région parisienne, l'aviation civile s'est développée tardivement, à compter des années 1950. La gestion de l'aérodrome a été confiée à la chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Meurthe-et-Moselle à compter du 1^{er} janvier 1970 par l'État sur la base d'un arrêté temporaire d'occupation. Au début des années 80, la plateforme recevait 50 000 passagers par an. Le site a accueilli des vols réguliers jusqu'en octobre 1991, date de leur transfert vers le nouvel aéroport Metz-Nancy-Lorraine, ce dernier accueillant désormais des lignes régulières en nombre limité.

Compte tenu des besoins des services de l'État en matière militaire et de santé publique mais aussi de l'intérêt de cet équipement pour le développement économique, cette infrastructure a été maintenue.

Un syndicat mixte a été ensuite créé, par arrêté préfectoral du 2 décembre 1993, qui s'est substitué à la CCI de Meurthe-et-Moselle pour l'exploitation de l'aérodrome et l'aménagement d'une zone d'activités. Ce syndicat était composé de trois membres : la communauté urbaine du Grand Nancy, le département de Meurthe-et-Moselle et la CCI.

L'article 28 de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales avait prévu le transfert de la propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion des aérodromes civils appartenant à l'État, au plus tard, le 1^{er} mars 2007, aux collectivités territoriales ou à leurs groupements dans le ressort géographique desquels sont situées ces infrastructures. Un arrêté préfectoral du 28 décembre 2005 a attribué cette compétence à la communauté urbaine du Grand Nancy, devenue la métropole du Grand Nancy le 1^{er} juillet 2016. Cette compétence recouvre les aérodromes de Nancy-Essey et de Nancy-Malzéville.

À la suite du retrait du syndicat mixte de la CCI de Meurthe-et-Moselle au 31 mai 2010 et du souhait exprimé par le département de se retirer également, le syndicat mixte a commandé une étude prospective de développement de l'Aéropôle du Grand Nancy à un cabinet d'étude en 2010. Le document final de janvier 2011⁶ préconisait la mise en place de coopérations public-privé et la réalisation d'investissements d'infrastructures pour permettre le développement des activités aéronautiques et plus globalement celui de l'Aéropôle autour d'un bassin d'entreprises fédérateur et attractif. Le syndicat mixte a ensuite été dissout le 31 décembre 2011.

À compter du 1^{er} janvier 2012, la communauté urbaine du Grand Nancy a confié la gestion de l'aéroport par délégation de service public à la CCI de Meurthe-et-Moselle qui a créé une société dédiée à la même date, la société Grand Nancy Aéropôle.

La création d'une société dédiée

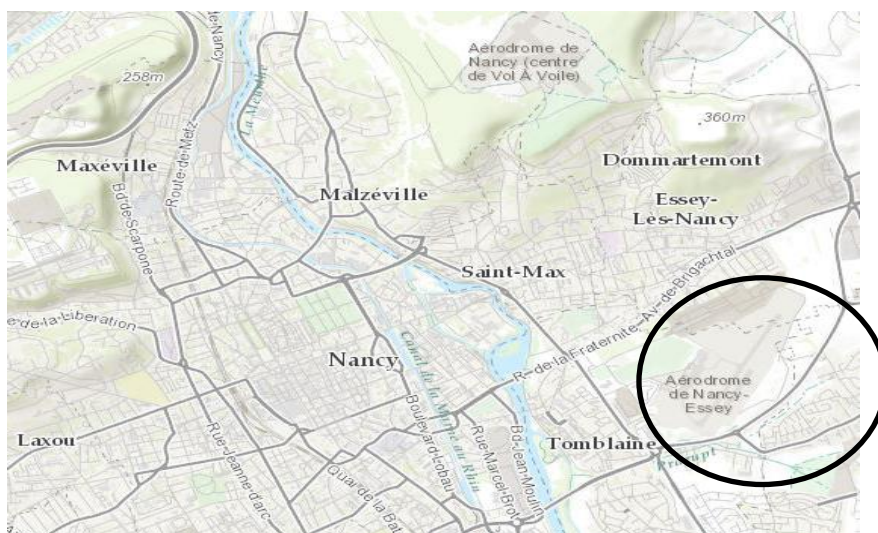
Dans le cadre de la procédure de passation d'une convention de délégation de service public prévue aux articles L. 1411-1 et suivants du code général des collectivités territoriales (CGCT), la collectivité délégante peut demander la création d'une société dédiée à l'exécution de la délégation de service public et doit en informer les candidats dès l'avis d'appel public à la concurrence. Le candidat a également la faculté de créer une société dédiée pour l'exécution de la convention de DSP.

⁶ Document qui constitue l'annexe n° 0 du contrat de délégation de service public.

1.3 La proximité du centre de l'agglomération nancéenne

L'infrastructure de Nancy-Essey est un aéroport de catégorie C⁷, situé sur la commune de Tomblaine. Il est destiné aux courts courriers (étapes < 1 000 km) et au grand tourisme. Il bénéficie d'un positionnement géographique central, à seulement 4 km à l'est de Nancy.

Carte n° 1 : Situation géographique de l'aérodrome de Nancy-Essey



Source : selon les données du site geo.grandnancy.eu

Situé sur une emprise totale de 136 hectares, l'aérodrome dispose d'une tour de contrôle, d'une aérogare de 100 m² à proximité immédiate de la piste principale et équipée pour faciliter les embarquements, d'un espace de détente et de repos pour les équipes de pilotage, d'un parking gratuit de 200 places, de salles de réunion, de bureaux, de nombreux hangars, des ateliers, des abris pour le stationnement d'aéronefs et d'un restaurant ouvert tous les jours soit près de 18 000 m² de bâtiments⁸ (bureaux, hangars, ateliers). Un arrêt de bus se situe à 800 mètres de l'aérogare.

Photo n° 1 : Le bâtiment principal et la tour de contrôle



Source : photo CRC

⁷ En application de l'article R. 6321-36 du code des transports.

⁸ Selon l'annexe n° 2 « biens mis à disposition » du contrat de délégation de service public.

L'aérodrome est doté de deux pistes : une piste en bitume⁹ de 1 600 mètres qui a fait l'objet d'un rallongement de 200 mètres en 2016 et une autre en herbe¹⁰ de 500 mètres. Ce rallongement de la piste principale lui a permis de se mettre en conformité avec les normes européennes, d'accueillir des avions avec plus de capacité (jusqu'à 70 places) et de créer une seconde voie de circulation (taxiway¹¹).

La piste principale permet les décollages et les atterrissages de nuit et par mauvaise visibilité, il est équipé d'une procédure satellitaire dite GNSS (Global Navigation Satellite System) depuis 2016. La piste en herbe, qui n'est que très peu utilisée, reste entretenue par les agents de l'aéroport et sert principalement aux entraînements des équipages du service d'aide médicale urgente (SAMU) et des écoles de pilotage notamment pour les hélicoptères.

Photo n° 2 : Vue aérienne de la plateforme



Source : photo transmise par la SASU Grand Nancy Aéroport

L'aérodrome est accessible 24 heures sur 24 tous les jours de l'année grâce à ses équipements et à l'organisation mise en place. Cependant, il ne bénéficie plus d'un service de douane (police aux frontières) sur place depuis une révision de la cartographie des points de passage frontière¹² opérée en 2011, date à laquelle le ministère de l'intérieur a acté la suppression de l'autorisation des vols internationaux pour l'aérodrome.

L'aérodrome dispose d'une station d'avitaillement, classée « *installation classée pour la protection de l'environnement* » (ICPE), distribuant de l'avgas (sans plomb) par automate avec un volume de stockage de 88 m² et du carburant Jet A1 (gasoil) par camion avitailleur ou par automate. La distribution des deux catégories de carburants d'aviation (le kérosène et l'essence d'aviation) permet à l'infrastructure de répondre aux besoins de l'aviation générale, des aéronefs à réacteurs, aux jets civils et militaires et aux hélicoptères.

⁹ Dimensions : 1600 m x 40 m - elle est équipée d'un dispositif d'aide à l'atterrissage de type GNSS03, et d'aides lumineuses.

¹⁰ Dimensions : 500 m x 50 m.

¹¹ Taxiway : voie située sur un aéroport permettant le déplacement au sol des avions entre les pistes et les zones de stationnement telles que les hangars ou les aérogares.

¹² Un point de passage frontalier est un point de passage autorisé par les autorités compétentes pour le franchissement des frontières extérieures.

Facilement accessible, l'aéroport dispose d'infrastructures (piste, aérogare) et de moyens techniques (station d'avitaillement, hangars, abris) permettant d'accueillir un large éventail d'aéronefs tout en disposant de services adaptés (restauration, embarquement rapide).

1.4 La présence d'autres aérodromes à proximité

Dans le département de Meurthe-et-Moselle, il existe quatre autres aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, héritage de la forte présence militaire dans la région. Ils exercent des activités de vols de loisirs et de tourisme.

Tableau n° 1 : Liste des aérodromes de Meurthe-et-Moselle ouverts à la circulation aérienne publique

<i>Aérodrome</i>	<i>Commune d'implantation</i>	<i>Activités</i>	<i>Propriétaire</i>
<i>Chambley</i>	Hagéville	Activités de loisirs et de tourisme (aviation légère, ULM, montgolfières)	Région Grand Est
<i>Doncourt-lès-Conflans</i>	Doncourt-lès-Conflans	Activités de loisirs et de tourisme (aviation légère, parachutisme, montgolfière et aéromodélisme)	Commune de Doncourt-lès-Conflans
<i>Longuyon-Villette</i>	Longuyon	Activités de loisirs et de tourisme (aviation légère et aéromodélisme)	Mairie de Villette
<i>Lunéville-Croismare</i>	Lunéville	Activités de loisirs et de tourisme (aviation légère)	Syndicat intercommunal pour la gestion de l'aérodrome Lunéville, Chanteheux, Croismare
<i>Nancy-Essey</i>	Tomblaine	Vols de loisirs, écoles de pilotage, vols sanitaires, vols d'affaires	Métropole du Grand Nancy

Source : d'après la liste des aérodromes dont la création et la mise en service ont été autorisées prise pour application des dispositions de l'article D.211-3 du code de l'aviation civile – situation au 28 février 2010 - NOR : DEVA1012766K

Par ailleurs, le département compte également d'autres aérodromes avec des usages restreints (aérodromes de Nancy-Malzéville¹³, Nancy-Azelot, de Villerupt, de Pont-Saint-Vincent et celui du centre hospitalier universitaire de Nancy).

Sur le territoire du département de Meurthe-et-Moselle, seul l'aérodrome de Nancy-Essey accueille de l'aviation d'affaires, plusieurs écoles de pilotage et des vols sanitaires. Il est également le seul à être doté d'un service aéronautique - personnel AFIS (Aerodrome Flight Information Service) et SSLIA (Service de Sauvetage et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs).

¹³ Propriété de Grand Nancy Aéroport.

L'aérodrome de Nancy-Essey se positionne à 45 km de l'aéroport régional de Metz-Nancy-Lorraine situé en Moselle¹⁴, qui rassemble depuis octobre 1991 des vols concernant les lignes commerciales régulières. Classé catégorie B¹⁵ et propriété de la région Grand Est, il est destiné aux services à moyenne distance. Il bénéficie d'un point de passage frontalier (PPF) avec un service de douane sur place qui autorise les vols internationaux (hors espace Schengen). Il accueille également des vols d'aviation d'affaires.

Ainsi, l'aérodrome de Nancy-Essey exerce son activité dans un environnement concurrentiel. Au cours de la période de contrôle, la chambre a constaté l'absence de mutualisation entre ces différents aérodromes. Elle note qu'une démarche a été néanmoins mise en place en ce sens, depuis le 1^{er} septembre 2024, avec l'aéroport d'Épinal-Mirecourt (Vosges).

1.5 L'implication des chambres de commerce et d'industrie de la région dans la gestion d'équipements aéroportuaires

Les chambres de commerce et d'industrie (CCI)

Établissements publics placés sous la tutelle de l'État et administrés par des dirigeants d'entreprise élus (article L. 710-1 du code de commerce), les CCI représentent les intérêts de l'industrie, du commerce et des services. Le réseau des CCI comprend aujourd'hui 121 établissements de niveau national, régional et de proximité dont, en métropole, 13 CCI de région et 80 CCI territoriales. Le budget consolidé de l'ensemble du réseau s'établissait à 2,3 Md€ en 2021.

Les missions des CCI, redéfinies par la loi du 2 août 2005 en faveur des petites et moyennes entreprises, recouvrent, au-delà de leur rôle de représentation des intérêts de leurs membres, leur contribution au développement économique des territoires, des entreprises et de leurs associations en remplissant en faveur des acteurs économiques des missions de service public, des missions d'intérêt général et des missions d'intérêt collectif. Chaque établissement peut assurer une mission de création de gestion d'équipements, en particulier portuaires et aéroportuaires.

1.5.1 La CCI de Meurthe-et-Moselle

La CCI territoriale de Meurthe-et-Moselle, dont le siège social se situe à Nancy, compte, en 2024, 21 salariés dont 19 statutaires au sein de l'institution, plus de 195 collaborateurs permanents et 270 formateurs indépendants répartis dans huit filiales. Elle dispose d'un budget prévisionnel pour 2024 de 4,2 M€ (hors filiales). Son président, en fonctions depuis le 1^{er} janvier 2011, a été réélu pour une nouvelle et dernière mandature de cinq ans¹⁶ (2021-2026) en novembre 2021.

¹⁴ Sur le territoire des communes de Goin, Pagny-lès-Goin, Vigny, Liéhon et Silly-en-Saulnois.

¹⁵ En application de l'article R. 6321-36 du code des transports.

¹⁶ Article L. 713-1 du code de commerce.

Les élus de la CCI exercent notamment des missions de représentation (160 mandats) au sein de nombreux organismes œuvrant en matière économique et plus largement d'équipement et aménagement du territoire au niveau de la métropole et du département.

L'organisation de la CCI recouvre cinq domaines d'action : gagner en compétence par la formation et l'emploi ; exploiter des équipements structurants à travers les infrastructures du département tels que les ports et aéroports de proximité ; faciliter et accompagner l'entrepreneuriat ; dynamiser le développement économique des territoires et enfin à travers les services aux entreprises, activer les mutations de l'économie de proximité.

La CCI a créé huit filiales autonomes organisées autour de trois pôles d'expertise :

- un pôle « *Emploi formation insertion* » (avec CCI Formation EESC, l'École d'enseignement supérieur consulaire), les écoles de la seconde chance et le groupement d'employeurs Geccilor ;
- un pôle « *Entreprendre* » (avec la société Racine et le Carep pour les pépinières d'entreprises, la création, la reprise et la transmission d'entreprise) ;
- et un pôle « *Infrastructures* » avec la plateforme multimodale de Nancy-Champigneulles (SE3M)¹⁷ et Grand Nancy Aéroport (GNA) en charge de l'exploitation de l'aéroport Nancy-Essey.

La CCI ne dispose pas d'étude économique concernant l'aéroport de Nancy-Essey. Cependant, elle s'est dotée d'un plan stratégique de proximité en 2022 pour la période 2023-2025 avec les objectifs suivants pour sa filiale : obtenir à nouveau l'obtention de la qualification « *point de passage frontalier* » qui permettrait d'avoir un service des douanes sur le site, le développement de l'aviation d'affaires, la réfection de la tour de contrôle et la mise aux normes des équipements. Un projet en matière d'énergie renouvelable passant par la réalisation sur le site d'un champ de panneaux photovoltaïques figure également dans la stratégie de la CCI pour participer à la décarbonation de la filière et rechercher des ressources de financement.

1.5.2 Des objectifs régionaux d'infrastructures aéroportuaires définis par la CCI régionale Grand Est

Historiquement, les CCI de la région Grand Est ont été impliquées dans la gestion de plusieurs plateformes aéroportuaires. Aujourd'hui, elles restent présentes soit dans les organes dirigeants, soit en assurant directement la gestion d'un équipement comme c'est le cas pour l'Aéroport du Grand Nancy.

Ainsi, la CCI Troyes et Aube est membre du syndicat mixte de l'aéroport de Troyes-Barbère, qui en est le propriétaire depuis qu'elle n'en assure plus la gestion directe. La CCI des Vosges est associée au capital de la société gérant l'aéroport d'Épinal-Mirecourt (SEAEM). La CCI d'Alsace est présente dans l'actionnariat de la société anonyme gérant l'aéroport de Strasbourg-Entzheim (Bas-Rhin).

¹⁷ Dont l'activité consiste à affréter par voie ferroviaire de nombreux conteneurs vers d'autres destinations depuis le terminal de Frouard-Champigneulles.

La CCI de Meurthe-et-Moselle est également représentée par son président au conseil d'administration de l'établissement public gérant l'aéroport Metz-Nancy-Lorraine.

La CCI régionale Grand Est fédère les huit CCI territoriales, dont celle de Meurthe-et-Moselle¹⁸, présentes dans la région qui compte près de 180 000 entreprises. Elle élabore et met en œuvre une stratégie régionale qui constitue une feuille de route commune pour les CCI relevant de son territoire. Cette stratégie sur la période 2023-2026 vise quatre axes stratégiques qui se déclinent en quatre schémas sectoriels dédiés.

L'axe stratégique n° 3 concerne l'attractivité et le développement du territoire. La CCI régionale s'est dotée d'un schéma sectoriel pour la période 2023-2026 intitulé « *appui aux territoires et gestion des équipements* » qui précise que : « *l'un des enjeux majeurs pour le développement économique relève de l'amélioration de l'accessibilité globale du territoire et de la résolution des points de blocages identifiés dans la région. (...) Parmi les projets aériens, la complémentarité et la coordination de positionnement des aéroports du Grand Est restent des enjeux importants pour le développement économique des territoires* ».

Dans ce schéma, des objectifs ont été développés autour de trois axes : améliorer l'accessibilité et la connectivité du territoire pour un fonctionnement optimal des entreprises ; développer et valoriser les équipements structurants avec l'objectif de poursuivre le déploiement du trafic aérien, en optimisant les complémentarités entre aéroports ; développer et optimiser l'offre foncière et immobilière à vocation économique pour qu'elle soit qualitative, durable et adaptée aux besoins endogènes et exogènes. Concernant le trafic aérien, aucun indicateur de suivi ni objectif chiffré n'ont été définis.

La chambre relève que la CCI Meurthe-et-Moselle s'est dotée d'une stratégie de développement concernant sa filiale et qu'elle a décliné récemment, au 1^{er} septembre 2024, avec l'objectif de développer des complémentarités avec l'aéroport d'Épinal-Mirecourt.

¹⁸ Les autres CCI sont les suivantes : Alsace Eurométropole, Ardennes, Marne en Champagne, Meuse-Haute-Marne, Moselle Métropole Metz, Troyes et Aube, Vosges.

2 UNE GOUVERNANCE DE LA SOCIÉTÉ GRAND NANCY AÉROPÔLE À RENFORCER

2.1 Une société dédiée avec un actionnaire unique

La société par actions simplifiée (SAS)

La SAS est une société commerciale, régie par les articles L. 227-1 et suivants du code de commerce, qui se caractérise par une grande souplesse de fonctionnement. Elle peut être instituée par une ou plusieurs personnes qui ne supportent les pertes qu'à concurrence de leur apport. Lorsque cette société ne comporte qu'un seul actionnaire, celui-ci est dénommée « associé unique ».

Ainsi, le (ou les) associé(s) fondateur(s) détermine(nt) librement, dans les statuts, le capital social et les règles d'organisation de la société. Certaines décisions doivent néanmoins obligatoirement être prises collectivement, en particulier l'approbation des comptes, la répartition des bénéfices, la modification du capital social, la fusion, la dissolution de la société, la nomination des commissaires aux comptes. La loi impose le choix d'un président, représentant de la SAS vis-à-vis des tiers.

La société Grand Nancy Aéroport est une société par actions simplifiée unipersonnelle (SASU) ne comptant qu'un seul associé, la CCI de Meurthe-et-Moselle. Elle est constituée pour une durée de 99 ans. Le capital social est de 50 000 € depuis sa création. Son siège social se situe à l'aéroport, sur la commune de Tomblaine. Les statuts de la société ont été établis le 20 décembre 2011 et déposés le même jour au tribunal de commerce pour immatriculation de la société. Ils n'ont pas fait l'objet de modification.

Aux termes de l'article 2 des statuts, « *la société a pour objet, tant en France qu'à l'étranger, d'assurer : la gestion d'aéroports et de terminaux aéroportuaires et particulièrement, en exécution du contrat de délégation de service public octroyé par la communauté urbaine du Grand Nancy, l'aérodrome de Nancy-Essey ; l'exploitation, la promotion, le développement, la valorisation économique des zones aéroportuaires qui lui sont confiées ; et plus généralement, toute activité de nature à contribuer à l'accomplissement de l'objet social* ».

La société est gérée et administrée par un président, la CCI territoriale de Meurthe-et-Moselle, personne morale, représentée par son président. Ainsi, le représentant légal de la société est le président de la CCI.

Un conseil de gestion représente l'actionnaire unique. Il est composé de quatre conseillers à voix délibérative (le président, membre de droit et trois membres désignés par l'actionnaire unique) ainsi que deux censeurs avec voix consultative (deux élus de la métropole du Grand Nancy). Les membres du conseil de gestion ont été désignés par la CCI en décembre 2016 et janvier 2022 pour des mandats de cinq ans. La métropole du Grand Nancy a désigné ses deux représentants en 2014 et 2020, les maires de Tomblaine et d'Essey-lès-Nancy. Les fonctions de conseillers et de censeurs sont gratuites.

Ainsi, la CCI de Meurthe-et-Moselle bénéficie de la totalité des voix délibératives dans l'instance de gouvernance en tant qu'unique actionnaire de cette société. Toutefois, la métropole du Grand Nancy dispose d'un droit de regard par la présence de deux censeurs.

2.2 Des attributions du conseil de gestion à respecter

L'article 13.1 des statuts de la SASU fixe ses attributions de la manière suivante : *« le conseil de gestion représente l'actionnaire unique pour exercer les attributions prévues par l'article L. 227-9 du code de commerce. Il examine le rapport de gestion et les comptes annuels qui ont été arrêtés par le président. Il approuve le rapport annuel au délégant prévu à l'article L. 1411-3 du code général des collectivités territoriales. (...) Le conseil de gestion est seul compétent pour prendre les décisions suivantes dans les formes ainsi requises : (...) sur décision du président de la CCI après avis du bureau de la CCI : le quitus de sa gestion de président ; la nomination du ou des commissaires aux comptes quand cette nomination est requise ; emprunts et prêts ; cautions données et reçues. Ses décisions sont répertoriées dans un registre ».*

Le conseil de gestion s'est réuni une fois par an depuis 2019 selon un ordre du jour établi (approbation du précédent procès-verbal ; présentation du rapport d'activité de la société ; approbation des comptes de l'exercice clos ; présentation du rapport du commissaire aux comptes, perspectives de développement et questions diverses). Les statuts ne prévoient pas de quorum pour la tenue des réunions. La participation des membres à l'instance a été très variable sur la période, de deux membres présents en 2020 et 2023, à quatre ou cinq en 2019, 2021, 2022 et 2024. Aucun représentant de la métropole du Grand Nancy n'a été présent aux réunions intervenues en 2019 et 2020¹⁹. Les résolutions ont été adoptées à l'unanimité sur l'ensemble de la période de contrôle. Les documents transmis ne mentionnent aucun débat au sein de l'instance.

Chaque année, un rapport d'activité de l'année précédente est présenté sur un support bureautique au conseil de gestion. Il présente les prestations proposées par la plateforme, les moyens, le bilan de l'activité aéronautique, un bilan financier synthétique et les perspectives à venir. En termes de gouvernance, le rapport d'activité apporte peu de précisions : il ne mentionne que la composition du comité d'orientation (voir infra) et n'aborde pas les délégations de pouvoirs et de signature mises en place entre le président de la CCI, le directeur général de la CCI et le directeur délégué de la SASU.

La chambre constate que l'instance n'a pas formellement approuvé le rapport annuel du délégataire au délégant, sur l'ensemble de la période, en méconnaissance des dispositions statutaires.

Les rapports de gestion, dont le contenu est défini à l'article L. 232-1 du code de commerce, sont succincts. Ils présentent les résultats chiffrés mais peu d'éléments sur les évolutions constatées et sur les événements importants survenus au sein de l'entreprise. De manière globale, l'information du conseil de gestion sur la gestion de la société, que ce soit du

¹⁹ Un seul représentant de la métropole lors de la réunion de 2021, 2023, 2024 et les deux membres présents en 2022.

personnel ou en matière financière, est réduite. À titre d'exemple, il n'a pas été informé des augmentations salariales intervenues au 1^{er} janvier 2020 (+ 1,5 % pour chaque salarié), en septembre 2022 (+ 2 % pour chaque salarié) et en mai 2023 (entre + 1,57 % et 2,84 % représentant 65 € brut par salarié). Enfin, la chambre constate une présentation très sommaire des éléments financiers.

Outre l'absence de tenue d'un registre et d'avis du bureau de la CCI, la lecture des procès-verbaux a permis de constater l'absence de quitus donné à la présidence pour les exercices 2019 à 2021. Par ailleurs, le conseil de gestion n'a pas été appelé à se prononcer sur les cautions données ou reçues sur l'ensemble de la période de contrôle ni sur les conditions du rachat de l'emprunt de 2 M€ en 2021 (voir infra).

2.3 Les limites aux fonctions de président et de directeur général de la société

La société Grand Nancy Aéroport n'ayant qu'un actionnaire unique, la CCI de Meurthe-et-Moselle, le président et le directeur général de la CCI en sont les président et directeur général.

Les statuts de la SASU précisent les rôles du président et du directeur délégué. Ainsi, la société est gérée et administrée par un président, la CCI de Meurthe-et-Moselle, personne morale. Celle-ci est valablement représentée par son président, personne physique, qui est soumis aux mêmes conditions et obligations et encourt les mêmes responsabilités civiles et pénales que s'il était président de la société en son nom propre, sans préjudice de la responsabilité solidaire de la personne morale qu'il dirige. Il représente la société à l'égard des tiers. Il peut déléguer ses pouvoirs d'organisation interne, pour un objet et une durée déterminée.

Aux termes de l'article 12 des statuts, « *le président ne peut, sans délibération appropriée de l'actionnaire unique, et sauf à engager sa responsabilité personnelle : décider des investissements supérieurs au montant des marchés de services et de fournitures de l'État ; céder des éléments d'actif d'une valeur supérieure au montant des marchés de services et de fournitures de l'État ; procéder à la création de filiales, prises de participations* ». Le seuil des marchés de services et de fournitures de l'État a évolué sur la période : 144 000 € HT jusqu'au 31 décembre 2019²⁰, 139 000 € HT à compter du 1^{er} janvier 2020, 140 000 € HT à compter du 1^{er} janvier 2022, 143 000 € HT à compter du 1^{er} janvier 2024.

Par ailleurs, les pouvoirs du directeur général, la durée de ses fonctions et sa rémunération sont déterminés par une décision du président. Il peut être révoqué à tout moment.

²⁰ Avis relatif aux seuils de procédure et à la liste des autorités publiques centrales en droit de la commande publique, publié au Journal officiel du 31 mars 2019 (NOR : ECOM1831821V) ; Avis relatif aux seuils de procédure et à la liste des autorités publiques centrales en droit de la commande publique, publié au Journal officiel du 10 décembre 2019 (NOR : ECOM1934008V) ; Avis relatif aux seuils de procédure et à la liste des autorités publiques centrales en droit de la commande publique, publié au Journal officiel du 9 décembre 2021 (NOR : ECOM2136629V) ; Avis relatif aux seuils de procédure et à la liste des autorités publiques centrales en droit de la commande publique, publié au Journal officiel du 7 décembre 2023 (NOR : ECOM2332367V).

S'il dispose, à l'égard de la société, des mêmes pouvoirs que le président, il ne peut cependant pas représenter la société vis-à-vis des tiers ; le seul représentant légal de la société à l'égard des tiers étant le président de la CCI.

Deux directeurs généraux se sont succédés sur la période, le directeur général actuel ayant pris ses fonctions au 1^{er} juillet 2023. Les deux directeurs généraux successifs ont accordé, par arrêtés des 6 décembre 2019 et 1^{er} juillet 2023, une large délégation de pouvoir au directeur délégué de la SASU Grand Nancy Aéroport notamment en matière de gestion du personnel, de sécurité des établissements recevant du public et de facturation.

La chambre a relevé des anomalies concernant la signature de certains actes.

Ainsi, la SASU a acquis, en 2021, par le biais d'un contrat de crédit-bail avec option d'achat sur une durée de 10 ans avec une banque, un véhicule d'incendie et de secours pour un montant total de 414 351 € HT. Un contrat de crédit-bail est un contrat de location à durée déterminée entre une entreprise et un établissement spécialisé qui peut être une banque ou un autre organisme de financement. Cet engagement est assorti d'une option d'achat que la société locataire peut lever à la fin de l'échéance. Ce contrat a été signé par le directeur général alors en fonction, le 12 août 2021. Or, au vu du montant du contrat, une délibération de l'actionnaire unique, le conseil de gestion²¹, était nécessaire pour permettre la signature du contrat, ce qui n'a pas été le cas.

La signature du contrat permettant le rachat de l'emprunt de 2 M€ contracté en février 2013, a été signé par le directeur général alors en fonction, le 25 novembre 2021, alors même qu'aucun avis du bureau de la CCI n'avait été émis ni aucune décision prise par le conseil de gestion, seul compétent²², pour décider du recours à un emprunt et autoriser sa signature.

Par ailleurs, le directeur délégué de la SASU a disposé, sur l'ensemble de la période de contrôle, d'une délégation de signature du directeur général de la CCI « *pour tous les actes relevant de l'administration courante de la société, notamment les actes relatifs à l'engagement de dépenses de la société dans la limite de 5 000 €* ». Le contrôle a permis de relever que le directeur délégué a signé certaines conventions d'occupation temporaire. Cependant, la signature de ces conventions comportant des incidences financières pour la SASU et l'engageant sur plusieurs années avec des tiers, elles ne sauraient être assimilées à des actes relevant de l'administration courante de la société.

La chambre invite la SASU à veiller au strict respect des compétences statutaires des organes dirigeants, à préciser le contenu de la délégation de signature du directeur délégué de la SASU tout en améliorant l'information qui est transmise au conseil de gestion. Elle prend note des évolutions annoncées par le président de la CCI en matière de délégations de signature.

Rappel du droit n° 1 : (SASU - CCI) : Veiller au strict respect des compétences statutaires des organes dirigeants (conseil de gestion, bureau de la CCI, président, directeur général).

Rappel du droit n° 2 : (SASU Grand Nancy Aéroport) : Préciser le contenu de la délégation de signature du directeur délégué de la SASU.

²¹ Représentant l'actionnaire unique, la CCI de Meurthe-et-Moselle selon l'article 13.1 des statuts.

²² Selon l'article 13.1 des statuts.

2.4 Un non-respect de la législation sur les conventions réglementées

2.4.1 Des dispositions législatives et statutaires précises

Aux termes de l'article L. 227-10 du code de commerce applicable aux sociétés par actions simplifiées, « *par dérogation aux dispositions du premier alinéa, lorsque la société ne comprend qu'un seul associé, il est seulement fait mention au registre des décisions des conventions intervenues directement ou par personnes interposées entre la société et son dirigeant, son associé unique ou, s'il s'agit d'une société actionnaire, la société la contrôlant au sens de l'article L. 233-3* ».

Par ailleurs, l'article 15 des statuts de la SASU prévoit que « *le président et le directeur général doivent aviser l'actionnaire unique des conventions intervenues directement ou par personne interposée entre eux-mêmes et la société à l'occasion de la consultation de l'actionnaire unique sur les comptes annuels. Ces conventions sont inscrites sur un registre spécial. L'associé unique doit approuver lesdites conventions. Les conventions non approuvées produisent néanmoins leurs effets, à charge pour le président et le directeur général les ayant autorisées, d'en supporter les conséquences préjudiciables pour la société* ».

Le règlement intérieur de la CCI de Meurthe-et-Moselle, adopté le 20 décembre 2021, ne comporte que peu de dispositions concernant les filiales de la CCI. Ainsi, la création, la prise de participation (ou extension de participation) ou la cession de participation à une structure tierce de droit public ou privé nécessite une approbation de l'assemblée générale de la CCI (article 6.4). Des dispositions existent également pour les transferts d'activité à une entité tierce (article 6.3). Les comptes de ces entités tierces, si elles sont contrôlées de manière exclusive ou conjointe par la CCI, sont consolidés avec ceux de la CCI. Il n'existe pas de dispositions particulières sur les relations entre la CCI et ses filiales, si ce n'est l'absence de rémunération des membres élus et associés y compris en qualité de représentant de la CCI dans des filiales (article 1.1.3).

2.4.2 Des conventions en matière de compte courant d'associé à régulariser

Le recours à un compte courant d'associé

Les avances accordées par les associés d'une société sont inscrites dans un compte courant d'associé au passif du bilan de l'entreprise. L'associé unique d'une SASU peut utiliser son compte courant d'associé pour mettre des fonds à disposition de sa société. Ces avances de trésorerie ne constituent pas des apports en capital social. En contrepartie, la SASU a une dette envers l'associé. Ce dernier pourra obtenir le remboursement de ces avances selon des modalités librement convenues. Les sommes prêtées peuvent être rémunérées par un intérêt, déductible fiscalement dans une limite fixée par la loi²³. Toutefois, si le compte courant est rémunéré, les avances effectuées doivent être vraiment nécessaires à la SASU. À défaut, l'associé unique risque de mettre en jeu sa responsabilité personnelle.

En 2023, un peu plus de 12 % de l'endettement soit 0,7 M€ provient d'avances à long terme de trésorerie en compte courant d'associé de la CCI de Meurthe-et-Moselle. En effet, de telles avances ont été consentie par la CCI à sa filiale pour un montant total de 600 000 € : le 20 janvier 2012, pour un montant de 150 000 € ; le 13 février 2012 pour un montant de 150 000 € ; le 1^{er} février 2013, pour un montant de 100 000 € ; et en juin 2020 pour un montant de 200 000 €.

Deux conventions ont été signées en juin 2015 (pour régulariser les avances de 400 000 € préalablement versées en 2012 et 2013) et en juin 2020. Les signataires sont d'un côté, la CCI de Meurthe-et-Moselle avec la signature de son président et de l'autre, la SASU avec la signature du directeur général de la CCI alors en fonction.

Les deux conventions précisent que l'avance est consentie pour une durée indéterminée et qu'elle ne porte pas intérêt. Or, la lecture des états financiers, présentés aux instances de la SASU et de la CCI, montre que des intérêts ont été générés chaque année, venant augmenter le capital du compte courant d'associé.

Tableau n° 2 : Évolution du compte courant d'associé au bilan de la SASU

En €	2019	2020	2021	2022	2023
Compte courant associés (compte 455000)	457 169	666 178	676 866	687 696	698 699
Intérêts courus (compte 455800)	7 176	9 009	10 688	10 830	11 003

Source : d'après les états financiers de la SASU

En l'espèce, le conseil de gestion qui représente l'actionnaire unique, la CCI, n'a pas approuvé et n'a pas été avisé de la conclusion de l'avance long terme de 200 000 € consentie le

²³ Pour les entreprises qui clôturent un exercice de 12 mois le 31 décembre 2023, le taux maximal d'intérêts déductibles s'élève à 6,08 % (Avis ECOT2335703V du 26.12.2023).

15 juin 2020, en méconnaissance des statuts. De même, le bureau de la CCI n'a pas émis d'avis sur cette convention. Aucun registre n'a été mis en place.

En annexe des procès-verbaux des réunions du conseil de gestion, il est fait mention que « *l'associé unique détient un compte courant d'associé qui a été rémunéré au taux de 1,60 % au cours de l'exercice* », ce qui est en contradiction avec les dispositions conventionnelles qui ne prévoient pas une telle rémunération, situation que ne connaissent pas les membres du conseil de gestion. Le montant des intérêts calculés sur les avances consenties par la CCI d'un montant total de 600 000 € représentait au 31 décembre 2023 une somme de 98 699 € dont 48 706 € de 2019 à 2023, qui a augmenté de manière irrégulière le compte courant d'associés de la CCI.

Par ailleurs, ces conventions ne prévoient aucune disposition sur les modalités de remboursement des avances consenties. Les documents transmis ne comportent aucune analyse sur la nécessité de les maintenir à ce niveau.

La chambre demande donc à la SASU de prévoir les modalités de remboursement de ces avances, d'analyser objectivement leur utilité au regard de la situation financière de la SASU et de régulariser le montant des intérêts courus du compte courant d'associés de la CCI au niveau juridique, comptable et fiscal.

Elle prend note que le président de la CCI et de la SASU s'est engagé à régulariser le montant des intérêts courus du compte courant d'associé de la CCI et à établir un calendrier de remboursement des avances après avoir analysé leur utilité au regard du nouveau plan de développement élaboré.

Rappel du droit n° 3 : (SASU-CCI) : Régulariser juridiquement, comptablement et fiscalement les intérêts des avances en compte courant d'associés de la CCI de Meurthe-et-Moselle pour les rendre conformes aux dispositions conventionnelles.

2.5 Le recours à une autre filiale de la CCI en l'absence de contrat

En 2021 et 2022, la SASU a eu recours à la société d'exploitation multimodale de Meurthe-et-Moselle (SE3M), qui est également une filiale de la CCI de Meurthe-et-Moselle. Cette société créée en août 2013, sous la forme d'une SASU avec un capital social initial de 50 000 € est présidée par la CCI de Meurthe-et-Moselle. Son directeur général est celui de la CCI. Elle assure, depuis 2013, la gestion, par convention de délégation de service public avec Réseau Ferré de France, du terminal de transport ferroviaire de Champigneulle pour la mise en œuvre d'une offre multimodale (fer, route).

La société Grand Nancy Aéroport a versé 14 400 € en 2021 et 17 280 € en 2022, sommes comptablement enregistrées en sous-traitance générale, à la société SE3M. L'objet des prestations qui n'ont donné lieu à aucun contrat, ni aucune facture, était la mise à disposition de personnel « *manutentionnaire logistique* » qualifié (détenteur de certificats d'aptitude à la conduite en sécurité – CACES : Certificat d'aptitude à la conduite en sécurité). Le recours à cette filiale qui n'a pas fait l'objet d'une approbation du conseil de gestion ni même d'une information, aurait été justifié, selon le directeur général alors en fonction, par la réalisation de

prestations dans le cadre de la crise sanitaire (installation de conteneurs de stockage sur le site de l'aérodrome et aide à l'installation d'un atelier de fabrication de masques).

Au regard de ces constats, la chambre rappelle à la SASU et à la CCI la nécessité de respecter la législation relative aux conventions réglementées et recommande en conséquence de mettre en place un dispositif de contrôle interne permettant de prévenir ces risques.

Recommandation n° 1. (SASU – CCI) : Mettre en place un dispositif de contrôle interne en matière de conventions réglementées et de prévention des risques.

2.6 Une organisation et des effectifs stables

2.6.1 Les missions exercées

Depuis le 1^{er} janvier 2012, la SASU, filiale de la CCI de Meurthe-et-Moselle assure l'exploitation de la plateforme aéroportuaire. Cette gestion est directement rattachée au directeur général de la CCI et relève au quotidien d'un directeur délégué, encadrant 10 salariés. Les principales missions de la société sont :

- les activités aéronautiques, liées au flux des avions (atterrissage et balisage, stationnement, services d'escalaire/assistance commerciale et pistes, avitaillement) et aux flux de passagers ;

- les missions de service public relatives à la sûreté et à la sécurité (surveillance, contrôle d'accès, inspection des passagers et des bagages, de l'état des pistes et du balisage, contrôle du matériel, lutte contre le péril animalier), notamment le service de sauvetage et de lutte contre les incendies des aéronefs (SSLIA) ;

- les activités d'information sur les vols (AFIS²⁴, service d'information et d'alerte), en l'absence de contrôleurs aériens, qui consistent à fournir aux pilotes les informations de vol (conditions météorologiques, état de la plateforme, travaux en cours, éléments de régularisation du trafic) et à déclencher l'alerte en cas de risque ou d'accident ;

- les activités extra-aéronautiques (gestion domaniale des biens de la DSP).

Sur l'ensemble de la période de contrôle, le directeur délégué a bénéficié d'une délégation de pouvoir de chacun des directeurs généraux de la CCI successifs en matière de réglementation du travail (dont recrutement du personnel, promotion du personnel, l'exercice du pouvoir disciplinaire, le tout après proposition au directeur général, ainsi que la réglementation liée à la durée du travail, aux repos et aux congés). La gestion administrative et sociale ainsi que l'édition des bulletins de paye est assurée par un cabinet d'experts-comptables.

²⁴ En anglais, « Aerodrome Flight Information Service ».

2.6.2 La stabilité des effectifs

L'effectif en propre de la société, a été stable sur la période. Composé de 11 salariés à temps plein, il comprend un directeur délégué en charge de l'exploitation, trois agents AFIS, cinq agents polyvalents affectés notamment au service de sécurité et de lutte contre les incendies des aéronefs (agents SSLIA), un chargé de mission développement économique recruté en 2019 et une assistante de direction (cf. annexe n° 2). Le personnel est principalement masculin (91 %).

Afin d'assurer de manière indépendante la fonction chargée de développer et de maintenir les systèmes de management de la sécurité (SMS) par les prestataires de services de la gestion du trafic aérien²⁵, un salarié de la société d'exploitation de l'aéroport d'Épinal-Mirecourt (SEAEM) est mis à disposition de la SASU pour exercer cette tâche. Réciproquement, le directeur délégué de la SASU fait l'objet d'une mise à disposition en faveur de la SEAEM dans les mêmes conditions. Cette organisation a été mise en place sur l'ensemble de la période de contrôle et ne donne pas lieu à des transferts financiers²⁶. Cependant, seule une convention de mise à disposition de décembre 2023 pour chacun des deux salariés concernés d'une durée d'un an renouvelable tacitement a pu être transmise à la chambre, aucun document attestant cette mise à disposition au préalable n'a pu être communiquée.

Le comité social et économique (CSE) est l'instance de représentation du personnel dans l'entreprise. Il doit être mis en place dans les entreprises de 11 salariés et plus. Jusqu'en mai 2023, la société ne comptait pas de délégué du personnel. Lors des dernières élections professionnelles, un seul salarié s'est porté candidat et a été élu pour quatre ans. Conformément au code du travail (article L. 2315-21), des réunions mensuelles entre l'employeur et le CSE ont été mises en place, mais seulement à compter de février 2024.

Au cours de la période, la société a connu le départ de deux salariés (un après une rupture conventionnelle en juin 2020 et un en retraite en février 2021). Ces deux salariés ont été remplacés.

L'ensemble du personnel bénéficie de contrats de travail de droit privé, contrats assujettis à l'application de la convention collective nationale du personnel au sol des entreprises de transport aérien. L'analyse des dossiers du personnel a montré qu'un nouveau contrat de travail a été rédigé pour chaque membre du personnel présent lors de la création de la SASU. Un organigramme de la société et un descriptif des missions confiées sont systématiquement annexés au contrat de travail.

Le personnel a réalisé des formations régulières sur la période de contrôle entre 12 et 20 par an pour un coût total de 78 000 €. Un document unique d'évaluation des risques professionnels²⁷ a été rédigé. Il recense les risques auxquels les salariés sont exposés par secteur²⁸ et fait l'objet d'un suivi des actions mises en œuvre.

La société ne dispose pas d'un suivi de l'absentéisme pour l'ensemble des salariés. Cependant, les absences ayant un impact sur la continuité des services aéroportuaires sont comptabilisées chaque année et indiquées dans le rapport annuel du délégataire. En ce domaine,

²⁵ Prévu par l'article L. 211-3 du code de l'aviation civile devenu L. 6331-3 du code des transports.

²⁶ Conventions de mise à disposition sans but lucratif.

²⁷ Prévu par l'article R. 4121-1 du code du travail.

²⁸ AFIS et administratif, assistance, avitaillement, SSLIA.

l'absentéisme est en forte augmentation depuis 2022 et concerne à titre principal les cinq agents polyvalents SSLIA. Il s'agit exclusivement d'arrêts pour maladie ordinaire, aucun accident du travail n'étant intervenu depuis 2019. Une organisation en mode dégradée a été mise en place pour permettre la continuité de service (présence d'un agent SSLIA de niveau 3 au lieu de deux, ce qui permet d'accueillir les vols sanitaires).

La SASU devra faire face dans les années à venir à un important renouvellement de ses salariés puisque près de la moitié d'entre eux (45 %) est âgée de 58 ans et plus, ce qui constitue un enjeu en termes de gestion des emplois et des compétences dans un secteur professionnel nécessitant une technicité particulière.

Pour la première fois en fin d'année 2023, un entretien annuel d'évaluation a été réalisé pour chaque salarié. La chambre constate l'absence de tels entretiens les années précédentes alors même que l'accord local du 5 décembre 2012 sur le forfait jour (voir infra) prévoyait leur tenue. La lecture des entretiens révèle des tensions internes, certains regrettant un manque de dialogue dans un contexte d'évolutions réglementaires sur l'activité aéronautique.

Enfin, malgré l'obligation posée par l'article L. 6315-1 du code du travail, aucun entretien professionnel n'a été réalisé au sein de la société. Pour rappel, chaque salarié doit en bénéficier, tous les deux ans, afin d'évoquer ses perspectives d'évolution professionnelle, notamment en termes de qualifications et d'emploi. La chambre invite la société Grand Nancy Aéroport à compléter les actions déjà mises en œuvre en réalisant un entretien professionnel avec chaque salarié.

2.6.3 Une réorganisation récente du temps de travail

La convention individuelle de forfait en jours

C'est un document établi par écrit, qui formalise les conditions permettant au salarié de travailler dans le cadre d'un forfait en jours. Les conditions applicables au salarié sont fixées soit par un accord collectif d'entreprise soit par une convention ou un accord de branche. L'accord du salarié est obligatoire. Seuls peuvent conclure une convention individuelle de forfait en jours sur l'année, dans la limite du nombre de jours fixé par l'accord collectif, les cadres disposant d'une autonomie dans l'organisation de leur emploi du temps et non soumis à un système de pointage (manuel, automatique ou informatique) et les salariés dont la durée du temps de travail ne peut être prédéterminée et qui disposent d'une autonomie dans l'organisation de leur emploi du temps²⁹. Dans ce cadre, le salarié n'est donc pas soumis au respect des durées maximales quotidienne et hebdomadaire de travail.

L'aéroport est ouvert du lundi au vendredi de 9h00 à 19h00 et les samedi, dimanche et jours fériés, les heures d'ouvertures sont les suivantes : 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 19h00. L'aéroport est fermé le 1^{er} mai, le 25 décembre, le 1^{er} janvier et le 1^{er} novembre. Le dispositif technique permet une ouverture de l'aérodrome tous les jours de l'année et de nuit.

À l'issue de chaque journée, deux salariés (un agent en charge de l'information de vol et un agent polyvalent, pompier/avitailleur) sont en position d'astreinte de 19h15 à 8h30 permettant l'activation de l'aérodrome pour tout vol notamment sanitaire (greffe

²⁹ Article L. 3121-58 et suivants du code du travail.

principalement) avec un préavis de 45 min. Le centre hospitalier dispose de la liste et des coordonnées du personnel d'astreinte. Pour les quatre jours fériés de fermeture, deux agents sont d'astreinte de 8h30 à 19h15. Ce dispositif entraîne le versement d'indemnités d'astreinte de 1,8 € brut de l'heure³⁰.

Cette organisation du travail et les moyens techniques mis en œuvre permettent à la plateforme d'offrir à ses usagers un service étendu en adéquation avec les objectifs fixés par le contrat de DSP.

Concernant le temps de travail, un accord collectif d'entreprise d'une durée indéterminée, conclu le 5 décembre 2012, a fixé les conditions de recours au forfait en jours sur l'année à compter du 1^{er} janvier 2013. Ainsi, tous les salariés de la SASU étaient soumis à un décompte forfaitaire de leur temps de travail apprécié en nombre de jours travaillés, fixés à 218 jours pour une année complète de travail. Ce chiffre correspond au nombre de jours maximum de travail dans l'année possible (article L. 3121-64 du code du travail).

Or, dans les faits, cette organisation du temps de travail n'était plus suivie. En effet, un décompte de la durée de travail à la semaine civile s'opérait, en l'absence de nouvel accord d'entreprise et de modifications des contrats de travail et des bulletins de paie, qui faisaient toujours référence au forfait jours. La société a fait l'objet, en octobre 2023, d'un contrôle par la direction départementale de l'emploi, du travail et des solidarités (DDETS) de la Meurthe-et-Moselle. Un courrier de mars 2024 demande à la SASU la régularisation des heures supplémentaires, sur trois ans, liée à l'abandon du forfait jour et lui rappelle ses obligations concernant la négociation collective des accords d'entreprise.

La régularisation des heures supplémentaires aux salariés a fait l'objet d'une provision de 100 000 € dans les états financiers de l'exercice 2023. Cette régularisation est intervenue sur les fiches de paie d'avril et mai 2024 pour un montant total de 48 900 €.

Un nouvel accord local a été signé le 5 avril 2024 pour une mise en œuvre au 1^{er} mai 2024. Il comporte deux chapitres, un sur l'aménagement du temps de travail et un autre sur la rémunération incluant le dispositif d'astreinte. En matière de temps de travail, les salariés qui ne sont pas cadres sont dorénavant soumis au principe de l'annualisation du temps de travail sur une base annuelle de 1 607 heures avec 30 à 32 jours de congés annuels prévus par la convention collective³¹ et 10 jours de congés additionnels. La mise en place de cet accord n'appelle pas d'observation. Cependant, la chambre invite la SASU Grand Nancy Aéroport à finaliser la mise en place de ce nouvel accord en procédant à l'installation d'un dispositif de contrôle du temps de travail.

2.6.4 Une évolution des rémunérations au rythme de la convention collective

En matière d'astreinte, le code du travail³² prévoit deux possibilités pour les mettre en place : soit par une convention ou un accord d'entreprise ou d'établissement ou, à défaut une

³⁰ Montant en vigueur depuis le 1^{er} mai 2024.

³¹ Le nombre de jours de congés est portés à 31 jours après 5 ans d'ancienneté et à 32 jours après 10 ans, aux termes de l'article 27 de la convention collective.

³² Articles L. 3121-11 et L. 3121-12 du code du travail.

convention ou un accord de branche, soit par décision unilatérale de l'employeur et après avoir obtenu l'avis du CSE et informé l'inspection du travail.

En l'espèce, le salaire est fixé par le contrat de travail de chaque salarié qui précise qu'« à ce salaire s'ajoute conventionnellement et selon les modalités définies par la convention collective ou l'accord local d'entreprise du 28 février 2008 et son avenant du 4 juillet 2011 : une gratification annuelle, une prime d'ancienneté, des indemnités de panier repas et des primes d'astreinte ». Ainsi, pour verser les astreintes à ses salariés sur l'ensemble de la période, la SASU s'est appuyé sur un accord local d'entreprise de 2008 du syndicat mixte de gestion de l'aéroport dissous en décembre 2011, lequel n'avait pas vocation à s'appliquer aux salariés repris par la SASU. L'adoption du nouvel accord local en avril 2024 règle, à compter du 1^{er} mai 2024, cette absence de base juridique en matière de rémunération.

Par ailleurs, les rémunérations doivent respecter les dispositions prévues par la convention collective applicable en matière de salaires minima hiérarchiques. Ces dispositions s'appliquent quelle que soit la taille de l'entreprise. L'ensemble des contrats de travail, et leurs avenants, des salariés de la SASU renvoie à la classification des postes et aux coefficients de la convention collective. Cependant, aucun contrat ne précise les salaires ou appointements minimaux afférents à cette classification en méconnaissance de l'article 13³³ de la convention collective.

La rémunération telle qu'indiquée dans les contrats de travail a été fixée à un niveau équivalent ou supérieur aux salaires minima hiérarchiques lors de la signature du contrat. Or, depuis 2012, la grille des salaires minima a évolué à de nombreuses reprises. La chambre constate que l'ensemble des rémunérations versées au 31 décembre 2023 respectent les salaires minima prévus par la convention collective nationale applicable, elles sont même plus favorables pour les salariés, le différentiel étant d'environ 20 %³⁴.

Cependant, la SASU n'a pas procédé depuis 2012 à une revue exhaustive des contrats pour mettre à jour la rémunération brute des salariés alors même que les salariés ont bénéficié d'augmentations salariales décidées par le directeur général sur la période de contrôle : au 1^{er} janvier 2020 (+ 1,5 % pour chaque salarié), en septembre 2022 (+ 2% pour chaque salarié) et en mai 2023 (entre + 1,57 % et 2,84 % représentant 65 € brut par salarié). Le niveau de ces augmentations correspond à celles pratiquées pour faire évoluer les grilles salariales de la convention collective. Par ailleurs, la lecture des contrats de travail montre que certaines évolutions importantes de la rémunération n'ont pas fait l'objet d'avenant au contrat initial.

La chambre invite la SASU à revoir l'ensemble des contrats de travail pour préciser les salaires ou appointements minimaux afférents à la catégorie d'appartenance pour chacun de ses salariés et à mettre en cohérence le montant de la rémunération brute des salariés prévu au contrat de travail avec celle effectivement versée. Elle prend note du travail de régularisation engagé par la SASU en matière de contrats de travail.

³³ Article 13 : « Tout engagement sous contrat à durée indéterminée est obligatoirement notifié, avant la fin de la période d'essai, par un document écrit tel que lettre, échange de lettres, contrat, précisant : la date d'effet du contrat de travail ; l'emploi (ou la fonction) et les lieux où il est exercé ; la catégorie ou le groupe dans lequel l'intéressé est classé, le coefficient hiérarchique et les salaires ou appointements minimaux afférents à cette catégorie ou à ce groupe tels qu'ils sont définis dans les annexes par catégorie ; les éléments de rémunération réelle. Toute modification de caractère individuel apportée à l'une des clauses du contrat de travail ainsi défini fait, préalablement à son application, l'objet d'une nouvelle notification écrite ».

³⁴ En moyenne pour les 11 salariés.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

La SASU Grand Nancy Aéroport, qui ne compte qu'un seul associé, la CCI de Meurthe-et-Moselle, doit renforcer sa gouvernance en veillant à respecter strictement les attributions des organes dirigeants, en améliorant la qualité de l'information transmise au conseil de gestion et en mettant en place des mesures de contrôle interne en matière de prévention des risques.

Depuis le début de la DSP, les effectifs ont été maintenus et sont stables avec 11 salariés. L'organisation et les moyens techniques mis en place permettent d'offrir un service étendu aux usagers. Au vu des constats opérés, la chambre invite la société à améliorer de manière globale la gestion et le pilotage des ressources humaines, tout en poursuivant la mise en place du dialogue social.

3 UN CONTRAT DE DÉLÉGATION PARTIELLEMENT APPLIQUÉ ET IMPARFAITEMENT SUIVI

3.1 Les principales dispositions du contrat

3.1.1 L'objet du contrat

La convention de délégation de service public (DSP) signée en décembre 2011 entre la métropole du Grand Nancy et la CCI de Meurthe-et-Moselle, pour une application au 1^{er} janvier 2012, porte sur l'exploitation, le développement et la valorisation, pendant 25 ans, de l'Aéroport de Nancy-Essey. Cette convention n'a pas fait l'objet d'avenant depuis sa signature. Un projet d'avenant en 2022 modifiant le périmètre de gestion de la DSP n'a pas été signé par le président de la métropole du Grand Nancy (voir infra).

Le service délégué est décomposé en deux volets :

- un volet dit « *service aéronautique* » portant sur l'exploitation, la promotion, le développement et le renforcement de l'offre aéronautique de l'aérodrome de Nancy-Essey, le renouvellement, l'entretien des terrains, ouvrages, bâtiments, installations, matériels, réseaux et services du périmètre réservé de l'aérodrome. Le délégataire assure (...) l'exploitation de l'aérodrome ;
- un volet dit « *service aéroport* » (secteurs A et B de la carte) portant sur l'exploitation, la promotion, le développement, la valorisation économique de la zone aéronautique non réservée ainsi que le secteur de la zone dite « *du 7^{ème} RHC* », et l'insertion de l'aérodrome dans le paysage économique, social et urbain.

Carte n° 2 : Périmètre initial de gestion de la délégation de service public



Source : Annexe n° 1 bis de la convention de DSP

Concernant le service aéronautique, la convention prévoit *a minima* le maintien des services existants en 2011, le respect de ces dispositions étant assuré par le suivi d'indicateurs de performance définis dans le contrat de DSP. Par ailleurs, le délégataire a pour mission³⁵ de renforcer prioritairement l'activité sur plusieurs axes de développement des services aéronautiques : l'aviation d'affaires et l'avion-taxi ; le travail aérien ; la formation avec des simulateurs avec une plateforme adaptée ; le micro-fret ; le rééquilibrage de la typologie des mouvements (entre ceux existants et ceux à renforcer) ; l'augmentation des tarifs pour maximiser les revenus.

S'agissant de la gestion du service aéroport, le délégataire dispose de droits réels immobiliers sur les dépendances de la zone non réservée. La convention prévoit « *qu'une attention particulière est portée sur l'intégration paysagère des futurs développements ainsi que de façon globale sur la prise en compte de principes de développement durable* ». Enfin, il est indiqué que ce service a pour fonction, au profit du délégataire, mais à ses risques et périls, de permettre la réalisation d'un équilibre économique de l'ensemble du service délégué.

En conséquence, l'équilibre économique de la DSP repose sur l'exploitation des deux services, aéronautique et aéroport.

3.1.2 Une stratégie de développement non mise à jour

Des orientations et des objectifs ont été assignés au délégataire pour mettre en œuvre la stratégie de développement de l'aéroport, telle qu'issue de l'étude prospective de janvier 2011 réalisée par un cabinet conseil. Le schéma de développement retenu pour la plateforme par la métropole du Grand Nancy est d'adopter une image de plateforme d'affaires pour stimuler le développement économique par la réalisation de certains travaux d'investissements (améliorer

³⁵ Article 2.3 de la convention de DSP.

la qualité des infrastructures, rafraîchir ou réhabiliter certains hangars et allonger la piste principale) d'un montant estimé dans l'étude entre 4 et 8 M€ et la mise en place d'un plan de communication efficace.

Un plan de développement prévisionnel sur la durée de la convention a été proposé par le délégataire dans son offre et a été intégré comme annexe n° 1 TER à la convention de DSP. Ce plan s'articule autour de quatre pôles :

- un pôle de plaisance (déplacement des activités de plaisance permettant de libérer le front de piste et des bâtiments à rénover ou à reconstruire, cette opération devant permettre aux associations de bénéficier d'un espace dédié, y compris l'esplanade) ;
- un pôle formation (avec le transfert des centres de formations aéronautiques, le développement par la SASU d'une offre spécifique en tant qu'organisme de formation et de saisir certaines opportunités comme le recours à des chantiers d'insertion pour la rénovation de bâtiments ou de créer des pistes de conduite pour les examens) ;
- un pôle business affaires (par le transfert vers des hangars plus opérationnels des activités existantes et l'arrivée de nouvelles activités concernant les hélicoptères) ;
- un pôle ludique (avec la présence sur site d'un restaurant et d'une société exploitant un karting, permettant au grand public de connaître l'Aéropôle).

La chambre constate que le plan de développement prévisionnel n'a pas été remis à jour depuis le début de la DSP alors même que de nombreux changements sont intervenus depuis, dont la fin de l'exploitation du karting, l'absence de proposition d'offres de formation par la SASU et la baisse continue de l'activité aéronautique liée aux vols d'affaires et aux mouvements commerciaux. Les rapports annuels du délégataire ne reprennent pas cette organisation par pôle pour la présentation des activités réalisées par la SASU. De même, il n'existe pas de document précisant de manière détaillée le poids économique de chacun des deux services, aéronautique et Aéropôle.

À cet égard, le président de la métropole reconnaît « *la nécessité d'organiser, avec la SASU, une meilleure lisibilité et une traçabilité des activités par pôle ainsi qu'une présentation plus détaillée du bilan financier* ».

3.1.3 Un bilan contradictoire à dresser des investissements réalisés

L'article 46 du contrat de DSP a prévu un programme d'investissement de 7 M€ HT réparti entre le délégant, pour 5 M€ HT, sur cinq ans, pour la réalisation de plusieurs infrastructures lourdes dont le programme prévisionnel est annexé à la convention (cf. annexe n° 3), et le délégataire, à hauteur de 2 M€ HT, entre 2012 et 2015, pour la rénovation et la création de bâtiments ainsi que la réalisation d'infrastructures légères. La lecture du programme prévisionnel des investissements lourds proposé par le délégataire indique un total de 4,08 M€ d'investissement, soit 80 % de l'enveloppe globale.

Sur la période entre 2012 et 2018, il apparaît que les principales dépenses d'investissement opérées par la SASU ont concerné l'allongement de la piste (2,6 M€ en études et travaux réalisés), des travaux de rénovation lourde sur différents bâtiments et hangars ainsi que des travaux de terrassement en 2016 (1 M€) et des travaux sur les voies de circulation (1 M€).

Si la SASU dispose de documents et comptes rendus sur la réalisation des travaux, la chambre constate l'absence de bilan financier global retraçant les travaux réalisés par le délégataire. Il ressort de la liste des travaux réalisés et justifiés par la SASU, communiquée par les services de la métropole (cf. annexe n° 4), que la SASU a justifié des travaux lourds à hauteur de 4 950 421 € HT (manque 49 580 € pour lesquelles les factures n'ont pas été transmises) et, pour les seuls exercices 2013 et 2014, des travaux de rénovation et d'infrastructure légère à hauteur de 1 372 550 € HT.

Enfin, après la réalisation des travaux, la chambre constate qu'aucun schéma de composition générale précisant la localisation et le dimensionnement des différentes infrastructures et installations n'a été établi, document pourtant prévu contractuellement³⁶ et qui doit être approuvé par la direction générale de l'aviation civile.

La chambre appelle la SASU et la métropole à dresser de manière contradictoire un bilan des investissements réalisés par le délégataire conformément à la convention de DSP et à veiller à établir un schéma de composition générale. Elle prend note de l'engagement en ce sens du président de la métropole.

3.2 L'absence de réunion du comité d'orientation depuis 2018

3.2.1 De réels enjeux en termes de desserte et de développement économique

Du fait de ses compétences, la métropole assure la gestion de nombreux équipements et services d'intérêt communautaire. Elle a choisi de déléguer la gestion de certains équipements. Au total, en 2023, 15 délégations de service public ou affermage étaient en place dont celle relative à l'Aéropôle du Grand Nancy. Le suivi de cette DSP dépend de la direction générale adjointe (DGA) du développement économique.

La métropole du Grand Nancy appuie son développement territorial par l'organisation de six territoires à enjeux, six pôles d'attractivité, espaces majeurs du projet métropolitain. L'aéroport se situe sur le territoire Plaines Rive Droite, qui représente la réserve foncière la plus importante de la métropole. La surface totale de cette réserve est de 120 hectares dont près de 42 hectares de foncier à vocation économique, la plaine Flageul, à proximité immédiate de l'Aéropôle.

³⁶ Article 46 du contrat de DSP.

Carte n° 3 : Emplacement du projet de la Plaine Flageul

Source : selon le descriptif de la métropole du Grand Nancy du territoire Plaines Rive Droite

Par ailleurs, la métropole du Grand Nancy s'est dotée en novembre 2021 d'une stratégie économique et a défini des orientations, déclinées sous forme d'objectifs stratégiques et d'actions. Il est précisé : « appuyée sur ses infrastructures stratégiques telles que l'Aéroport Grand Nancy Tomblaine, la Métropole aux côtés de ses partenaires (collectivités, acteurs économiques, scientifiques et académiques) fait du maintien d'une desserte performante de Nancy et du Sud Lorraine une priorité ». Cependant, la chambre constate qu'aucun objectif stratégique n'a été défini en la matière.

3.2.2 Une gouvernance sur le suivi de la DSP à relancer

Par délibération de novembre 2020, une commission de contrôle financier, prévue par l'article R. 2222-3 du code général des collectivités territoriales, a été créée par la métropole du Grand Nancy avec pour mission d'analyser les comptes de « toute entreprise liée à une commune ou à un établissement public communal par une convention financière comportant des règlements de compte périodiques ». Les travaux et rapports de cette commission devaient permettre d'alimenter les échanges avec les délégataires (ou titulaires de contrats de concession ou d'exploitation), lors de comités de suivi de chaque DSP ou contrats d'exploitation, présidés par les élus en charge de la délégation. Il est précisé que cette volonté s'inscrit dans la perspective d'une maîtrise des dépenses gérées par l'intervention d'un tiers cocontractant de la métropole.

Lors de la séance du 20 décembre 2020, le conseil métropolitain, après avoir acté un suivi dynamique et participatif des DSP, a procédé à la reconstitution des comités de suivi de DSP existants, ce qui est le cas de celui relatif à la DSP Aéroport du Grand Nancy (intitulé « comité d'orientation »).

En effet, le contrat de DSP prévoit, à son article 57, un suivi de l'exécution du contrat par un comité d'orientation. Placé auprès du délégant et du délégataire, il a pour mission d'observer le développement du service délégué, d'émettre tout avis et proposition utile. Il doit

également débattre du plan de développement du délégataire³⁷ dans le cadre de la programmation pluriannuelle des opérations.

La convention de DSP a, par ailleurs, prévu une évolution concertée du dispositif contractuel lors des dixième (2022), quinzième (2027) et vingtième année (2032). Les parties, à la demande de la plus diligente, ont ainsi convenu de discuter des modifications utiles au dispositif contractuel et d'entendre le comité d'orientation. Il est ainsi prévu à ces occasions d'évoquer *« la possibilité de conclure des conventions d'occupation domaniale pour des projets d'investissements dont l'amortissement dépasserait l'échéance de la convention de DSP, avec l'accord expresse de la métropole et la formalisation d'une convention intégrant la métropole comme cosignataire »*.

Il est présidé par le président (ou son représentant) de la métropole du Grand Nancy et composé d'un représentant des neuf communes concernées par l'Aéropôle (Art-sur-Meurthe, Dommartemont, Essey-lès-Nancy, Nancy, Pulnoy, Saint-Max, Saulxures, Seichamps et Tomblaine) et de neuf représentants de la métropole du Grand Nancy. Aucun rythme de réunion n'est prévu, celui-ci pouvant se réunir lorsqu'il le juge nécessaire, ou sur demande du délégant ou du délégataire. Les représentants de la métropole ont été désignés par délibérations en date des 23 mai 2014 et 17 décembre 2020.

Néanmoins, le comité ne s'est plus réuni depuis décembre 2018 alors qu'il se réunissait au moins une fois par an depuis 2012. Il n'a pas été entendu pour la 10^{ème} année du contrat de DSP en 2022, ni pour le changement du périmètre de gestion actée par délibération de la métropole du Grand Nancy en septembre 2022 (cf. infra).

Le suivi opérationnel de la DSP fait l'objet d'une réunion mensuelle entre la directrice du développement et de l'attractivité de la métropole et le directeur délégué de l'Aéropôle, ainsi qu'une réunion semestrielle associant le directeur général adjoint (DGA) de la métropole en charge du développement économique et le directeur général de la CCI. Ces réunions ne font pas l'objet de comptes rendus.

Le 22 mars 2024, une réunion dite « stratégique » de travail est intervenue sur le site de l'aéroport, réunissant à la fois les élus du comité de gestion, le président de la métropole du Grand Nancy, et le premier vice-président, en charge de l'économie pour réaliser le bilan et reposer une ambition commune quant au développement de l'Aéropôle. Lors de la réunion, il a été convenu entre les parties de reposer les bases d'une gouvernance nécessitant un temps d'échanges annuel avec le président de la métropole et le vice-président au développement économique et les autres élus du comité d'orientation. Il a également été acté de la participation du DGA en charge du développement économique au conseil de gestion.

La chambre constate l'absence de réunion depuis plus de cinq ans de l'instance de gouvernance en charge du suivi de l'exécution de la DSP malgré la volonté affichée de la métropole d'un suivi dynamique des DSP et des enjeux en termes de développement économique de la zone située à proximité immédiate de l'aéroport.

De même, ni la métropole ni la SASU n'ont saisi en 2022 l'opportunité de procéder à une évolution concertée du dispositif contractuel de la DSP, la réunion de mars 2024 ne pouvant s'y substituer. Toutefois, la chambre constate la volonté récente de reposer les bases d'une gouvernance tout en invitant la SASU, la CCI de Meurthe-et-Moselle et la métropole du Grand

³⁷ Article 2.3 de la convention.

Nancy à respecter le dispositif contractuel en réunissant le comité d'orientation et en respectant ses prérogatives.

La chambre prend note de l'engagement du président de la CCI et de la SASU de la tenue d'une réunion trimestrielle entre les services des trois entités concernées (CCI, SASU et la métropole du Grand Nancy) et d'un comité d'orientation avant le 1^{er} juin 2025.

3.3 Une clarification nécessaire de l'emprise foncière et du périmètre de gestion

Le transfert des aérodromes de l'État aux collectivités territoriales

L'article 28 de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales a prévu que la propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion des aérodromes civils appartenant à l'État soient transférés, au plus tard, le 1^{er} mars 2007, aux collectivités territoriales ou à leurs groupements dans le ressort géographique desquels sont situées ces infrastructures.

Pour chaque aérodrome transféré, une convention conclue entre l'État et le bénéficiaire dans les conditions prévues à l'article L. 221-1 du code de l'aviation civile (...) dresse un diagnostic de l'état de l'aérodrome, définit les modalités du transfert et fixe sa date d'entrée en vigueur. Les dispositions de l'article L. 221-1 du code de l'aviation civile ont été abrogées par l'ordonnance du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports. Dorénavant, les dispositions relatives à l'exploitation des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique relèvent des articles L. 6321-1 et suivants du code des transport qui prévoient notamment que « l'aménagement, l'entretien et la gestion des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique mentionnés à l'article L. 6321-2 font l'objet d'une convention entre l'État et la personne dont relèvent ces aérodromes ».

La convention de DSP et ses annexes comportent des incohérences quant au périmètre de gestion. En effet, selon le document de référence, la surface du périmètre de gestion varie de 136 à 159 hectares.

Tableau n° 3 : Surface du périmètre de gestion de la DSP

Intitulé des documents	Surface totale (en hectares)
Annexe n° 1 de la convention de DSP - Avenant n° 1 de la convention de 2007 entre l'État et la communauté urbaine du Grand Nancy	144
Annexe 1 bis de la convention de DSP - carte annexée intitulée « périmètre de gestion » du contrat de DSP	136
Annexe n° 2.1 de la convention de DSP intitulée « biens mis à disposition »	159 (dont 144 ha dans le domaine aéronautique)

Source : convention de DSP et ses annexes

Par délibération du 29 septembre 2022, le conseil métropolitain du Grand Nancy a approuvé le déclassement de trois parcelles du périmètre de gestion de la DSP d'une superficie totale de 14,25 hectares correspondant à la surface située hors du domaine aéronautique (secteur B – cf. carte n° 2). Il a été décidé d'ajuster en conséquence le périmètre de gestion figurant dans la convention de DSP par le biais d'un avenant n° 1 et a autorisé le président de la métropole à signer l'avenant. Cet avenant, signé uniquement par le président de la CCI, modifie l'annexe n° 1 bis « *périmètre de gestion* », qui est une carte indiquant une surface de 136 ha pour le périmètre de gestion.

Le tableau présent dans l'avenant n'indique pas la surface totale du nouveau périmètre. Le calcul opéré par la chambre fait apparaître une surface totale finale après prise en compte de l'avenant de 115 ha (1 148 213 m²) soit une surface initiale réduite de 44 hectares (444 780 m²), ce qui représente 28 % de la surface initiale de 159 hectares prévue à l'annexe n° 2.1 de la convention de DSP intitulée « *biens mis à disposition* ». La chambre relève que les modifications générées sur le périmètre de la DSP par l'avenant n° 1 vont bien au-delà des dispositions de la délibération du conseil métropolitain du 29 septembre 2022 et qu'elles réduisent de manière significative le volet du service délégué dit « *service Aéroport* » qui a pour fonction, au profit du délégataire, mais à ses risques et périls, de permettre la réalisation d'un équilibre économique de l'ensemble du service délégué.

Selon les services de la métropole, « *une délibération a été prise pour régulariser le périmètre de gestion de la DSP en 2017, mais elle n'a jamais été suivie de signature car les régularisations présentées étaient erronées* ». Le travail sur les questions foncières a repris en 2023 et devrait être stabilisé en fin d'année 2024. Par ailleurs, la nouvelle définition du périmètre aéroportuaire nécessitera une régularisation par la direction générale de l'aviation civile (travail en cours selon la métropole et la CCI) suivi d'un arrêté de police de la part de la préfecture. Au-delà de la question du périmètre de gestion de la DSP, la définition précise du périmètre aéroportuaire est essentielle eu égard aux enjeux en termes de responsabilité.

Pour la chambre, il est cependant nécessaire de redéfinir précisément le périmètre aéroportuaire ainsi que le périmètre de gestion de la DSP, et de mettre en cohérence l'ensemble des liens contractuels existants entre la métropole, l'État et la SASU.

3.4 Des inventaires non contractualisés pour les biens de retour et de reprise

L'article 5 de la convention de DSP définit précisément les biens de retour qui « *se composent de l'ensemble des biens mis à disposition du délégataire par la métropole et inventoriés dans l'annexe n° 2 et les biens réalisés ou acquis par le délégataire n'ayant pas fait l'objet d'un accord des parties sur leur classement dans une autre catégorie, inventoriés dans l'annexe n° 5. Les biens de retour immobiliers appartiennent à la métropole dès leur mise à disposition, achèvement ou acquisition, et s'incorporent parallèlement au domaine de la métropole. Les biens de retours mobiliers nécessaires à l'exploitation acquis par le délégataire ne deviennent propriété du Grand Nancy qu'à la fin de celle-ci* ». Le sort des biens de retour à l'issue de la convention est précisé aux articles 62, 63 et 64 de la convention.

Par ailleurs, les biens de reprise sont également définis. Ils sont inventoriés dans l'annexe n° 3 pour les ouvrages, bâtiments, installations et réseaux nécessaires ou utiles au

service délégué ou acquis par le délégataire et dans l'annexe n° 4 pour les biens mobiliers nécessaires au service délégué, réalisés ou acquis par le délégataire. Ces biens appartiennent au délégataire tant que la métropole n'a pas usé de son droit de reprise. Le sort de ces biens à l'issue de la convention est de même précisé.

La convention prévoit qu'« à l'exception de l'annexe n° 5, les annexes sont signées des parties à l'origine de la convention et ne peuvent être modifiées qu'avec leur commun accord. Les parties conviennent que cet accord se traduit par une liste actualisée et cosignée ».

Les annexes de la convention concernant les biens (n° 2, 3, 4 et 5) transmises, dans le cadre de l'instruction, ont été signées par les parties à l'origine. Elles ont fait l'objet de mises à jour, chaque année, par le délégataire y compris sur les biens apportés par la métropole. Cependant, la chambre a constaté que la liste actualisée chaque année n'a jamais été signée par les parties et qu'il existe des incohérences avec les enregistrements comptables (voir infra). Cette absence de contractualisation de la liste des biens de retours mise à jour annuellement par la SASU a pour conséquence un défaut de mise à jour de l'inventaire de la métropole.

La chambre invite la SASU et la métropole du Grand Nancy à signer les mises à jour des différentes annexes relatives aux biens de la DSP et à s'assurer de la cohérence entre les annexes et les inscriptions comptables (apport du concédant). Elle prend note de l'engagement du président de la CCI et du président de la métropole de s'assurer de la mise en cohérence de l'inventaire comptable et de l'inventaire patrimonial, et de signer les documents correspondants au plus tard en 2025.

3.5 Une information du délégant à améliorer

Le délégataire de service public a une obligation de transparence sur sa gestion et la qualité de cette dernière. Il doit établir et adresser à l'autorité délégante, avant le 1^{er} juin, un rapport annuel de la délégation, dont le contenu est défini réglementairement (désormais, articles L. 3131-5, R. 3131-2 et suivants du code de la commande publique). Ce rapport comporte notamment les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution du contrat et une analyse de la qualité du service.

La lecture des rapports annuels d'activité du délégataire de 2019 à 2023 montre que l'activité de l'aérodrome fait l'objet d'un suivi précis sur la base d'indicateurs clairement définis et mis à jour chaque année. Ces indicateurs concernent notamment la continuité des services, le suivi des audits, de l'activité aéronautique et des implantations d'entreprises. Les informations relatives à la tarification sont présentées en annexe du rapport annuel depuis 2020. Ce rapport a fait l'objet chaque année³⁸ d'une délibération devant le conseil métropolitain du Grand Nancy.

Si les rapports comportent des données synthétiques comptables et financières pour l'année concernée ainsi que des informations sur les investissements menés et envisagés, ils ne comportent pas l'ensemble des éléments réglementairement obligatoires tel que le compte annuel de résultat de l'exploitation de la délégation rappelant les données présentées l'année précédente, l'état de variation du patrimoine immobilier, le compte-rendu des biens nécessaires

³⁸ En octobre 2020 et en juin 2021, 2022 et 2023.

à l'exploitation du service, l'état de suivi du programme contractuel d'investissement et de renouvellement ou l'inventaire des biens de retour et de reprise du service délégué.

Ainsi, le compte prévisionnel d'exploitation de la DSP tel que figurant dans la proposition de la CCI n'a jamais fait l'objet d'une présentation actualisée au délégant.

Tableau n° 4 : Compte prévisionnel d'exploitation initial (en €)

<i>Recettes</i>	2012	<i>Dépenses</i>	2012
<i>Prestations aéroportuaires</i>	90 000	Charges d'exploitation	217 000
<i>Locations de terrains</i>	36 500	Impôts et taxes	128 500
<i>Locations de bâtiments</i>	92 000	Charges de personnel	473 000
<i>Commissions</i>	15 000	Intérêt des emprunts	45 000
<i>Recettes de l'État</i>	235 000	Bureau de développement	50 000
<i>Contribution de la métropole</i>	450 000	Dotations aux amortissements	45 000
<i>Atténuation de charges</i>	40 000		
Total	958 500	Total	958 500

Source : annexe 1 ter de la convention de DSP

La métropole du Grand Nancy n'a jamais constaté ces manquements ni appliqué de pénalités pourtant contractuellement³⁹ prévues en cas d'inexécution par le délégataire d'une obligation lui incombant (500 € TTC par manquement constaté).

La chambre rappelle à la société Grand Nancy Aéroport qu'elle est tenue d'établir à l'avenir le rapport annuel conformément aux dispositions des articles L. 3131-5 et R. 3131-2 et R. 3131-4 du code de la commande publique. Elle prend note de l'engagement du président de la CCI et de la SASU d'adapter le contenu du rapport annuel conformément aux règles en vigueur.

Rappel du droit n° 4 : (SASU Grand Nancy Aéroport) : Produire un rapport annuel conforme aux dispositions des articles L. 3131-5 et R. 3131-2 et R. 3131-4 du code de la commande publique.

³⁹ Article 58 de la convention.

3.6 Un suivi rigoureux des indicateurs de performance, des audits et suivis réglementaires

Le contrat de DSP⁴⁰ définit le niveau de l'offre de base en termes de prestations et de moyens et a prévu des indicateurs de performance que le délégataire est tenu de renseigner de manière trimestrielle. Ces indicateurs sont suivis trimestriellement par le délégataire et transmis au délégant depuis le début de la DSP. Leur suivi permet de connaître précisément l'évolution annuelle de l'activité aérienne et celle de l'Aéropôle. Par ailleurs, le délégant transmet chaque année ces informations au conseil de gestion et aux usagers.

L'ensemble des règles et procédures applicables à l'aérodrome sont régies dorénavant par le code des transports et font l'objet de suivis réguliers diligentés par les services compétents de l'État et des bureaux d'études mandatés à cet effet. Les conclusions de ces audits sont classées en observations et « écarts » devant être relevés dans les délais indiqués.

L'aéroport a fait l'objet de plusieurs audits sur la période de contrôle concernant l'exploitation de l'aérodrome, le service de navigation aérienne, la sécurité incendie et le péril animalier, l'énergie du balisage, l'homologation de l'aérodrome et la station d'avitaillement classée installation classée protection de l'environnement (ICPE). La lecture de ces audits a permis de constater que la SASU a su faire évoluer ses pratiques et ses outils pour répondre aux nouvelles exigences réglementaires comme par exemple la rédaction d'un manuel d'aérodrome.

Enfin, en mars 2024, la direction de l'aviation civile a engagé une procédure de révision du plan de service aéronautique de dégagement (PSA) de l'aérodrome, le précédant datant de 1973. Ce document, opposable aux tiers, est destiné à être annexé aux documents d'urbanisme des collectivités locales concernées. Il a pour but de protéger un aérodrome contre la présence d'obstacles. Il fait l'objet d'une procédure administrative d'instruction et d'approbation conséquente comportant notamment une enquête publique.

Le PSA est établi sur la base du dispositif de piste(s) et de son mode d'exploitation qui a été défini par le propriétaire de l'aérodrome pour garantir le développement ultime de l'aérodrome. Le stade ultime désigne la vision long terme (environ une vingtaine d'année) du développement de l'infrastructure. Dans le cadre de l'enquête publique, la métropole du Grand Nancy a indiqué qu'il n'y avait pas de projet de développement ultérieur de l'exploitation de l'aéroport.

La chambre constate la mise en place d'un suivi rigoureux des indicateurs de performance définis dans la convention de DSP. De même, les conclusions des audits font l'objet d'un suivi par l'exploitant, d'un chiffrage précis des mesures ayant un impact financier et d'une information au délégataire.

⁴⁰ Article 2.2 du contrat de DSP.

4 UN DÉVELOPPEMENT SOUTENU PAR LES ACTIVITÉS EXTRA-AÉRONAUTIQUES ET LES FINANCEMENTS DE LA MÉTROPOLE

4.1 Une activité aérienne stable depuis 2017

L'analyse de l'activité aérienne est établie depuis le début de la DSP dans un souci de cohérence, les données étant disponibles dans les rapports annuels du délégataire.

4.1.1 Une flotte principalement composée de petits avions

Au 31 décembre 2023, 70 avions sont basés à l'aéroport de Nancy-Essey, ce qui est légèrement inférieur au chiffre de 74 pris comme référence dans le contrat de DSP. Ce chiffre est assez stable depuis 2012, connaissant des variations de 67 appareils en 2012 à 76 en 2016. La flotte basée à l'aérodrome est principalement composée de petits avions, essentiellement des avions à pistons⁴¹ (55 % en 2023) et des ULM (33 %).

Les avions identifiés présents dans le trafic associé à l'activité vol d'affaires et commercial sont du type biréacteurs (Embraer 135, Cessna 510, PRM1) et turbopropulseurs (D328, SF34, B190). Par ailleurs, l'allongement de la piste en 2016 a permis l'accueil d'avions de plus gros gabarit pouvant transporter jusqu'à 70 passagers.

4.1.2 Le déclin des vols d'affaires et commerciaux

Selon la taille de l'aérodrome, l'activité est mesurée soit par le nombre de passagers et/ou d'unité de fret (en nombre de tonnes) soit en fonction du nombre de mouvements d'avions (un mouvement correspondant à un atterrissage ou un décollage) (cf. annexe n° 5). La collecte et l'enregistrement des statistiques de fréquentation de l'aéroport sont assurés par le délégataire et les éléments chiffrés figurent dans le rapport annuel du délégataire. Ces informations sont ensuite transmises à l'Union des aéroports français et francophones associés (UAF)⁴² à des fins statistiques pour publication sur son site internet.

La chambre ayant relevé des incohérences entre les chiffres et informations figurant dans les rapports annuels du délégataire et les données publiées sur le site de l'UAF, les mouvements commerciaux apparaissant être comptés deux fois en 2014, 2016, 2021, 2022 et

⁴¹ Les avions à piston sont des avions dotés d'un moteur thermique qui utilise des pistons pour convertir une pression en un mouvement de rotation.

⁴² L'Union des Aéroports Français (UAF) est l'organisation professionnelle regroupant les aéroports français, quelles que soient leur taille et leur spécialité. Elle a pour principale mission de défendre et de promouvoir les intérêts de la communauté aéroportuaire française auprès des décideurs français et européen (source : site internet-UAF).

2023, elle prend note de l'engagement du président la SASU de veiller à l'avenir à la production de statistiques cohérentes.

L'aérodrome accueille des vols de loisirs, d'écoles de pilotage, d'affaires, sanitaires, militaires et des charters. Il est aussi une plateforme de délestage, en cas de fermeture de l'aéroport régional.

En 2023, la plateforme aéroportuaire a enregistré 22 812 mouvements. Depuis le début de la DSP en 2012, le nombre de mouvements moyen annuel a été de 22 500, avec un pic en 2012 de plus de 25 000 mouvements et un creux en 2016 avec un peu moins de 19 000 mouvements. La fréquentation tend à se stabiliser autour de 23 000 mouvements depuis 2017 (l'année 2020 n'étant pas considérée comme représentative en raison de la crise sanitaire), chiffre nettement inférieur à la valeur de 26 636 mouvements pris comme référence dans le contrat de DSP.

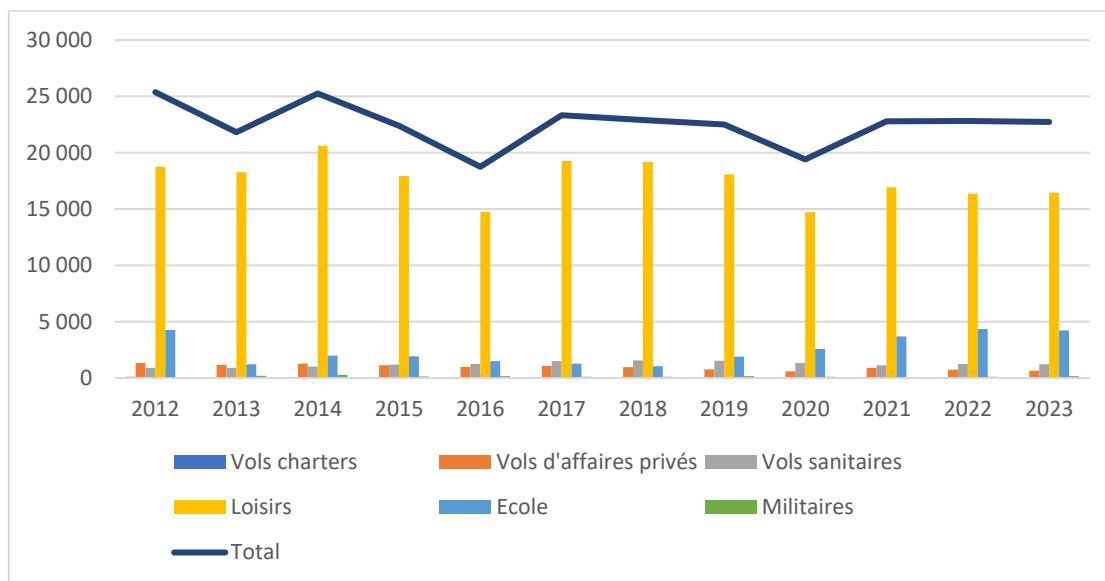
Tableau n° 5 : Activité de l'aéroport par type de vols, en nombre de mouvements

<i>En nombre</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<i>Vols charters</i>	105	42	70	68	74	72	32	54	58	46	15	16
<i>Vols d'affaires privés</i>	1 343	1 157	1 272	1 128	1 007	1 087	961	771	601	910	732	655
<i>Greffes et rapatriements</i>	99	100	99	94	82	133	140	130	92	64	100	110
<i>SAMU</i>	809	823	926	1 088	1 166	1 365	1 431	1 404	1 248	1 066	1 150	1 119
<i>Loisirs</i>	18 762	18 277	20 626	17 938	14 745	19 256	19 175	18 071	14 722	16 949	16 366	16 451
<i>École</i>	4 263	1 224	1 986	1 929	1 509	1 280	1 053	1 901	2 590	3 684	4 348	4 241
<i>Militaires</i>	0	209	298	143	172	127	115	177	112	72	101	157
Total	25 381	21 832	25 277	22 388	18 755	23 320	22 907	22 508	19 423	22 791	22 812	22 749

Source : d'après les rapports annuels du délégataire

Depuis 2019, les mouvements non commerciaux représentent la quasi-totalité de l'activité de la plateforme, celle-ci ne comptant que 189 vols charters sur la période 2019-2023, et seulement 16 en 2023.

Graphique n° 1 : Activité de l'aéroport en nombre de mouvements



Source : d'après les rapports annuels du délégataire

Deux activités non commerciales ont généré près des 90 % des mouvements depuis 2012 : les vols de loisirs (75 % de 2019 à 2023 et 78 % depuis 2012) et les vols des écoles de pilotage (15 % de 2019 à 2023 et 11 % depuis 2012). Les vols sanitaires, qui concernent les vols relatifs au SAMU, aux greffes et aux rapatriements, ont représenté 5,5 % des mouvements en moyenne depuis 2012 même si sur la période récente de 2019-2023, ces vols ont connu un léger recul depuis la crise sanitaire (de 1 534 mouvements en 2019 à 1 229 en 2023).

Deux catégories de vols ont connu un fort recul : les vols d'affaires privés avec la moitié moins de mouvements depuis 2012 (de 1 343 à 655 en 2023, moins de 3 % des vols en 2023) et – 15 % sur la période récente de 2019 à 2023. Cette baisse est continue depuis 2012 malgré les actions menées, notamment les travaux d'allongement de la piste pour élargir le type d'aéronefs pouvant être accueilli, l'édition d'une plaquette commerciale et l'arrivée en 2023 d'un nouvel aéronef pour les vols d'affaires basé sur l'aérodrome.

De même, les vols de charter ne représentent plus qu'une activité résiduelle de l'aérodrome avec seulement 16 vols en 2023 (- 85 % depuis 2012 et – 70 % de 2019 à 2023). Les vols commerciaux sont composés des vols charters, des vols au profit des équipes de sport et de déroutement de vols des lignes régulières de l'aéroport régional. Ces deux derniers types de vols commerciaux ne sont plus qu'occasionnels depuis 2018 du fait des restrictions budgétaires de certains clubs sportifs ou de leur moindre niveau sportif et par l'absence de vol de délestage de l'aéroport régional qui connaît lui-même une baisse des vols commerciaux réguliers.

Malgré les axes de développement fixés dans la convention de DSP, le délégataire n'a pas, pour l'instant, réussi à renforcer l'activité aéronautique notamment sur les vols d'affaires. Le nombre de mouvements est moindre qu'au début de la DSP en 2012. Cependant, les actions menées ont permis de stabiliser le nombre total de mouvements depuis 2017 (hors l'année 2020) autour de 23 000 mouvements, principalement sur les vols de loisirs et des écoles de pilotage.

4.1.3 L'enjeu de l'obtention de la qualification « point de passage frontalier »

Le point de passage frontalier (PPF)

En matière de franchissement des frontières extérieures de l'espace Schengen par les personnes, seuls les aéroports ayant la qualité de point de passage frontalier (PPF) sont autorisés à recevoir des vols extra-Schengen. Sur ces PPF, tous les passagers en partance vers ou en provenance de l'espace extra-Schengen doivent faire l'objet d'un contrôle transfrontières systématique, dont la nature varie selon qu'ils sont ou non ressortissants d'État membres. En France, ces contrôles sont assurés par deux services de gardes-frontières : la police aux frontières et la douane.

Depuis 2011, l'aéroport ne dispose plus de PPF, alors même qu'une brigade de sécurité intérieure de la douane se trouve à proximité de l'infrastructure. Sur le territoire de la région Grand Est, six aéroports disposent d'un PPF⁴³ sur un total de 78 aéroports sur le territoire national : Bâle-Mulhouse, Colmar-Houssen, Épinal-Mirecourt, Metz-Nancy-Lorraine, Troyes-Barberey et Châlons-Vatry.

Cette situation peut constituer un obstacle au développement de l'aviation d'affaires notamment. À titre d'exemple, l'aéroport de Metz-Nancy-Lorraine étant fermé une partie du week-end, un arrêt est nécessaire dans un autre aéroport doté d'un PPF en cas de vols d'affaires en provenance de Grande-Bretagne ou en cas de rapatriement sanitaire en provenance du Maghreb. Selon les estimations de la SASU, l'impact sur la fréquentation serait de 215 vols supplémentaires par an (15 vols sanitaires, 50 vols d'affaires et 150 vols de loisirs).

À plusieurs reprises depuis 2012, une demande a été déposée auprès du ministère de l'intérieur pour obtenir à nouveau la qualification de l'aéroport comme PPF. Ainsi en janvier 2022 et juin 2023, le président de la métropole du Grand Nancy a sollicité le ministère en ce sens. Par un courrier du 21 mars 2024, le ministère a décidé de ne pas faire droit à cette requête en précisant que la situation de l'aéroport n'a pas connu d'évolution significative depuis 2011, qu'il existe d'autres PPF à proximité dont celui de l'aéroport de Metz-Nancy-Lorraine et que le dimensionnement de l'unité de douane située à proximité n'est pas adapté à la prise en charge d'un nouveau PPF. Malgré cette réponse négative, la SASU, la CCI et la métropole du Grand Nancy ont convenu, lors de la réunion de mars 2024, de continuer à poursuivre cet objectif.

4.1.4 Une baisse continue du nombre de passagers

La convention de DSP a pris comme référence le nombre de passagers de l'année 2010, soit 61 536. Or, ce chiffre tient compte de l'ensemble des passagers, commerciaux ou non qui ont transité sur la plateforme en 2010. Le suivi tel qu'opéré par le délégataire ne prend en compte que les passagers des vols commerciaux.

Le nombre de passagers de vols commerciaux accueillis à Nancy-Essey a été divisé par deux depuis le début de la délégation, passant de 2 640 passagers en 2012 à 1 227 en 2023 (- 56 %) et continue de diminuer depuis 2019, avec - 35 % de passagers entre 2019 et 2023. En

⁴³ Décision du 25 mai 2021 modifiant la décision du 2 novembre 2017 établissant la liste des points de passage frontaliers aériens français.

2023, le nombre de passagers accueillis par l'aéroport de Nancy-Essey ne représente que 0,01 % des passagers de la région Grand Est.

Tableau n° 6 : Nombre de passagers commerciaux de l'aéroport de Nancy-Essey

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<i>Total passagers</i>	2 640	1 744	1 636	1 726	2 185	2 271	1 695	1 952	1 706	1 626	1 277	1 227

Source : selon les données de l'Union des Aéroports Français et Francophones Associés

L'analyse des données en matière de fréquentation des autres aéroports de taille comparable de la région Grand Est, les aéroports de Colmar-Houssen et Troyes-Barberey⁴⁴, montre que la fréquentation bien qu'en recul en 2023 par rapport à 2022, est en progression par rapport à celle de 2019, ce qui n'est pas le cas pour celui de Nancy-Essey et les autres aéroports régionaux de taille plus importante (Bâle-Mulhouse, Strasbourg, Paris-Vatry, Metz-Nancy Lorraine).

⁴⁴ Avec un taux moyen annuel de variation 2023/2019 de + 8,8 % pour l'aéroport de Troyes-Barberey et + 5,5 % pour celui de Colmar-Houssen.

Tableau n° 7 : Niveaux de fréquentation des aéroports de la région Grand Est en 2023

<i>Aéroports</i>	Lignes nationales	Lignes internationales	Total	Passagers en transit	Total passagers
<i>Bâle-Mulhouse (68)</i>	698 555	7 386 453	8 085 008	2 080	8 087 088
<i>Strasbourg (67)</i>	618 722	394 949	1 013 671	4 318	1 017 989
<i>Paris-Vatry (51)</i>	3 677	61 148	64 825	2 370	67 195
<i>Metz-Nancy (57)</i>	10 074	91 940	102 014	295	102 309
<i>Colmar-Houssen (68)</i>	1 285	737	2 022	0	2 022
<i>Troyes-Barberey (10)</i>	1 449	113	1 562	0	1 562
<i>Nancy-Essey (54)</i>	1 165	62	1 227	0	1 227
<i>Épinal-Mirecourt (88)</i>	228	73	301	25	326
Total	1 335 155	7 935 475	9 270 630	9 088	9 279 718

Source : UAF

Le délégataire ne dispose que de peu de données concernant les passagers. Si chaque année au mois d'octobre, le délégataire a organisé une « *réunion des usagers* », celle-ci rassemble uniquement les utilisateurs de la plateforme aéroportuaire, qui sont les organismes bénéficiant d'autorisations d'occupation temporaire. Il n'a pas procédé à une enquête annuelle auprès des passagers au départ en méconnaissance des dispositions du contrat de DSP qui prévoit, en son article 25.2, une enquête portant notamment sur la destination du vol, l'origine et la destination du voyage, le lieu de résidence ou de séjour des passagers dans la zone de chalandise de l'aérodrome, le motif du voyage et la catégorie socio-professionnelle.

Selon le président de la CCI et de la SASU, la baisse du nombre de passagers est consécutive à la relégation d'un club sportif professionnel qui se traduit par un moindre recours aux déplacements aériens. La chambre constate néanmoins l'absence d'enquête annuelle des passagers, pourtant contractuellement prévue, ce qui prive le délégataire des connaissances nécessaires pour analyser la baisse continue de leur nombre depuis 2012.

4.2 Des activités extra-aéronautiques en croissance

4.2.1 La diversification des activités au sein de l'Aéropôle

Les activités extra-aéronautiques sont assurées dans le cadre du service « Aéropôle » et suivies par le chargé de développement économique. Fin 2023, le délégataire a accordé 42 autorisations d'occupation temporaire (AOT) du domaine public de l'Aéropôle que ce soit pour des occupations de bâtiments, d'abris, de bureaux, des ateliers, des bureaux, des terrains nus mais également pour du stockage (de bennes et de véhicules) et des formations (formations poids lourds par exemple).

Sur l'ensemble du site, 23 établissements sont présents, représentant 70 emplois, menant des activités commerciales (restauration, location de salles, de hangar, aviation d'affaires), de loisirs (aéroclubs), de formations (formations notamment en matière de réseaux de télécommunications en fibre optique jusqu'à fin 2023), industrielles aéronautiques (centre de maintenance) et de services publics (sanitaire et sécurité).

Tableau n° 8 : Évolution du nombre d'entreprises et associations avec salariés présentes sur le site

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Sociétés et associations (avec salariés)	7	10	12	14	19	24	24	18	25	25	24	23
Salariés	15	21	28	29	60	67	62	45	54	67	69	70

Source : d'après les rapports annuels du délégataire

La société a dû faire face à des départs d'entreprises sur la période, mais elle a su attirer de nouvelles entreprises. Le taux d'occupation global moyen des bâtiments (bureaux, ateliers, hangars) a nettement progressé entre 2019 et 2023. Fin 2023, les bâtiments sont occupés à 95 %.

Tableau n° 9 : Taux d'occupation des bâtiments

En % - Année	Bureaux	Ateliers	Hangars	Bâtiments administratifs
2019	68 %	86 %	78 %	89 %
2023	96 %	95 %	94 %	95 %

Source : d'après les indicateurs de suivi de la SASU

La lecture des conventions d'occupation temporaire, issue d'un échantillonnage, n'appelle pas d'observation. La SASU devra tout de même reprendre les conventions les plus

anciennes, comme par exemple les deux conventions avec les agriculteurs, pour supprimer la référence au syndicat mixte de gestion dissout depuis 2011.

La SASU a su dynamiser et optimiser les activités extra-aéronautiques sur le périmètre de la DSP. Aujourd'hui, au vu du taux de remplissage de 95 % des bâtiments, elle ne dispose que de faibles marges de manœuvre pour l'implantation de nouvelles entreprises.

4.2.2 Un projet d'implantation de panneaux photovoltaïques

Aux termes de la convention de DSP, le délégataire dispose de droits réels immobiliers sur les dépendances de la zone non réservée au service aéronautique. Cependant, il est prévu à l'article 7.1 que ceux-ci ne peuvent pas excéder le terme de la convention. Par ailleurs, l'article 57.2 prévoit « *la possibilité de conclure des conventions d'occupation domaniale pour des projets d'investissements dont l'amortissement dépasserait l'échéance de la convention de DSP, avec l'accord expresse de la métropole du Grand Nancy et la formalisation d'une convention intégrant la métropole comme cosignataire* ».

Depuis 2021, la SASU du Grand Nancy Aéroport a engagé une réflexion prenant en compte la transition énergétique, l'optimisation des terrains situés sur le périmètre de gestion de la DSP et la recherche de nouvelles recettes d'exploitation. Un espace de plus de 11 hectares (deux parcelles de 9,4 et 2,3 hectares) a ainsi été identifié pour la création d'un parc de panneaux photovoltaïques dotés d'installations compatibles avec les réglementations aéronautiques (distants de 150 m à l'axe de la piste principale, panneaux non réfléchissants). Le projet de la SASU a prévu de déléguer à un opérateur les études, la conception, l'exploitation et le démantèlement d'une centrale de panneaux photovoltaïques. Par ailleurs, les biens liés à ce projet seraient intégrés en biens de retour au bénéfice de la métropole du Grand Nancy. Cette implantation permettrait à la SASU de diminuer ses charges d'exploitation liées à l'énergie et de s'assurer des ressources supplémentaires pour mener un plan d'investissement au bénéfice de l'aéroport, dont des travaux de rénovation de la tour de contrôle (montant estimé à 350 000 € par la SASU).

Schéma n° 2 : Identification des deux parcelles pouvant accueillir les panneaux photovoltaïques



Source : d'après les éléments figurant dans la présentation du bilan 2022 au conseil de gestion de 2023

Un avis de publicité avait été lancé préalablement à la conclusion d'une convention d'occupation temporaire du domaine public. En juillet 2022, seule une entreprise avait émis une proposition sur la base d'une durée de 30 ans, ce qui correspond à la durée de vie prévisionnelle d'une telle installation. La métropole du Grand Nancy n'a dans un premier temps pas validé cette proposition. De son côté, la SASU n'a pas saisi le comité d'orientation de la possibilité d'une évolution concertée du dispositif contractuel.

Lors de la réunion stratégique du mois de mars 2024, le président de la métropole a donné une suite favorable à ce projet « *afin de répondre à l'objectif prioritaire de financement des travaux de modernisation de l'Aéropôle, via la redevance perçue par la SASU* ».

La chambre rappelle qu'il appartient contractuellement au comité d'orientation de débattre du plan de développement du délégataire. Elle prend note des informations transmises par le président de la CCI et de la SASU sur le lancement en juillet 2024 d'un appel à projets en lien avec la Métropole du Grand Nancy et du choix du lauréat au cours de l'automne 2024.

4.2.3 Des actions conduites en faveur de la promotion du site

Malgré les préconisations de l'étude de 2011, annexée à la convention de DSP, de mettre en place un plan de communication efficace, ce document n'a pas été élaboré.

La chambre relève néanmoins sur la période de contrôle, la mise en place d'actions de communication avec, courant 2020, la création d'un nouveau site internet⁴⁵ et l'utilisation de différents réseaux sociaux. Ces supports sont régulièrement renseignés afin d'assurer la promotion et d'informer sur les projets de développement du site, le suivi des travaux de rénovation, la découverte d'entreprises ainsi que la mise en avant des services et des disponibilités de l'aéroport. Ces actions relèvent du chargé de développement économique.

D'autres actions ont par ailleurs été menées : en 2021, avec l'édition d'une plaquette pour l'aviation d'affaire en collaboration avec le service communication de la CCI pour la conception graphique et en avril 2024 avec l'installation d'un totem de signalisation listant les différentes sociétés présentes sur le site. Par ailleurs, la présence sur le site d'un restaurant ouvert tous les jours et la réalisation de formations de conduite notamment permettent au grand public de connaître l'existence de l'Aéropôle.

4.3 La prise en compte des exigences environnementales

La compréhension de l'enjeu environnemental passe notamment par une analyse des répercussions des activités aéronautiques sur les émissions de gaz à effet de serre, la pollution sonore ou encore la préservation des écosystèmes.

⁴⁵ Le précédent avait été mis en place en février 2014.

4.3.1 Les enjeux de décarbonation

La présidence de la SASU s'est engagée, en avril 2022, de manière volontariste dans le programme de certification « Accréditation Carbone Aéroport » (ACA), développé par le conseil international des aéroports (ACI). Ce programme fournit aux aéroports un cadre commun pour la gestion active des émissions carbone avec des indicateurs mesurables à travers cinq niveaux d'accréditation.

La première étape de ce programme requiert l'élaboration d'une cartographie des émissions de CO² (niveau 1⁴⁶) permettant d'évaluer l'empreinte carbone de l'aéroport pour ensuite définir une stratégie pour gérer et maîtriser ses émissions par la mise en place d'actions spécifiques (niveau 2⁴⁷). L'aéroport a vu sa certification de niveau 2 obtenue en septembre 2023.

En partenariat avec l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) et BPI France, la SASU a réalisé une étude pour dresser le bilan de ses émissions de gaz à effet de serre. Pour l'année 2022, le montant des émissions de CO² a été évalué à 2 403 tonnes soit l'équivalent des émissions annuelles de 270 français. 98 % des émissions de CO² de l'Aéropôle ont été attribuées à la consommation de kérosène des aéronefs (76 %), aux déplacements des visiteurs (18 %) et aux consommations d'énergie sur site (4 %). L'analyse des différents postes d'émission de CO² a permis de mettre en avant les constats suivants : l'aviation d'affaires a représenté 45 % des émissions pour 12 % des mouvements aériens, tandis que les aéronefs ultralégers motorisés (ULM) ont compté pour 25 % des émissions pour 71 % des mouvements ; la consommation d'énergie des bâtiments est principalement marquée par l'usage du gaz et du fioul.

Des actions avaient été mises en place préalablement à l'étude telles que la rénovation de l'ensemble du balisage en 2016 avec l'abandon du balisage classique au profit d'un balisage LED, le remplacement d'un tracteur aéronautique roulant au gasoil par un autre électrique en 2018 et avec la mise à disposition d'un camion avitailleur électrique dans le cadre du renouvellement du contrat de fourniture et de gestion de la station d'avitaillement.

La SASU a également sensibilisé ses agents au développement durable en diffusant un guide des bonnes pratiques et elle assure la promotion sur la possibilité de louer un avion électrique.

À l'issue de ce bilan, l'Aéropôle s'est fixé, début 2024, un objectif de réduction des émissions relatives de gaz à effet de serre (GES) de – 25 % pour 2030 et s'est doté de pistes d'actions décomposées en quatre thématiques (pilotage, vols, énergie et déplacements) pour l'atteindre (cf. annexe n° 6). Un outil de suivi de ces actions a été mis en place. Toutefois, la SASU ne s'est pas dotée d'indicateurs de suivi lui permettant de chiffrer les gains obtenus par les actions réalisées, ce que la chambre l'invite à faire afin de vérifier l'atteinte de l'objectif de réduction des émissions relatives de GES pour 2030.

⁴⁶ Mesure de l'empreinte carbone : détermination des sources d'émissions à l'intérieur des limites opérationnelles de la société aéroportuaire ; calcul des émissions annuelles de carbone ; compilation d'un rapport d'empreinte carbone.

⁴⁷ Niveau 2 - Gestion du carbone vers une empreinte carbone réduite : fournir des preuves de l'efficacité des procédures de gestion du carbone ; afficher les réductions d'émissions quantifiées.

4.3.2 Une gestion respectueuse des espaces naturels et une amélioration de la connaissance de la biodiversité

Avec une superficie totale de 136 hectares, la SASU entretient les surfaces sans produit phytosanitaire. La piste en herbe et les servitudes aéronautiques sont fauchées par le personnel une fois par mois pendant l'été (soit environ quatre fois par an).

Les prairies de l'aéroport sont divisées en deux zones de gestion distinctes. Depuis 2009, une partie est fauchée une fois par an, par un agriculteur qui récupère le foin. L'autre partie des prairies est confiée à un éleveur par une convention de pacage. Environ 1 500 ovins et caprins viennent paître sur l'aéroport par période de 15 jours, trois à quatre fois par an entre avril et octobre.

Il existe des parties non prairiales sur la plateforme qui se limitent à un bassin d'orage et à la friche qui l'entoure, elles ne font pas l'objet d'une gestion particulière. Enfin, plusieurs ruches⁴⁸ sont implantées au nord de la plateforme.

Une étude de la faune et de la flore de la plateforme a été réalisée en 2023 en partenariat avec l'association Aéro Biodiversité et l'aéroclub « *les ailes nancéiennes* » (membre de la fédération française aéronautique). S'agissant d'une première étude environnementale sur ce site, l'objectif principal a été d'établir un état initial et de dégager les principaux enjeux liés à la biodiversité, d'analyser la gestion des espaces verts et de faire des préconisations de gestion adaptées à la biodiversité présente. Cette étude qui doit se poursuivre sur plusieurs années, a permis d'identifier notamment la présence de la pie-grièche écorcheur, espèce qui est considérée « *quasi-menacée* » au niveau national et protégée à l'échelle européenne. De même, des préconisations ont été formulées pour améliorer la gestion des prairies aéroportuaires, par la pratique de différents types de fauches.

La chambre constate la mise en place de pratiques respectueuses de l'environnement pour la gestion des espaces naturels et une amélioration de la connaissance de la biodiversité existante sur la plateforme.

4.3.3 L'exposition au bruit

Le plan d'exposition au bruit (PEB)

Ce plan de prévention prévu aux articles L. 112-6 et suivants du code de l'urbanisme, catégorise les zones exposées au bruit engendré par les aéronefs (dont les avions) et fixe les conditions d'utilisation et de construction de ces zones. Le PEB encadre et limite le droit à construire dans certaines zones afin d'éviter l'exposition immédiate ou à terme de nouvelles populations aux nuisances du bruit. Toutefois il n'a pas pour vocation d'imposer des contraintes particulières aux constructions existantes, si ce n'est l'obligation d'information lors des transactions immobilières et locations de ces biens. Il s'agit d'un document d'urbanisme intégré dans le plan local d'urbanisme (PLU) qui en respecte nécessairement des dispositions. Les PEB anticipent d'ailleurs à 15-20 ans le développement de l'activité aérienne sur le territoire.

⁴⁸ Appartenant à une personne possédant un avion basé sur l'aéroport.

Par arrêté du 18 octobre 2021, le préfet de Meurthe-et-Moselle a décidé de procéder à l'élaboration d'un nouveau plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Nancy-Essey, destiné à remplacer le précédent datant de 1975. Une enquête publique a été ouverte et s'est déroulée du 29 mars au 30 avril 2022 avec une faible mobilisation du public⁴⁹. À l'issue, le commissaire enquêteur a émis un avis favorable sur le projet de révision du PEB.

Ce nouveau plan porte essentiellement sur l'élaboration des nouvelles zones⁵⁰ de bruit en tenant compte du nouveau mode de calcul basé sur l'indice Lden⁵¹ entré en vigueur en 2002. Il prend également en compte l'évolution du trafic aérien depuis 47 ans et les perspectives nouvelles (hypothèse retenue d'évolution du trafic à moyen et long terme à 3 % par an selon l'exploitant). Parmi les neuf communes concernées⁵², aucune n'est impactée par les zones A ou B (zones de bruit fort), seule une partie de la commune de Tomblaine est exposée en zone C. Ce plan a été approuvé par un arrêté préfectoral du 20 décembre 2022.

De 2019 à 2023, la société n'a été saisie qu'à trois reprises pour des nuisances sonores⁵³ dont deux réclamations qui concernaient la présence d'une quinzaine d'hélicoptères militaires étrangers en escale de ravitaillement. Une analyse des réclamations est effectuée et un rappel des règles applicables peut être réalisé.

4.4 L'importance de la contribution de la métropole

4.4.1 Le versement contestable d'une subvention exceptionnelle lors de la crise sanitaire

Par délibération du 12 juin 2020, le conseil métropolitain a souhaité aider les entreprises locataires de la SASU Grand Nancy Aéroport, par une exonération des redevances d'occupation correspondant à la période de confinement (16 mars au 10 mai 2020). Cette décision risquant d'affecter l'équilibre économique du contrat de délégation de service public, la métropole du Grand Nancy a décidé de compenser cette perte pour la SASU par l'attribution d'une subvention exceptionnelle d'un montant de 29 049 €. Cette décision s'est référée aux dispositions de l'ordonnance du 25 mars 2020 portant diverses mesures d'adaptation des règles de passation, de procédure ou d'exécution des contrats soumis au code de la commande publique et des contrats publics qui n'en relèvent pas pendant la crise sanitaire.

⁴⁹ L'enquête publique a donné lieu à quatre permanences destinées à recueillir les observations écrites et verbales du public. Seules deux personnes se sont rendues aux permanences et cinq observations ont été déposées. Par ailleurs, 156 consultations ont été enregistrées sur le dossier dématérialisé, le dossier a été téléchargé 33 fois.

⁵⁰ Conformément à la réglementation, quatre zones ont été définies en fonction de l'intensité du bruit : Zone A : $L_{den} > 70$; Zone B : $65 \leq L_{den} \leq 70$; Zone C : $57 \leq L_{den} \leq 65$; Zone D : $50 \leq L_{den} \leq 57$.

⁵¹ L'indicateur Lden (pour Level day-evening-night) représente le niveau de bruit moyen pondéré au cours de la journée en donnant un poids plus fort au bruit produit en soirée (18-22h) et durant la nuit (22h-6h) pour tenir compte de la sensibilité accrue des individus aux nuisances sonores durant ces deux périodes.

⁵² Nancy, Laneuveville-devant-Nancy, Tomblaine, Saulxures-lès-Nancy, Essey-lès-Nancy, Pulnoy, Seichamps et Dommartin-sous-Amance.

⁵³ Source : rapports annuels du délégataire.

Toutefois, en application du contrat de DSP, la métropole a transféré les droits réels sur les biens qu'elle détenait jusqu'en 2037. Elle ne pouvait donc se prévaloir de son statut de propriétaire pour exonérer les entreprises bénéficiant d'une autorisation d'occupation temporaire (AOT) sur le site de l'Aéropôle. Seule la SASU en avait le pouvoir en application des conventions d'AOT signées avec les entreprises.

Par ailleurs, en octroyant une subvention d'exploitation compensant la perte de loyers du service Aéropôle, la métropole du Grand Nancy s'est écartée du contrat de DSP qui la lie à la SASU. En effet, il est contractuellement prévu⁵⁴ une exclusion de tout soutien de la métropole pour la gestion du « service Aéropôle », qui doit se faire aux risques exclusifs de la SASU.

La chambre relève par conséquent l'absence de fondement juridique au versement de cette subvention, intervenu de surcroît en l'absence de tout avenant au contrat de DSP.

4.4.2 Une redevance domaniale non réévaluée depuis la conclusion de la DSP

L'article 52 de la convention de DSP prévoit que le délégataire verse « *une redevance domaniale annuelle calculée par application d'un pourcentage de 3 % sur la valeur locative des bâtiments. Cette valeur évoluera chaque année pour tenir compte des améliorations et de l'accroissement du patrimoine bâti* ». Pour l'année 2011, la valeur locative retenue dans la convention de DSP a été fixée à 182 135 € soit une redevance de 5 464 €.

De 2019 à 2023, le délégataire a versé chaque année une redevance domaniale de 5 641 € soit une évolution de 3,2 % par rapport au début de la DSP. La valeur locative prise en compte depuis l'exercice 2012 correspond à la somme de 188 020 € (valeur locative cadastrale de 2012). Malgré la réalisation de près de 7 M€ HT de travaux sur l'ensemble du site dont 1 M€ HT sur différents bâtiments et hangars, cette redevance n'a pas évolué depuis le début de la DSP, en méconnaissance des dispositions statutaires.

4.4.3 Une contribution forfaitaire en hausse

La convention de DSP prévoit, par ailleurs, que le délégant (la métropole du Grand Nancy) verse une contribution forfaitaire annuelle⁵⁵, définie contractuellement à 450 000 € pour l'année 2012, montant révisé chaque année à la date du vote du budget du délégant selon une formule et des indices fixés dans la convention. Une remise annuelle venant en réduction de la contribution forfaitaire annuelle est également prévue, elle est égale à la progression en euros de certaines recettes (prestations aéronautiques, les locations de terrains, de bâtiments et les commissions sur vente de pétrole) multipliée par un coefficient qui prend en compte le taux de croissance du chiffre d'affaires.

La contribution forfaitaire annuelle a ainsi évolué de + 14 % entre 2019 et 2023, de 488 843 € en 2019 à 559 138 € en 2024, portée principalement par l'application de la révision de la contribution prévue contractuellement. Ainsi, en 2023, l'application de la formule de révision au montant initial de la contribution forfaitaire de 450 000 € a permis d'obtenir une

⁵⁴ Article 51.2 de la convention de délégation de service public.

⁵⁵ Article 51.2 de la convention.

contribution révisée de 575 596 €, à laquelle a été soustraite une remise de 16 458 € calculée en prenant en compte le taux de croissance du chiffre d'affaires. Les calculs opérés sur l'ensemble de la période n'appellent pas d'observation.

Tableau n° 10 : Évolution de la contribution forfaitaire versée par la métropole

En €	2019	2020	2021	2022	2023	Evol. 2019-2023
Contribution forfaitaire	488 843	490 046	498 076	497 237	559 138	14 %

Source : selon les états financiers de la SASU Grand Nancy Aéroport

La contribution forfaitaire annuelle a ainsi représenté un montant total de recettes de 2,5 M€ entre 2019 et 2023 pour la SASU Grand Nancy Aéroport.

4.4.4 L'importance de la contribution annuelle complémentaire pour le financement des investissements

Une contribution forfaitaire annuelle complémentaire⁵⁶ de la métropole est également prévue pour le programme d'investissement de 5 M€ HT. La convention prévoit, par ailleurs, que l'engagement du délégataire d'investir 2 M€ est pris en compte dans la contribution forfaitaire annuelle de base.

Cette contribution complémentaire est calculée sur le montant de 5 M€ correspondant aux travaux d'infrastructures lourdes, au fur et à mesure de leur réalisation, avec la prise en compte d'un taux d'intérêt de 4,5 % et d'une durée égale au nombre d'année restantes jusqu'à l'échéance de la DSP. Le montant de la contribution complémentaire représente un total de 7,73 M€. Les contributions forfaitaires annuelles complémentaires sont fermes, elles ne sont donc pas révisées annuellement. Elles représentent chaque année, depuis 2019, un montant fixe de 381 768 € soit 1,9 M€ sur la période de contrôle.

Ainsi, entre 2019 et 2023, la SASU a reversé à la métropole du Grand Nancy un montant total pour la redevance domaniale de 28 203 €, sur une base qui n'a pas évolué depuis le début de la DSP en 2012. En parallèle, la métropole a versé un montant total de contributions forfaitaires (part annuelle et part complémentaire) de 4,44 M€, avec une évolution sur la période de la contribution forfaitaire annuelle de + 14 %.

En conséquence, il apparaît que le montant total des investissements de 7 M€ HT prévus à la convention a été intégralement financé par le versement de la contribution forfaitaire versée par la métropole du Grand Nancy, malgré l'absence de bilan contradictoire des travaux effectivement réalisés.

⁵⁶ Article 47 de la convention.

4.5 Une stratégie tarifaire à définir

Les recettes aéronautiques sont de deux natures, celles tirées des redevances réglementées, perçues sur les passagers et sur les mouvements des avions (atterrissage et balisage, stationnement, passager), d'autre part, celles tirées de prestations de services fournies lors des escales des avions. Le guide tarifaire annuel est disponible sur le site internet de l'aérodrome.

4.5.1 Une consultation tardive des usagers

Aux termes de l'article R. 6325-18 du code des transports⁵⁷, « *une consultation des usagers (...) est engagée au moins quatre mois avant l'entrée en vigueur de nouvelles conditions tarifaires* ». Ces usagers sont, aux termes de l'article R. 6325-1 du code des transports, les exploitants d'aéronefs et leurs prestataires de service à l'occasion de l'usage de terrains, d'infrastructures, d'installations, de locaux et d'équipements aéroportuaires fournis par l'exploitant d'aérodrome.

Il n'existe pas formellement d'association des usagers ou d'une commission consultative des usagers sur le site de l'Aéropôle du Grand Nancy. Les usagers sont les entreprises et associations bénéficiant d'autorisation d'occupation du domaine public aéroportuaire (dont les conventions d'abris pour les aéronefs).

Depuis 2019, une consultation des usagers de la SASU est intervenue chaque année, en novembre ou décembre⁵⁸ pour une application au 1^{er} janvier de l'année suivante. Le délai réglementaire n'a donc jamais été respecté sur la période de contrôle. Une information sur l'évolution des tarifs leur est délivrée. Par ailleurs, les usagers sont également informés de l'activité aéronautique de l'année écoulée, de rappels sur la sécurité des vols, d'éléments sur les travaux réalisés et à venir, des évolutions en matière de réglementation aéronautique. Le compte-rendu de ces réunions est mis en ligne sur le site internet de l'aéroport.

La chambre constate la tenue de la consultation annuelle des usagers mais invite la société à le faire dans les délais réglementaires.

4.5.2 Des tarifs appliqués de manière rétroactive jusqu'en 2023

Le principe de non-rétroactivité des actes administratifs constitue l'un des principes généraux du droit dégagés par le Conseil d'État⁵⁹. En application de ce principe, les collectivités ne peuvent prévoir une entrée en vigueur des délibérations fixant les tarifs des services publics

⁵⁷ Depuis un décret du 31 octobre 2023 portant sixième partie réglementaire du code des transports relative à l'aviation civile, le cadre général des relations entre les gestionnaires d'aéroports et les compagnies aériennes figure dans la partie réglementaire du code des transports, alors que précédemment il figurait dans la partie réglementaire du code de l'aviation civile.

⁵⁸ Réunions intervenues le 29 novembre 2019, envoi de documents par courriel pour 2020, 17 décembre 2021, 18 novembre 2022 et 23 novembre 2023.

⁵⁹ CE, 25 juin 1948, Société du journal « l'Aurore », Rec. Lebon p. 289.

locaux à une date antérieure à celle à laquelle les formalités destinées à les rendre exécutoires ont été effectuées⁶⁰.

Conformément à l'article L. 5211-10 du code général des collectivités territoriales (CGCT), l'assemblée délibérante de l'établissement public de coopération territoriale (EPCI) est compétente pour l'instauration et la fixation des tarifs pour l'accès aux services publics. L'article L. 1411-2 du même code applicable au moment de la signature du contrat de DSP, devenu l'article L. 3114-6 du code de la commande publique, prévoit que « *la convention (de DSP) stipule les tarifs à la charge des usagers et précise l'incidence sur ces tarifs des paramètres ou indices qui déterminent leur évolution* ».

Les tarifs des redevances applicables à l'aéroport à la date d'octroi de la DSP ont été annexés à la convention. Celle-ci n'a pas définie de paramètres ou d'indices déterminant leur évolution. Chaque année, sauf en 2024, le conseil métropolitain a délibéré sur les tarifs des redevances perçues par le délégataire entre janvier et mars.

Tableau n° 11 : Date d'adoption des tarifs de l'aéroport par la métropole du Grand Nancy

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Date de la délibération	08-févr-19	31-janv-20	21-mars-21	31-mars-22	09-févr-23	14-déc-23

Source : d'après les délibérations de la métropole du Grand Nancy

Cependant, le guide annuel tarifaire du délégataire stipule sur l'ensemble de la période de contrôle que les tarifs sont applicables au 1^{er} janvier de l'année. Ainsi, chaque année sauf en 2024, la SASU a appliqué, pour la facturation des redevances aéronautiques, les tarifs dès le 1^{er} janvier, donc de manière rétroactive, ce qui est irrégulier.

4.5.3 Une évolution des tarifs des redevances s'appuyant sur des indices

Les exploitants d'aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique perçoivent des redevances en contrepartie des services publics aéroportuaires rendus sur les plateformes. Aux termes de l'article 51.1 du contrat de DSP, il est prévu que le délégataire perçoit l'intégralité des produits des redevances aéronautiques telles que prévues à l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile, devenu l'article R. 6325-1 du code des transports (redevances d'atterrissage, de stationnement, de balisage, passager). Il est également autorisé à recevoir le produit de toute autre prestation qu'il est amené à fournir dans le cadre de sa mission⁶¹ ainsi que les redevances extra-aéronautiques liées à l'utilisation et à l'occupation du domaine concédé.

Le contrat de DSP dispose que l'évolution des redevances aéronautiques doit respecter les conditions prévues par le code de l'aviation civile et que les tarifs de ces redevances à la date d'octroi de la DSP sont annexés à la convention. Le contrat ne prévoit aucune modalité

⁶⁰ CE, 25 juin 2003, n° 237305.

⁶¹ Notamment les prestations aéronautiques : ouverture du terrain d'aviation en dehors des horaires d'ouverture et services d'assistance en escale.

d'évolution ou de référence à un indice. En revanche, il est précisé que le délégataire est libre de fixer les produits des autres prestations et des redevances des activités extra-aéronautiques.

Ainsi, aux termes de l'article R. 6325-19 du code des transports : « les tarifs des redevances (aéronautiques) sont fixés en tenant compte des éléments suivants : 1° les prévisions d'évolution du trafic de passagers et de marchandises sur l'aérodrome ou les aérodromes considérés ; 2° les objectifs d'évolution des charges, tenant compte notamment de l'évolution de la qualité des services fournis aux usagers et de celle de la productivité de l'exploitant ; 3° les prévisions d'évolution des recettes ; 4° les programmes d'investissements et leur financement. Les profits dégagés par des activités de l'exploitant autres que les services prévus par l'article R. 6325-1 peuvent également être pris en compte ».

En l'espèce, la SASU a indiqué que les tarifs des redevances ont évolué en fonction de l'indice des prix à la consommation pour les redevances aéronautiques⁶² et de l'indice de révision des loyers⁶³ pour les redevances domaniales et les prestations aéronautiques. Pour ces dernières, la convention de DSP laisse le délégataire libre de fixer les produits des autres prestations et des redevances des activités extra-aéronautiques.

Tableau n° 12 : Évolution des tarifs des redevances aéronautiques depuis 2019

	Indice des prix à la consommation - Ensemble des ménages - France - Ensemble hors tabac - septembre de chaque année	Variation	Réalisée
2019	104,04	0,76 %	0,76 %
2020	103,8	- 0,23 %	0%
2021	105,97	2,09 %	2,50 %
2022	111,99	5,70 %	5,70 %
2023	117,37	4,81 %	4,81 %
Sur 5 ans		13,13 %	13,77 %

Source : données SASU Grand Nancy Aéroport

⁶² Indice des prix à la consommation - Ensemble des ménages - France - Ensemble hors tabac - septembre de chaque année.

⁶³ Indice de révision des loyers (2nd trimestre) pour toute locations immobilières, avec refacturation de charges locatives.

Tableau n° 13 : Évolution des tarifs des prestations aéronautiques et des redevances domaniales en présence de refacturation de charges

<i>2nd trimestre</i>	Indice Révision des Loyers	Variation	Réalisée
2019	129,72	1,53 %	1,53 %
2020	130,57	0,66 %	0%
2021	131,12	0,42 %	0,42 %
2022	135,84	3,60 %	3,60 %
2023	141,03	3,50 %	3,50 %
Sur 5 ans		9,71 %	9,05 %

Source : données SASU Grand Nancy Aéroport

Après prise en compte des dispositions de la convention de DSP et celles du code des transports, la chambre invite la SASU et la métropole du Grand Nancy à se doter d'une stratégie tarifaire notamment sur les redevances aéronautiques prenant en considération les caractéristiques de l'aérodrome en termes de trafic, de charges et d'investissements à réaliser notamment en matière d'exigences environnementales.

4.5.4 L'évolution des redevances réglementées

Le code des transports fixe la nature des redevances à mettre en œuvre par le gestionnaire de l'aéroport et/ou son exploitant (redevances d'atterrissage, de stationnement, de balisage, passager).

Les grands principes d'établissement des redevances sont la non-discrimination, la transparence dans la fixation des tarifs et leur application aux différents usagers de l'aéroport. Les taux des différentes redevances sont fixés sur une base annuelle. Le principe de la stricte compensation entre les coûts des services publics et le montant des redevances impose que le produit global des redevances aéroportuaires n'excède pas le coût des services rendus sur l'aéroport. Ce principe s'applique de manière globale et non redevance par redevance.

4.5.4.1 L'évolution de la redevance par passager

La redevance par passager est perçue en contrepartie de la mise à disposition des installations aménagées pour la réception des passagers et du public, ainsi que, le cas échéant, de services complémentaires, tels que la mise à disposition de comptoirs d'enregistrement et d'embarquement.

De 2019 à 2024, le tarif de la redevance passagers a augmenté de 21,8 %, passant de 4,45 € HT à 5,46 € HT. Depuis le début de la DSP, elle a augmenté de 38 % avec comme base le tarif de 2011 soit 3,95 € HT. Au 1^{er} janvier 2024 et à titre de comparaison, le tarif de cette

redevance est de 8,14 € HT à l'aéroport de Colmar-Houssen et de 12 € HT à l'aéroport de Troyes-Barberey.

Tableau n° 14 : Évolution de la redevance par passager

<i>En € HT</i>	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<i>Redevance</i>	4,45	4,48	4,58	4,7	4,97	5,46
<i>Évolution annuelle</i>		0,67 %	2,23 %	2,62 %	5,74 %	9,86 %

Source : d'après les grilles tarifaires transmises par la SASU

La chambre constate que l'évolution du tarif pour 2024 est de près de 10 % alors que l'information transmise aux usagers prévoyait une augmentation des redevances aéronautiques (passagers, balisage, passagers et stationnement) de 4,8 % seulement. La délibération du 14 décembre 2023 de la métropole prévoit une évolution de 5 % en moyenne pour l'ensemble des redevances pour 2024 de l'aérodrome.

4.5.4.2 L'évolution des redevances de balisage et de stationnement

La redevance de balisage est due par les transporteurs aériens et autres exploitants d'aéronefs pour tout atterrissage ou décollage nécessitant l'allumage du balisage lumineux de la piste.

De 2019 à 2024, le tarif de la redevance balisage (par quart d'heure) a augmenté de 20,24 %, passant de 22,28 € HT à 26,79 € HT. Depuis le début de la DSP, elle a augmenté de 32 % avec comme base le tarif de 2011 soit 20,34 € HT. Au même titre que la redevance passager, l'augmentation de près de 10 % pour 2024 ne correspond pas à l'évolution annoncée aux usagers de 4,8 % pour 2024 ni à l'évolution de 5 % de la délibération de la métropole. De même, l'évolution du tarif pour 2021 n'est que de 0,27 % au lieu de 2,5 %.

Tableau n° 15 : Évolution de la redevance de balisage

<i>Par quart d'heure - en € HT</i>	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<i>Balisage</i>	22,28	22,44	22,5	23,07	24,38	26,79
<i>Balisage basé</i>	22,28	22,44	22,5	23,07	24,38	26,79
<i>Évolution annuelle</i>		0,72 %	0,27 %	2,53 %	5,68 %	9,89 %

Source : d'après les grilles tarifaires transmises par la SASU

La redevance d'atterrissage est perçue en contrepartie de la mise à disposition au bénéfice des aéronefs, des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage, au décollage, à la circulation au sol. Depuis le début de la DSP, les tarifs de cette redevance sont différents selon le type d'utilisateurs. Ainsi, les tarifs varient selon le poids de

l'aéronef, de leur appartenance (ou non) à la flotte d'appareils installée sur la plateforme, s'il s'agit d'un hélicoptère ou si l'appareil appartient à une école de pilotage.

De manière globale, les tarifs appliqués aux aéronefs non installés sur la plateforme ont progressé de 20 % entre 2019 et 2024 tant que ceux appliqués aux écoles de pilotage et aux aéronefs installés sur l'aérodrome ont augmenté de 15 % seulement sur la même période. Cette différence dans l'évolution des tarifs de la redevance d'atterrissage s'explique par le gel des tarifs, en 2021, appliqués aux usagers dits « basés » c'est-à-dire bénéficiant d'autorisations d'occupation du domaine public. La même année, les autres usagers se sont ainsi vus appliquer une augmentation de 2,5 %, supérieure à l'augmentation de l'indice des prix à la consommation pris comme référence à savoir 2,09 %.

La chambre constate qu'en 2021, l'absence d'évolution de certains tarifs selon la catégorie d'usagers a entraîné une rupture d'égalité de traitement entre les usagers, en méconnaissance de la réglementation en matière de redevance pour service rendu et de la convention de DSP qui prévoit dans son article 10 que « *le délégataire doit respecter le principe d'égalité de traitement des usagers* ».

La redevance de stationnement est due par les compagnies aériennes et usagers non commerciaux pour l'usage des aires de stationnement avions. Les tarifs de cette redevance, qui varient en fonction du poids de l'aéronef et du temps de stationnement de l'aéronef, ont évolué de 15 % sur la période de contrôle et n'appellent pas d'observation.

4.5.5 Les prestations de services aéronautiques

La SASU Grand Nancy Aéroport assure, par ailleurs, des services d'assistance en escale (assistance technique obligatoire pour l'aviation commerciale et pour l'aviation générale pour les aéronefs supérieur à trois tonnes ainsi qu'une assistance commerciale, sur demande de l'aviation commerciale ou générale), d'ouverture de terrain (en dehors des horaires d'ouverture), de nettoyage extérieur de l'aéronef, de prise en charge du fret et pour la mise en œuvre d'un groupe électrogène pour assurer l'alimentation électrique des aéronefs. Elle n'assure plus de prestations de dégivrage des aéronefs depuis 2023 ni le nettoyage intérieur des aéronefs (depuis 2024).

L'analyse de l'évolution des tarifs des prestations de service a été rendu difficile du fait de changement de périmètre ou de référence depuis le début de la DSP. Ainsi, la tarification de l'assistance technique en escale a été fixée en fonction du nombre de places de l'aéronef en 2011 et ensuite en fonction de son poids en tonne.

Selon la SASU, les tarifs des prestations aéronautiques ont évolué comme l'indice de révision des loyers soit + 0,42 % en 2021. Or, par exemple, les tarifs de l'assistance technique ont évolué de près de 14 % entre 2020 et 2021 et de 17 % entre 2022 et 2023 (cf. annexe n° 7).

Au total, de 2019 à 2023, les prestations d'assistance technique ont augmenté de 47 %, soit bien au-delà des évolutions de l'indice précité. Les mêmes observations peuvent être faites concernant l'assistance commerciale. Lors de la réunion des usagers en 2020, il a été seulement fait mention d'une uniformisation des tarifs de prestations d'assistance aéroportuaires avec les aéroports voisins pour 2021. Aucune information ne leur a été fournie en 2023.

4.5.6 Les recettes domaniales

Dans les biens mis à dispositions de la SASU dans le cadre de la DSP figurent plus de 18 000 m² de bâtiments situés sur 136 hectares. Le guide tarifaire annuel contient les tarifs pour les redevances domaniales, décomposés en redevances d'abri (usage permanent ou ponctuel), pour l'occupation de terrains nus, de salles de réunions, de bureaux, d'ateliers, de hangars, de salles de réunion, d'un parking. Les tarifs de base de location des hangars peuvent varier en fonction des aménagements particuliers apportés dans les bâtiments à la demande de l'occupant pour l'exercice de son activité (par exemple isolation pour les ateliers de maintenance).

L'évolution de la grille tarifaire depuis 2019 correspond aux évolutions annoncées lors des réunions des usagers et basés sur l'indice de révision des loyers sauf en ce qui concerne les redevances abris pour 2024 qui ont augmenté par rapport à 2023 entre 9,6 % et 17,3 % soit bien au-dessus des 3,5 % annoncés aux usagers.

Pour ces recettes, la chambre invite également la SASU à plus de transparence envers les usagers sur les évolutions de tarifs pratiquées et prend note des engagements du président de la CCI et de la SASU à ce sujet.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

L'exécution du contrat de DSP fait l'objet d'un suivi sérieux en termes d'activités (aéronautiques et domaniales), ce que confirment les audits et les indicateurs de performance renseignés par la SASU. Cependant, la chambre a constaté l'absence de réunion du comité en charge du suivi de la DSP depuis cinq ans, de mise à jour du plan de développement, de la réalisation d'un bilan contradictoire des investissements réalisés et d'une contractualisation régulière de la liste des biens de la DSP. Aucune des parties n'a mis en œuvre la possibilité de faire évoluer le dispositif contractuel en 2022. Enfin, la clarification du périmètre de gestion de la DSP s'avère indispensable pour définir une stratégie et les actions à mener pour la fin de la DSP.

En baisse depuis le début de la DSP en 2012, l'activité aérienne est stable depuis 2017 (en dehors de l'année 2020) avec un nombre de mouvements stabilisé autour de 23 000 mouvements. Les vols de loisirs et des écoles de pilotages représentent la majorité des mouvements (90 %). En revanche, les vols d'affaires et les vols commerciaux sont en diminution constante et ne représentent plus qu'une part résiduelle (3 % des mouvements) en 2023. Corrélativement, le nombre de passagers a été fortement réduit (- 56 %) depuis 2012.

Les activités extra-aéronautiques ont été optimisées, les biens situés dans le périmètre de gestion de la SASU présentant un taux d'occupation de 95 % en 2023. La SASU a mené des actions pour prendre en compte les exigences environnementales et s'est fixée un objectif de réduction des émissions de GES de – 25 % d'ici 2030 tout en se dotant d'un plan d'actions.

Néanmoins, la définition d'une stratégie tarifaire, concertée avec la métropole du Grand Nancy, s'avère indispensable tout en veillant à informer en toute transparence les usagers des évolutions pratiquées.

5 L'ÉVOLUTION FAVORABLE DE LA SITUATION FINANCIÈRE DE L'AÉROPÔLE

5.1 Une information comptable et financière perfectible

5.1.1 L'absence de budget prévisionnel

La gestion comptable et financière est assurée par le directeur délégué et l'assistante de direction assistés par le même cabinet d'expert-comptable depuis 2012 et d'un commissaire aux comptes. Il n'existe pas de procédure formalisée en matière de gestion comptable et financière.

Les comptes de la SASU Grand Nancy Aéroport sont entièrement destinés à retracer les conditions d'exploitation de l'aéroport dans le cadre de la DSP. La SASU ne dispose pas d'une comptabilité analytique. Cependant, la comptabilité mise en place permet d'identifier pour chaque compte les frais relatifs aux missions de sûreté et de sécurité pour le compte de l'État.

Sur l'ensemble de la période, la société n'a pas établi de budget prévisionnel ni mis à jour le compte d'exploitation initial de la DSP. Les états financiers ont été établis en conformité avec le règlement de l'autorité des normes comptables n° 2018-01 du 20 avril 2018 modifiant le règlement n° 2014-03 du 5 juin 2014.

5.1.2 Des informations financières à compléter

Les comptes annuels de la SASU ont été arrêtés au 31 décembre de chaque année. Ils comprennent le bilan, le compte de résultat et une annexe (qui détermine les principes, les règles et les méthodes comptables retenues pour l'exercice), qui forment un tout indissociable. À l'exception de l'année 2020 où les comptes ont été adoptés le 8 juillet 2020, les comptes annuels ont été approuvés par le conseil de gestion dans le délai de six mois à compter de la clôture de l'exercice.

Les comptes de la SASU ont été certifiés sans réserve par un commissaire aux comptes sur l'ensemble de la période. Cependant, depuis 2019, l'annexe produite avec les comptes annuels est sommaire et ne comporte pas certaines informations permettant une compréhension de la situation financière de la société. En effet, celle-ci doit comporter toutes les informations d'importance significative destinées à compléter et à commenter celles données par le bilan et le compte de résultat.

À titre d'exemple, sur l'ensemble de la période, l'annexe ne donne pas d'informations notamment sur les provisions constituées (mode de calcul, objet) que ce soit pour constater la dépréciation de créances en 2019 et 2023, ou pour la provision pour risques et charges en 2023 de 100 000 € en prévision du règlement des heures supplémentaires des agents. Il en est de même en ce qui concerne l'achat en crédit-bail d'un camion pour un montant total de 499 000 € TTC dont les premiers loyers ont été versés en 2023.

Par ailleurs, la chambre constate que le dépôt des comptes n'a pas été réalisé dans le délai légal⁶⁴ d'un mois ou de deux mois lorsque le dépôt est effectué par voie électronique pour les exercices 2019, 2020 et 2022.

Tableau n° 16 : Dates d'approbation et de dépôt des comptes annuels de la SASU

	Exercice 2019	Exercice 2020	Exercice 2021	Exercice 2022	Exercice 2023
<i>Date approbation des comptes</i>	08/07/20	16/04/21	25/04/22	17/04/23	05/04/24
<i>Date de dépôt des comptes</i>	12/12/20	23/06/21	20/05/22	22/12/23	21/04/24

Source : d'après les procès-verbaux de la SASU et les publications au BODACC

La chambre invite la société à procéder au dépôt de ses comptes annuels dans les délais légaux et à veiller à ce que l'annexe aux comptes annuels soit complétée des informations d'importance significative afin de connaître la situation financière détaillée de la société et d'en comprendre son évolution.

5.1.3 Une information approximative sur la reconstitution des capitaux propres

Des capitaux propres inférieurs à la moitié du capital social

Le capital social correspond aux apports effectués lors de la création de la société par l'associé ou les associés. Les capitaux propres quant à eux correspondent à l'ensemble des ressources de la société, ils reflètent sa valeur financière. Il s'agit du capital social auquel s'ajoutent les fonds générés par l'activité de la société. Les capitaux propres sont calculés en additionnant les éléments suivants : le capital social, les réserves, les reports à nouveau, le résultat de l'exercice (bénéfices ou pertes), les provisions réglementées et les subventions d'investissement.

L'expression « *perte de la moitié du capital social* » fait référence à la situation dans laquelle une société constate, compte tenu de ses pertes, que ses capitaux propres deviennent inférieurs à la moitié du capital social. Cette perte traduit une situation financière très dégradée pour la société concernée.

Dans cette situation, la société doit respecter une procédure spécifique qui comprend plusieurs étapes⁶⁵. Si au terme de cette procédure, la dissolution de la société est écartée, la société dispose d'un délai de deux ans pour régulariser sa situation en reconstituant ses capitaux propres.

Depuis sa création, le capital social de la SASU est de 50 000 €. La SASU s'est retrouvée avec une situation financière dégradée au début de l'exploitation de l'Aéropôle, avant le versement des subventions d'investissement par la métropole du Grand Nancy.

Lors de sa réunion le 8 juillet 2020 approuvant les comptes de l'exercice 2019, le conseil de gestion a acté la reconstitution à un niveau au moins égal à la moitié du capital social et la

⁶⁴ En application de l'article L. 232-23 du code de commerce.

⁶⁵ Article L. 225-248 du code de commerce par renvoi de l'article L. 227-1 du code de commerce.

régularisation de la situation de la société auprès du registre du commerce et des sociétés. Cette décision a été publiée le 4 janvier 2021. Cette information importante ne figure pas dans le rapport annuel du délégataire de 2020. Toutefois, à la lecture des éléments figurant dans les états financiers de l'exercice 2019, la reconstitution du capital social était déjà intervenue à la fin de l'exercice 2018.

La chambre constate que la SASU Grand Nancy Aéroport n'a pas procédé, dans les temps impartis par la législation, aux actes et publicité nécessaires à la régularisation de son capital social. Elle invite la CCI de Meurthe-et-Moselle en tant qu'associé unique à plus de vigilance sur le suivi de la situation financière de sa filiale et à mettre en place des mesures de contrôle interne en la matière.

5.1.4 La régularisation nécessaire des créances douteuses

Une créance douteuse doit être transférée au compte « *clients douteux* », tandis que la perte probable doit être enregistrée au compte « *dépréciation des comptes clients* » et le montant de la dépréciation doit faire l'objet d'une dotation aux provisions pour dépréciation de créances. La situation de chaque client douteux doit être réexaminée à la fin de chaque exercice afin d'apprécier l'évolution de la perte probable, de modifier la dépréciation en conséquence, de régulariser la situation si un paiement est intervenu, ou enregistrer la créance au compte « *pertes sur créances irrécouvrables* ».

Les comptes de la SASU font apparaître, sur l'ensemble de la période, des créances douteuses du fait de l'absence de paiement de factures par certains clients. L'annexe aux états financiers ne comporte aucune indication sur l'évolution des créances douteuses ni sur le calcul opéré en 2019 et 2023 pour déterminer le montant de la dotation aux provisions pour dépréciation de créances. La chambre constate qu'aucune perte sur créances irrécouvrables⁶⁶ n'a été enregistrée sur la période. Aucune information n'a été donnée au conseil de gestion ni au délégant en la matière.

Tableau n° 17 : Évolution des comptes relatifs aux créances douteuses

En €	2019	2020	2021	2022	2023
Clients douteux ou litigieux	62 222	62 222	62 222	62 222	83 038
Dépréciation comptes clients	- 51 915	- 51 915	- 51 915	- 51 915	- 69 262
Dotation aux provisions dépréciation créances	30 680	0	0	0	17 347

Source : selon les états financiers de la SASU Grand Nancy Aéroport

De même, il n'existe pas de procédure interne concernant le recouvrement des créances que ce soit en termes de procédure et de montant. Chaque créancier fait l'objet de relances par

⁶⁶ Compte 654.

mail, par courrier et pour certains montants importants des actions de recouvrement ont été mises en place⁶⁷ mais pas de manière systématique. L'analyse des créances montre que certaines sont anciennes et concernent des entreprises radiées depuis plusieurs années.

La chambre invite la SASU à se doter de règles internes en matière de recouvrement des créances, de prise en compte des créances douteuses et de régulariser de manière régulière celles dont la perte définitive peut être constatée.

5.2 Des résultats financiers positifs sur la période

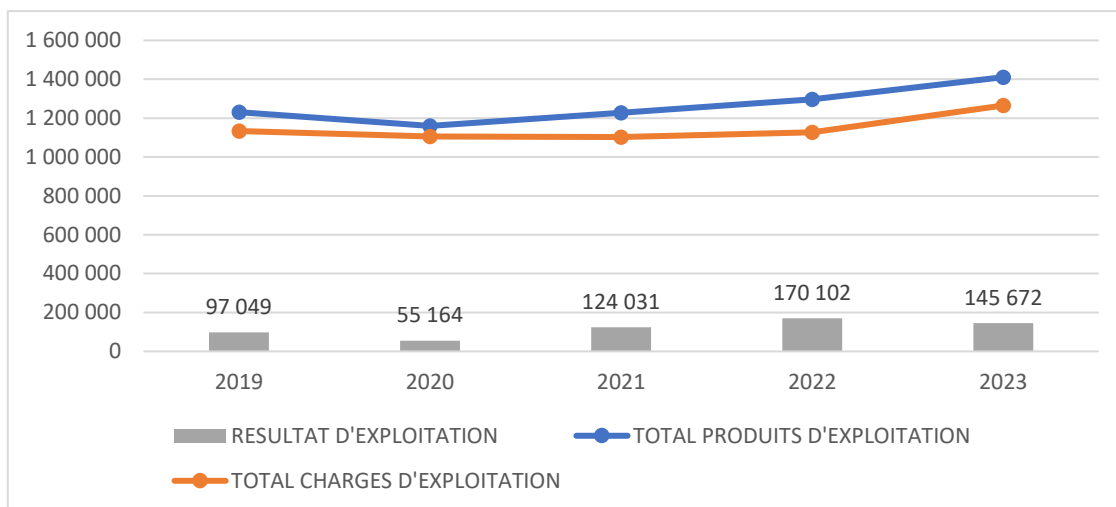
Depuis 2019, le résultat net de l'exercice est positif avec un total cumulé de 2019 à 2023 de près de 350 000 €, en dépit de la crise sanitaire. Cependant, en l'absence de la contribution forfaitaire annuelle de la métropole du Grand Nancy, d'un montant cumulé de 2,5 M€ sur la période 2019-2023, l'exploitation resterait structurellement déficitaire.

5.2.1 Un résultat d'exploitation porté par la dynamique des recettes domaniales

Sur l'ensemble de la période de contrôle, le résultat d'exploitation (la différence entre les produits et les charges d'exploitation) a été positif même en 2020 lors de la crise sanitaire. Il a représenté entre 5 % (en 2020) et 13 % (en 2022) des produits d'exploitation.

De 2019 à 2023, les produits d'exploitation ont augmenté plus rapidement (+ 15 %) que les charges d'exploitation (+ 12 %), en raison principalement de la croissance du chiffre d'affaires (+ 26 %) et de l'augmentation de la contribution de la métropole du Grand Nancy (+ 14 %).

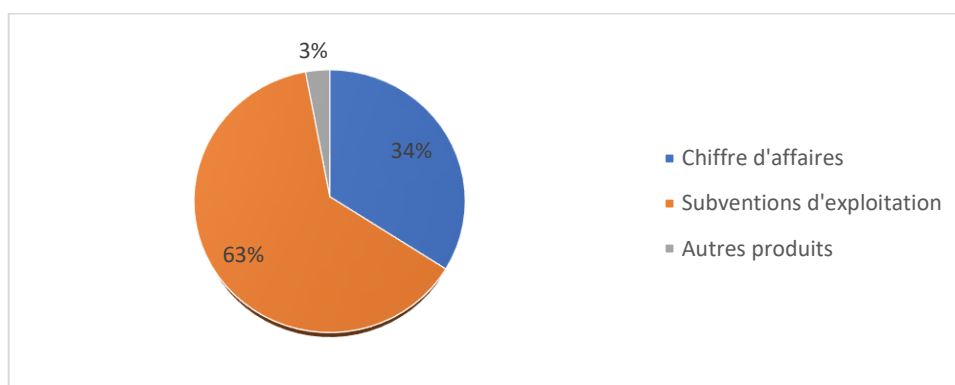
⁶⁷ Déclarations de créance au mandataire judiciaire ou recours à un avocat.

Graphique n° 2 : Évolution des produits et des charges d'exploitation en €

Source : d'après les états financiers de la SASU Grand Nancy Aéroport

5.2.2 La part majeure des subventions dans les produits d'exploitation

De 2019 à 2023, les produits d'exploitation ont progressé de 1,23 M€ à 1,41 M€ soit une hausse de 15 %. En 2023, ils se composent du chiffre d'affaires (34 % du total) et des subventions d'exploitation⁶⁸ (63 %), comprenant le complément de péréquation de taxe d'aéroport⁶⁹ (23 %) versées en contrepartie de l'exercice des missions de sûreté et sécurité pour le compte de l'État et des subventions d'exploitation reçues du budget principal de la métropole du Grand Nancy (40 %).

Graphique n° 3 : Composition des produits d'exploitation en 2023

Source : CRC d'après les états financiers de la SASU

⁶⁸ Les subventions d'exploitation représentent en moyenne sur la période 60 % des produits d'exploitation.

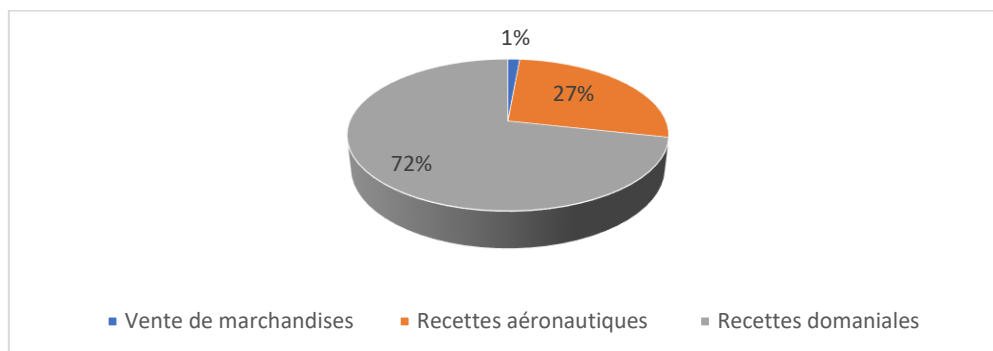
⁶⁹ Le produit de la taxe d'aéroport acquittée par les entreprises de transport aérien est reversé par l'État au profit des gestionnaires des aéroports. Elle est destinée à couvrir, principalement, les dépenses de sécurité-sûreté. Depuis 2008, un mécanisme de péréquation de cette taxe permet aux aéroports avec un faible trafic de bénéficier d'un complément de ressources pour financer intégralement ce type de dépenses.

En 2020, les produits d'exploitation de l'aéroport ont connu une diminution de près de 70 000 € (soit – 6 %) des produits d'exploitation du fait de la crise sanitaire. Cette faible baisse s'explique par un maintien de l'activité aéroportuaire en 2020 ayant conduit à une diminution moindre du chiffre d'affaires (- 50 000 €) et du complément de taxe d'aéroport (- 46 076 €) compensé par l'octroi d'une subvention exceptionnelle du Grand Nancy de 29 049 €. Dès 2021, les produits d'exploitation ont retrouvé un niveau équivalent à 2019.

5.2.2.1 Une progression du chiffre d'affaires portée par les recettes domaniales

De 2019 à 2023, le chiffre d'affaires a augmenté de 26 %, passant de 0,38 M€ à 0,48 M€. Les recettes domaniales⁷⁰ ont représenté 72 % du chiffre d'affaires durant cette période et les recettes aéronautiques⁷¹ 27 %.

Graphique n° 4 : Composition du chiffre d'affaires de 2019 à 2023



Source : CRC d'après les états financiers de la SASU

Entre 2019 et 2023, les recettes aéronautiques sont passées de 106 012 € à 127 235 € (+ 20 %) et les recettes domaniales de 248 000 € en 2019 à 354 000 € en 2023 (+ 43 %). Malgré la hausse des tarifs des redevances et des prestations de services, la part des recettes aéronautiques dans le chiffre d'affaires est en légère diminution sur la période (de 27,7 % en 2019 à 26,4 % en 2023) tandis que la part des recettes domaniales progressent (de 64,7 % à 73,5 %).

⁷⁰ Locations et autres locations.

⁷¹ Prestations de service, prestations aéroport, prestations aéroport intra-communautaire (vols commerciaux dans l'espace Schengen), commission et courtage.

Tableau n° 18 : Évolution du chiffre d'affaires et de ses composantes

<i>En €</i>	2019	2020	2021	2022	2023
<i>Vente de marchandises</i>	29 185	460	0	0	0
<i>Production vendue</i>					
<i>Prestations de service</i>	2 500	2 500	2 500	5 000	10 000
<i>Prestations aéroportuaires</i>	57 913	52 471	62 195	71 250	74 549
<i>Prestations aéroport</i>	28 693	24 823	36 992	23 469	16 544
<i>Commission et courtage</i>	16 906	13 418	14 194	20 564	26 143
<i>Locations</i>	237 034	223 450	304 071	327 257	333 037
<i>Autres locations</i>	10 917	11 823	8 219	13 548	20 827
<i>Total</i>	353 963	328 485	428 171	461 088	481 099
<i>Chiffre d'affaires</i>	383 148	328 945	428 171	461 088	481 099

Source : états financiers de la SASU Grand Nancy Aéroport

5.2.2.2 La contribution croissante de la métropole dans les subventions d'exploitation

De manière globale, les subventions d'exploitation ont progressé de près de 13 % entre 2019 et 2023 et représentent plus de 4 M€ sur la période.

La contribution du Grand Nancy a progressé de 14 % sur la période et a représenté 63 % du montant total des subventions d'exploitation en 2023.

Tableau n° 19 : Évolution des subventions d'exploitation

<i>En €</i>	2019	2020	2021	2022	2023	Total
<i>Subventions d'exploitation</i>	786 934	771 109	759 684	798 073	888 057	4 003 857
<i>dont contribution Grand Nancy Aéroport (y.c. subvention exceptionnelle crise sanitaire)</i>	488 843	519 095	498 076	497 237	559 138	2 562 389
<i>dont complément de péréquation taxe d'aéroport</i>	298 090	252 014	261 608	244 193	322 919	1 378 824

Source : d'après les états financiers de la SASU Grand Nancy Aéroport

Le complément de péréquation de la taxe d'aéroport versé par la direction générale de l'aviation civile (DGAC) sur la base des justificatifs de dépenses opérées par la SASU en matière de sûreté et de sécurité, a fluctué et a représenté un montant total de 1,38 M€.

Le complément de péréquation de la taxe d'aéroport

En vertu de l'article L. 6341-2 du code des transports, les exploitants d'aérodromes sont chargés de mettre en œuvre « *les mesures de sûreté destinées à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite* », en collaboration avec les autres acteurs privés du transport aérien et les services de l'État. Ils sont également chargés d'assurer certaines mesures de sécurité.

Le financement de ces missions était assuré par le produit de la taxe d'aéroport (TA) jusqu'au 31 décembre 2021. Depuis le 1^{er} janvier 2022, ce financement est assuré par la taxe sur le transport aérien de passagers et la taxe sur le transport aérien de marchandises régies par le code des impositions sur les biens et services (CIBS)⁷² institué par l'ordonnance n° 2021-1843 du 22 décembre 2021.

Ces taxes sont collectées par la direction générale de l'aviation civile (DGAC) puis reversées aux aéroports pour rembourser sur justificatifs l'ensemble de leurs dépenses en matière de sûreté et de sécurité.

Les autres produits ont diminué de 31 % sur la période passant de 61 750 € à 41 900 €. Ils sont composés principalement par des transferts de charges d'exploitation, qui sont les remboursements de charges des bénéficiaires d'autorisation d'occupation temporaire et des remboursements de sinistres par des assurances (dont un remboursement d'un sinistre en 2019 de 17 000 €).

5.2.3 Une évolution maîtrisée des charges d'exploitation

De 2019 à 2023, les charges d'exploitation ont augmenté de 12 %, passant de 1,13 à 1,27 M€, malgré les légères baisses enregistrées en 2020 et 2021 (- 28 551 € en 2020 et - 30 694 € en 2021 par rapport à 2019) en raison de la baisse d'activité induite par la crise sanitaire.

Les charges de personnel ont représenté la moitié des charges d'exploitation sur l'ensemble de la période avec une évolution plus marquée des charges sociales (+ 13 %) que les salaires et traitements des salariés (+ 6 %).

Les autres achats et charges externes (35 % des charges d'exploitation sur la période de contrôle) ont progressé de 48 % dans un contexte de hausse des coûts de l'énergie (+ 93 % pour les dépenses de fluides et de carburants), de développement de la réglementation aéronautique et de la hausse des coûts de la sûreté/sécurité en fin de période. Les dépenses d'entretien (de matériel et immobilier) et de maintenance ont progressé dans les mêmes proportions (+ 50 %), passant de 86 000 € à près de 130 000 € (cf. annexe n° 10). Les coûts de sûreté et de sécurité ont représenté en moyenne sur la période 15 % des autres achats et charges externes.

Les impôts et taxes ont diminué de 16 % passant de 118 500 € en 2019 à 99 000 € en 2022, du fait de remboursements d'excédents de paiement (pour les taxes foncières), de

⁷² Articles L. 422-13 et suivants du CIBS.

changements de modalités d'imposition (pour la contribution foncière des entreprises) et de collecte (formation).

Les amortissements et provisions ont représenté 5 % des charges d'exploitation, sur la période. Les amortissements qui concernent les biens de reprise (annexes⁷³ n° 3 et 4 de la DSP) font l'objet d'un suivi qui n'appelle pas d'observation.

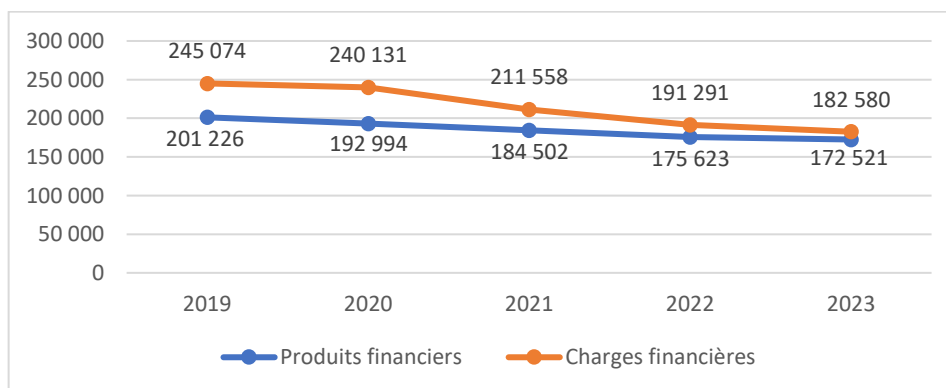
Enfin les autres charges ont augmenté de 31 % passant de 61 750 € en 2019 à 81 164 € en 2023. Elles concernent à titre principal (87 % en 2023) les amortissements de caducité⁷⁴ d'un montant de 69 344 € en 2023. La SASU dispose d'un tableau prévisionnel lui permettant d'avoir une vision jusqu'à la fin de la DSP du montant à venir des charges d'amortissement de caducité (70 000 € par an) restant à imputer sur les résultats de la DSP.

5.2.4 Un résultat financier tendant à l'équilibre

Les charges financières qui correspondent aux intérêts des emprunts et du compte courant d'associés sont en diminution depuis 2019, de 26 % passant de 245 100 € à 182 600 € du fait notamment de la renégociation d'un emprunt en 2021 (voir infra). La régularisation des intérêts indûment comptabilisés du compte courant d'associé devrait permettre de diminuer les charges financières de plus de 11 000 € dès 2024.

Les produits financiers issus principalement d'une partie de la contribution financière complémentaire versée par la métropole diminuent également mais dans une moindre mesure (- 14 %) de 201 226 € à 172 521 €, ce qui permet de réduire le déficit du résultat financier de plus de 40 000 € en 2020 et 2021 à 10 000 € en 2023.

Tableau n° 20 : Évolution des produits et des charges financières



Source : d'après les états financiers de la SASU Grand Nancy Aéroport

⁷³ Les biens de reprises sont inventoriés dans l'annexe n° 3 pour les ouvrages, bâtiments, installations et réseaux nécessaires ou utiles au service délégué ou acquis par le délégataire et dans l'annexe n° 4 pour les biens mobiliers nécessaires au service délégué, réalisés ou acquis par le délégataire.

⁷⁴ Il s'agit d'un amortissement financier des immobilisations apportées par la SASU qui permet la reconstitution, au plus tard à l'expiration de la DSP en 2037, de la totalité des capitaux investis par la SASU Grand Nancy Aéroport.

5.2.5 Un résultat exceptionnel déficitaire en fin de période

Les comptes de la SASU ont enregistré peu de produits et de charges exceptionnelles avant 2023.

En 2023, un produit de cession de 50 000 €⁷⁵ a été enregistré en produits exceptionnels à la suite de la vente du camion d'incendie et de secours existant à l'aéroport de Besançon. En charges exceptionnelles, une dotation aux provisions de 150 000 € a été comptabilisée dont 100 000 € concernant une provision pour litige en prévision du règlement des heures supplémentaires aux salariés et une autre de 50 000 € concernant la vente du camion d'incendie et de secours dans l'attente de la validation (ou non) de cette recette par la DGAC. L'importance des charges exceptionnelles en 2023 a réduit de manière significative le résultat de l'exercice.

Tableau n° 21 : Évolution des produits et des charges exceptionnels

<i>En €</i>	2019	2020	2021	2022	2023
<i>Produits exceptionnels</i>	21 278	15 879	18 116	17 763	61 873
<i>Charges exceptionnelles</i>	0	3 580	63 921	4 727	161 622
<i>Résultat exceptionnel</i>	21 278	12 299	- 45 805	13 036	- 99 749

Source : d'après les états financiers de la SASU Grand Nancy Aéroport

5.3 Une situation bilancielle en voie d'amélioration

5.3.1 Des capitaux propres en augmentation

De 2019 à 2023, le total du bilan de la SASU a diminué de 7,7 %. Le montant de l'actif immobilisé a diminué de 8,75 % passant de 6,87 M€ à 6,27 M€, du fait de la faiblesse des investissements pendant cette période.

À l'actif circulant, les subventions à recevoir de la métropole sont comptabilisés dans les autres créances, leur montant de 4,6 M€ en 2019 a diminué de 18 % pour passer à 3,8 M€, au fur et à mesure de leur versement effectif.

Les capitaux propres ont quant à eux augmenté de 8 % entre 2019 et 2023, passant de 4,6 M€ à 4,9 M€. Cette progression a été permise par une amélioration des résultats sur la période (+ 350 000 € de 2019 à 2023). Le report à nouveau qui était négatif jusqu'en 2022, est devenu positif à hauteur de 50 420 € à compter de 2023.

⁷⁵ Montant validé par la DGAC.

Tableau n° 22 : Situation bilancielle de la SASU

<i>En €</i>	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2019-2023
<i>Actif immobilisé</i>	6 872 438	6 870 780	6 769 075	6 741 061	6 270 780	- 8,75 %
<i>Actif circulant</i>	5 419 313	5 290 419	5 163 637	5 086 028	5 079 397	- 6,27 %
<i>Total actif</i>	12 291 751	12 161 199	11 932 712	11 827 089	11 350 177	- 7,66 %
<i>Capitaux propres</i>	4 619 620	4 713 468	4 763 493	4 948 322	4 972 313	7,63 %
<i>Apport du concédant</i>	852 664	844 329	836 023	830 640	375 255	- 55,99 %
<i>Provisions</i>	240 449	239 373	249 864	259 263	415 908	72,97 %
<i>Dettes</i>	6 579 018	6 364 028	6 083 329	5 788 861	5 586 699	- 15,08 %
<i>Total Passif</i>	12 291 751	12 161 198	11 932 709	11 827 086	11 350 175	- 7,66 %

Source : d'après les états financiers de la SASU Grand Nancy Aéroport

La société a ainsi pu constituer la réserve légale de 5 000 €. Il s'agit de la seule réserve obligatoire qui s'impose aux associés dans les SAS (sociétés par actions simplifiées)⁷⁶. Elle doit représenter 5 % des bénéfices et atteindre 10 % du capital social. Dès que ces montants sont atteints, l'obligation disparaît. Il s'agit des montants minimums imposés par la loi.

Par ailleurs, les subventions d'investissement de la métropole sont enregistrées pour un montant de 4,8 M€ en 2023.

Dans les autres fonds propres figurent également l'apport du concédant d'un montant de plus de 800 000 € de 2019 à 2022. En 2023, ce compte a fortement diminué passant à 375 255 €, après comptabilisation de la sortie du camion de sécurité incendie figurant initialement dans les apports du concédant. La chambre constate que l'annexe n° 2 du contrat de DSP tel que remis à jour par la SASU ne reprend pas ce montant mais la somme de 585 732 €. Elle invite en conséquence la SASU à faire concorder les éléments comptables avec le suivi des biens mis à disposition par le concédant.

Enfin, sur l'ensemble de la période, la SASU a constitué des provisions pour le renouvellement des immobilisations qui représentent, en 2023, un montant de 266 000 €. Les modalités de constitution de ces provisions mériteraient d'être explicitées dans l'annexe des états financiers.

⁷⁶ Article L. 232-10 du code de commerce.

5.3.2 Un endettement en baisse

L'endettement global de la SASU a diminué de 15 % depuis 2019, passant de 6,58 M€ à 5,58 M€ ; la dette à moyen et long terme s'étant notamment réduite de 5,79 à 4,65 M€ (- 20 %).

La SASU avait contracté en février 2013 un emprunt de 2 M€ pour une durée de 15 ans au taux fixe de 4,40 %. En novembre 2021, la société a procédé à la renégociation du capital restant dû cet emprunt. Les conditions de rachat ont été fixées à un montant de 0,87 M€ pour une durée de 15 ans au taux fixe de 1,95 %. Cette opération a permis à la SASU de baisser le montant de son annuité de remboursement annuel de l'ordre de 85 000 €.

Par ailleurs, le compte courant d'associé d'un montant de 0,7 M€ en 2023 devrait diminuer de 0,1 M€ après régularisation des intérêts comptabilisés à tort.

Tableau n° 23 : Composition de l'endettement de la SASU

<i>En €</i>	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2019-2023
<i>Emprunts et dettes auprès des établissements de crédits</i>	5 788 382	5 456 218	5 110 523	4 920 490	4 651 131	- 20 %
<i>Emprunts et dettes financières divers</i>	8 797	10 615	10 972	11 394	9 585	9 %
<i>Dettes fournisseurs et comptes rattachés</i>	62 519	47 569	83 088	45 449	75 744	21 %
<i>Dettes fiscales et sociales</i>	119 961	133 966	165 390	117 008	119 517	0 %
<i>Dettes sur immobilisations</i>	4 012	942	0	999	13 776	243 %
<i>Autres dettes</i>	595 347	714 719	713 356	693 522	709 446	19 %
<i>dont envers les associés</i>	457 169	666 178	676 866	687 696	698 699	53 %
Total	6 579 018	6 364 029	6 083 329	5 788 862	5 579 199	- 15 %

Source : d'après les états financiers de la SASU Grand Nancy Aéroport

Le niveau d'endettement de la SASU n'appelle pas de remarque dans la mesure où les remboursements des annuités d'emprunt des deux emprunts de 2,5 M€ sont couverts par le versement de la contribution forfaitaire annuelle complémentaire versée par la métropole du Grand Nancy. Enfin, la chambre constate que le niveau de trésorerie a progressé fortement (+ 66 %) passant de 0,72 M€ à 1,2 M€ et représente fin 2023 un montant permettant de couvrir une année de charges d'exploitation.

Tableau n° 24 : Part des disponibilités sur les charges d'exploitation

<i>En €</i>	2019	2020	2021	2022	2023
<i>Disponibilités</i>	726 240	700 560	791 279	976 204	1 205 122
<i>Total des charges d'exploitation</i>	1 133 630	1 105 079	1 102 936	1 126 833	1 265 344
<i>En % des charges d'exploitation</i>	64 %	63 %	72 %	87 %	95 %

Source : d'après les états financiers de la SASU Grand Nancy Aéroport

La chambre invite la SASU à engager une réflexion sur la possibilité offerte par ce niveau de disponibilités pour commencer à rembourser les avances en compte courant d'associé faite par la CCI de Meurthe-et-Moselle.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

La qualité de l'information comptable et financière doit être améliorée afin de permettre à l'associé unique mais également au délégant de connaître la situation financière détaillée de la société. Une formalisation des procédures internes plus particulièrement sur le recouvrement des créances et le traitement des créances est à mettre en place.

La situation financière de la SASU est satisfaisante. Elle s'est améliorée depuis 2019 avec un résultat net de l'exercice positif et un total cumulé de 2019 à 2023 de près de 350 000 €, en dépit de la crise sanitaire. L'équilibre économique de la DSP est basé sur l'exploitation de l'activité aéronautique et l'activité domaniale. Bien que le chiffre d'affaires soit en progression, il ne représente que 34 % des produits d'exploitation.

En effet, les subventions d'exploitation, comprenant le complément de péréquation de taxe d'aéroport versées en contrepartie de l'exercice des missions de sûreté et sécurité pour le compte de l'État et des subventions d'exploitation reçues du budget principal de la métropole du Grand Nancy représentent la part de financement principal de l'exploitation.

Néanmoins, la SASU a su maîtriser l'évolution des charges d'exploitation sur la période. Son endettement est en baisse et soutenable du fait du versement de subventions d'investissement par la métropole. En fin de période, elle disposait d'un niveau élevé de disponibilités.

6 UNE STRATÉGIE À REDÉFINIR CONJOINTEMENT AVEC LA MÉTROPOLE

6.1 L'état des lieux à mi-parcours de l'exécution de la DSP

Le contrat de DSP se trouve en 2024 à la moitié de sa durée d'exécution et n'a pas fait l'objet d'une évolution concertée du dispositif contractuel en 2022.

L'activité du service aéronautique se stabilise autour de 23 000 mouvements annuels depuis 2017 (hors période de crise sanitaire) mais demeure en-deçà de la référence de 26 636 mouvements. Les produits des prestations aériennes ne représentent que 13 %⁷⁷ du montant total des produits d'exploitation de la société de 2019 à 2023.

Cette activité est marquée par une baisse conséquente des vols d'affaires et des vols commerciaux depuis le début de la DSP malgré la réalisation de travaux lourds dont l'allongement de la piste principale et la réalisation d'une seconde voie d'accès (taxiway) en 2016. Il n'existe pas à ce jour de perspectives de développement de ce service si ce n'est l'obtention à nouveau d'un point de passage aux frontières. Cependant, au vu des prévisions, cette autorisation n'aurait qu'un impact limité en termes de mouvements.

L'évolution du comportement des passagers de manière générale doit également être prise en compte. En effet, la direction générale de l'aviation civile a publié, en juin 2024, les résultats de son enquête nationale des passagers aériens révélant une évolution du comportement des passagers : les déplacements pour motif professionnel (19 %) sont en baisse de six points par rapport à la précédente étude de 2016 (25 %).

Après un fort développement des activités extra-aéronautiques et un taux de remplissage des biens de la DSP à hauteur de 95 % en 2023, la SASU ne dispose que de peu de marges de manœuvre pour l'implantation de nouvelles entreprises. Pour autant, des demandes d'implantation d'entreprises existent. Le projet d'installation de panneaux photovoltaïques développée par la SASU n'a pas pu prospérer jusqu'à mars 2024, faute d'accord avec la métropole du Grand Nancy. De son côté, la métropole a proposé à la SASU d'implanter sur le périmètre de gestion une aire de camping-car, avec un objectif de diversification des revenus pour la SASU. Celle-ci n'a pas donné de suite favorable à ce projet.

Depuis cinq ans, l'instance de gouvernance (le comité d'orientation) en charge du suivi de la DSP ne s'est pas réunie et le plan de développement du délégataire n'a pas été remis à jour depuis 2012. La réalisation complète du programme d'investissements prévue dans la convention de DSP n'a pas été constatée contrairement avec la métropole, propriétaire des infrastructures. Par ailleurs, la SASU s'est dotée d'un plan d'actions dont des travaux à réaliser avec l'objectif de réduire de 25 % les émissions de GES d'ici 2030.

⁷⁷ Montant des prestations aériennes de 2019 à 2023 : 562 623 € et montant total des produits d'exploitation : 4 243 388 €.

6.2 Des évolutions nécessaires

Le suivi contractuel et financier de la convention de DSP nécessite d'être amélioré avec un périmètre de gestion de la DSP clairement identifié, des inventaires des biens de retours et de reprises contractualisés, un rapport annuel du délégataire complété conformément à la réglementation, la mise en place d'une stratégie de tarification et d'une réévaluation de la redevance domaniale versée par la SASU.

Si des actions de communication ont été menées par la SASU, il n'existe pas de plan de communication formalisé. De même, il n'existe pas d'étude sur l'impact économique de cette infrastructure et peu d'actions de coordination ou de mutualisation avec d'autres aéroports malgré l'objectif de la CCI régionale d'optimiser les complémentarités entre aéroports.

Ainsi, l'exécution de la deuxième moitié de la DSP nécessite une réflexion, à mener de manière concertée, sur l'exécution du contrat, sur la gouvernance, sur les objectifs à poursuivre pour ensuite définir une stratégie globale permettant de mettre à jour le plan de développement de la DSP en lien avec le comité d'orientation. Enfin, les relations contractuelles avec l'État nécessitent d'être revues.

Au vu de ces constats, la chambre recommande à la SASU et à la CCI de définir conjointement avec la métropole du Grand Nancy une stratégie globale pour la fin de la DSP permettant de mettre à jour le plan de développement et acter des actions à mettre en œuvre pour la fin de la DSP. Elle prend note que cette orientation est partagée par les présidents de Grand Nancy Métropole et celui de la CCI.

Recommandation n° 2. (SASU – CCI) : Définir conjointement avec la métropole du Grand Nancy une stratégie globale pour la fin de la DSP permettant de mettre à jour le plan de développement en lien avec le comité d'orientation.

ANNEXES

Annexe n° 1. Glossaire.....	79
Annexe n° 2. Organigramme de la société au 1 ^{er} janvier 2024.....	80
Annexe n° 3. Programme prévisionnel des investissements lourds confiés au délégué81	
Annexe n° 4. Listes des travaux justifiés par la SASU	82
Annexe n° 5. La classification des statistiques de fréquentation	86
Annexe n° 6. Récapitulatif des pistes d'actions envisagées par la SASU en matière de réduction des émissions de GES.....	88
Annexe n° 7. Évolution des tarifs de l'assistance technique et de l'assistance commerciale	89
Annexe n° 8. Bilan de la SASU Grand Nancy Aéroport	90
Annexe n° 9. Compte de résultat de la SASU Grand Nancy Aéroport	94
Annexe n° 10. Évolution de certains comptes du compte de résultat	96

Annexe n° 1. Glossaire

Aérodrome : l'article L. 6300-1 du code des transports définit un aérodrome comme tout terrain spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs. L'emprise d'un aérodrome s'étend aux installations annexes que celui-ci peut comporter pour les besoins du trafic et le service des aéronefs.

Aéronef : désigne tout appareil capable de s'élever ou de circuler dans les airs.

Aéroport : lorsque l'aérodrome est équipé des infrastructures destinées au transport aérien commercial de passagers et ouvert à la circulation aérienne publique (CAP), il convient de le désigner comme un aéroport.

Agents AFIS : Le service d'information et d'alerte (Aerodrome flight information service) est un service rendu dans certains aéroports, en l'absence de contrôleurs aériens (quand le trafic est faible ou à des horaires non couverts par le contrôle aérien). Les agents AFIS fournissent aux pilotes le service d'information (paramètres météo, information sur l'aérodrome, le trafic en cours...) et assure l'alerte en cas de risques ou d'accident.

Agent SSLIA (service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes) : agent assurant le secours, la protection et la prévention contre les incendies et accidents menaçant la sécurité des personnes et des biens (aéronefs et leur environnement).

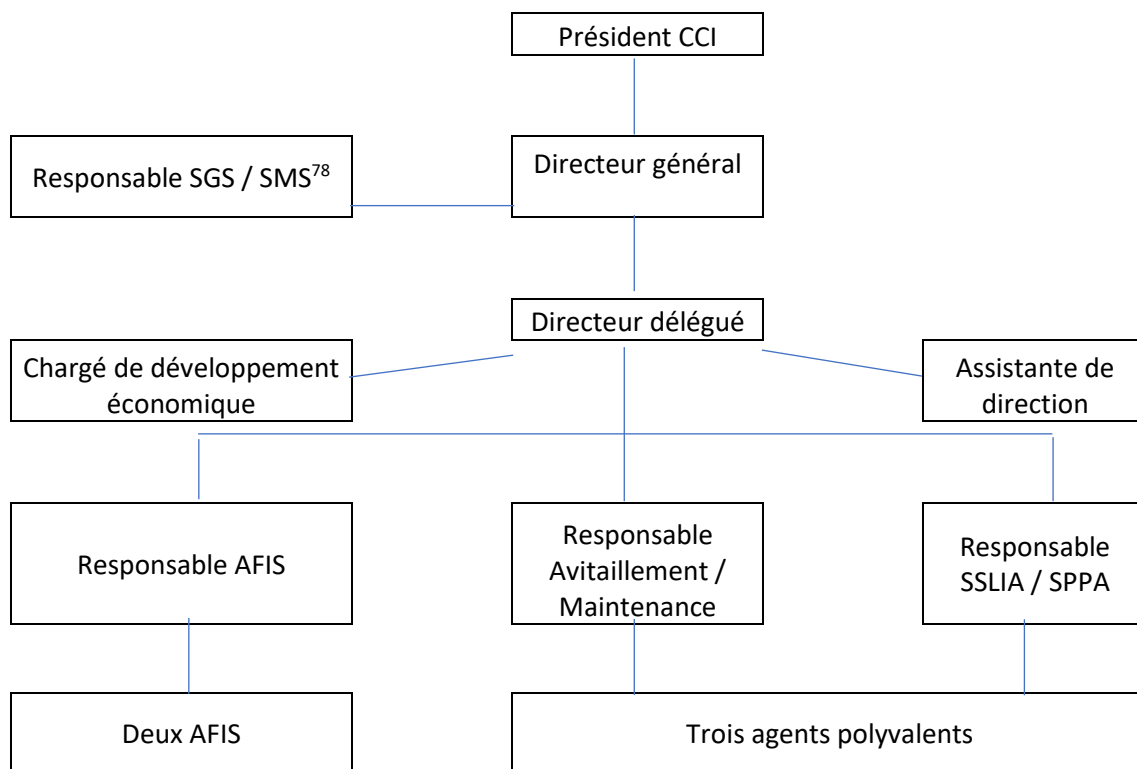
Prestataire de service de la navigation aérienne (PSNA) : prestataire en charge de contrôler la circulation des aéronefs dans l'espace aérien.

Système de gestion de la sécurité aérienne (SGS) : il s'agit d'un système de gestion documenté qui organise et structure au niveau de l'organisme l'ensemble des moyens, des règles, des procédures et de méthodes mis en œuvre dans l'objectif d'assurer la sécurité.

Système de management de la sécurité (SMS) : outil afin de gérer durablement la sécurité dans les organisations.

Taxiway : voie située sur un aéroport permettant le déplacement au sol des avions entre les pistes et les zones de stationnement telles que les hangars ou les aérogares.

Annexe n° 2. Organigramme de la société au 1^{er} janvier 2024



Source : d'après les données issues des contrats de travail

⁷⁸ Le système de management de la sécurité (SMS) est un outil afin de gérer durablement la sécurité dans les organisations et le système de gestion de la sécurité aérienne (SGS) est un système de gestion documenté de la sécurité.

Annexe n° 3. Programme prévisionnel des investissements lourds confiés au délégataire

<i>Année de réalisation</i>	Type	Coût en € HT
2012	Station d'avitaillement secondaire	300 000
	Étude allongement de la piste	50 000
	Doublement du taxiway - Accès 4 ^{ème} RHC	200 000
Total 2012		550 000
2013	Réalisation des travaux extension de piste	1 550 000
	Voirie et stationnement pôle business et formation	250 000
Total 2013		1 800 000
2014	Voirie et parking espace 4 ^{ème} RHC	250 000
Total 2014		250 000
2015	Voirie et parking espace "Grande haie"	250 000
	Étude de raccordement au giratoire sud - desserte zone sud (7 ^{ème} RHC)	50 000
	Station météo	150 000
Total 2015		450 000
2016	Coordination de l'ensemble des espaces et pôles (voiries, réseaux...)	250 000
	Réalisation dessertes et aménagement, raccordements, réseaux, clôture zone sud	500 000
Total 2016		750 000
2017	Raccordement de la zone Sud à la poste	280 000
Total 2017		280 000
Total prévisionnel général		4 080 000

Source : Annexe 1 ter de la convention de DSP

Annexe n° 4. Listes des travaux justifiés par la SASU

Tableau n° 1 : Liste des travaux lourds justifiés par la SASU

Année	Nature travaux	Montant travaux en €	Total travaux en €	Montant contribution investissement
2012	Acte de vente	150 000	181 283	0
	Facture achat groupe électrogène	8 320		
	Facture projet rallongement de la piste	22 963		
2013	Station Météo	6 390	171 297	12 506
	Station Météo	15 090		
	Station Météo	238		
	Station Météo	1 300		
	Station Météo	3 361		
	Station Météo	24 590		
	Station Météo	15 944		
	Voirie et parking Kléber	1 868		
	Station d'avitaillement	4 400		
	Station d'avitaillement	9 683		
	Allongement de la piste	19 383		
	Allongement de la piste	12 117		
	Allongement de la piste	8 540		
	Allongement de la piste	17 680		
	Allongement de la piste	870		
	Allongement de la piste	29 844		
2014	Site Kleber	1 006	74 522	24 614
	Vidange fosse, pompage,	1 340		
	Alimentation cuve incendie	11 550		
	Alimentation électrique-eau-évacuation)	12 729		

	Étude allongement piste relevé topo	9 250		
	Création parking	17 449		
	Création parking	5 578		
	Frais accès réseau fibre	2 512		
	Pénétration fluides	3 909		
	Réseau assainissement	1 309		
	Alimentation - électrique - eau - évacuation	3 386		
	Alimentation changement tarif jaune	1 985		
	Réseau électrique tarif jaune	2 519		
2015	Site Kleber - installation réseau téléphonique	3 267	513 827	30 020
	Bâtiment Connexion fibre	13 974		
	Taxiway sud + parking	424 288		
	Piste + Taxiway Nord	72 298		
2016	Travaux réfection parking - taxiway sud	40 515	3 517 661	68 352
	Travaux Bâtiment - terrassement - parking	1 002 432		
	Travaux allongement piste	2 474 714		
2017	Piste Taxiway Nord / rénovation toiture	87 356	491 830	338 776
	Piste Taxiway Nord / rénovation / terrassement	42 704		
	Piste Taxiway Nord / travaux bâtiment	57 186		
	Piste Taxiway Nord / rampe accès	47 768		
	Piste Taxiway Nord / parking Kleber	43 420		
	Piste Taxiway Nord / toiture	23 900		
	Piste Taxiway Nord / divers travaux - plafond	17 111		
	Piste Taxiway Nord / sanitaire	10 420		

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE MEURTHE-ET-MOSELLE ET SOCIÉTÉ
GRAND NANCY AÉROPOLE

	Piste Taxiway Nord / remise en état	32 735		
	Piste Taxiway Nord / remise en état	41 021		
	Piste Taxiway Nord / parking Kleber	23 123		
	Piste Taxiway Nord / éclairage, balisage, peinture	30 812		
	Piste Taxiway Nord / remise en état / peinture	34 274		
2018			0€	381 768
2019				381 768
2020				381 768
2021				381 768
2022				381 768
2023				381 768
2024				381 768
			4 950 421	

Source : selon les éléments transmis par les services de la métropole du Grand Nancy

Tableau n° 2 : Liste des travaux de rénovation et de réalisations d'infrastructures légères justifiés par la SASU

<i>Année</i>	<i>Nature travaux</i>	<i>Montant travaux en € HT</i>	<i>Montant travaux en € TTC</i>
2013	Bâtiment / hangar / site Kléber / Aérogare / Piste	330 374	395 127
	Remise en état / éclairage / relevé topo / station météo	85 045	101 714
	Travaux rénovation bâtiment	101 000	120 796
	Rénovation - démantèlement site Kléber	71 847	85 929
	Travaux rénovation bâtiment	230 760	275 995
	Démantèlement site Kléber / capteur météo	17 240	20 619
	Rénovation bâtiment	47 886	57 272
	Travaux rénovation bâtiment	85 871	102 702
	Travaux rénovation bâtiment	17 382	20 789
	Travaux rénovation bâtiment	39 018	46 665
	Site Kléber - station avitaillement	65 347	78 155
	Site Kléber	40 284	48 180
	Site Kléber bâtiment électricité plomberie	11 814	14 129
	Site Kléber rénovation bâtiment	37 155	44 438
2014	Bâtiment	14 782	17 679
	Bâtiment remise en état	44 173	52 830,74
	Bâtiment / hangar / site Kléber / Aérogare / Piste	64 884	77 783
	Site Kléber	15 217	18 260
	Hangar	6 520	7 819
	Rénovation bâtiment	45 952	55 142
	Total	1 372 550	1 642 023

Source : selon les éléments transmis par les services de la métropole du Grand Nancy

Annexe n° 5. La classification des statistiques de fréquentation

La classification adoptée par l'union des aéroports français (UAF) :

1. Trafic de passagers commerciaux

On entend par passagers commerciaux, les passagers voyageant sur des aéronefs exploités à des fins commerciales.

Les passagers locaux sont ceux commençant ou terminant leur voyage à l'aéroport considéré. Ils se répartissent en passagers nationaux embarquant à destination ou débarquant en provenance d'un aéroport français, et passagers internationaux embarquant à destination ou débarquant en provenance d'un aéroport étranger.

Les passagers en transit sont les passagers effectuant un arrêt momentané sur l'aéroport et continuant leur voyage avec le même aéronef et sous le même numéro de vol (chaque passager est compté une fois). Le trafic transit n'est pas à confondre avec le trafic de correspondance.

2. Trafic de fret avionné et de poste

Le fret aérien désigne les marchandises transportées contre rémunération d'un aéroport à un autre par une compagnie aérienne, à l'exception de la poste. La lettre de transport aérien (LTA), titre de transport de la marchandise, autorise cette opération.

Parmi le fret aérien, le fret avionné est constitué des marchandises transportées par voie aérienne (distinct du fret camionné qui est transporté par voie terrestre).

Le fret avionné et le fret postal sont exprimés en tonnes.

3. Mouvements d'aéronefs

On entend par mouvement d'aéronef commercial, tout mouvement d'appareil effectuant du transport public aérien et exploité par des entreprises autorisées à cet effet (compagnies aériennes, entreprises d'avions taxis...).

En d'autres termes, il s'agit de l'ensemble des décollages et atterrissages de vols assurés contre rémunération et en vertu d'un contrat de location.

Les mouvements d'aéronefs non commerciaux englobent l'ensemble des autres mouvements. Ce sont principalement les mouvements d'avions appartenant à des aéroclubs ou à des particuliers ou sociétés, non autorisés à effectuer du transport public. Il s'y ajoute, conformément à la nomenclature du bulletin de statistiques de la Direction Générale de l'Aviation Civile, des avions effectuant du travail aérien, des avions de compagnies aériennes faisant des vols d'entraînement, ainsi que des avions appartenant à une administration de l'État, notamment le ministère de la Défense.

Dans les mouvements non commerciaux, une distinction a été faite, dans la mesure du possible, entre les mouvements "locaux" et les mouvements "voyages". Ces derniers sont effectués par les avions qui se rendent d'un aéroport à un autre, les premiers sont le fait d'avions qui, dans un vol, décollent et atterrissent sur le même terrain.

La classification adoptée par la SASU :

Pour élaborer ses propres statistiques, la SASU classe en effet les mouvements commerciaux et non commerciaux selon les catégories infra :

1. Les mouvements non commerciaux

- les vols de loisirs concernant l'aviation légère : mouvements d'aéronefs de loisirs non basés et mouvements des basés ;
- l'aviation d'affaires privée ;
- les vols des écoles servant à l'entraînement et la formation des pilotes : avions militaires, écoles privées, compagnies privées ;
- Les vols sanitaires, divisés en deux catégories distinctes, le SAMU et les greffes et rapatriements ;
- les vols militaires.

2. Les mouvements commerciaux

- les vols charter ;
- les déplacements des équipes sportives ;
- les éventuels délestages de vols réguliers de l'aéroport de Metz-Nancy-Lorraine.

Annexe n° 6. Récapitulatif des pistes d'actions envisagées par la SASU en matière de réduction des émissions de GES

<i>Thématiques</i>	<i>Principales actions envisagées</i>
Pilotage	Définir une mission pour un gestionnaire d'énergie et un référent en mobilité
	• Étudier les partenariats potentiels avec des entreprises de gestion de l'énergie
Vols	Viser la réduction de la consommation de kérosène à 500 m³ annuellement d'ici 2030
	• Explorer les opportunités technologiques telles que les carburants d'aviation durables, l'aviation à hydrogène et l'électrique
	• Initier une réflexion régionale pour mettre en place une tarification adaptée
	• Évaluer la possibilité de restreindre les vols des appareils les plus émetteurs (sauf aviation d'utilité publique)
Énergie	Se conformer à l'objectif du décret tertiaire : - 40 % de consommation énergétique (passer de 500 à 300 MWh/an) d'ici 2030
	• Isoler les bâtiments Marvingt, Garros, Dalby Restaurant et Dalby Aéroclub
	• Installer des pompes à chaleur (Marvingt, Brochet)
	• Déployer les panneaux photovoltaïques sur le site
Déplacements	Encourager le passage à des sources d'énergie plus propres, en promouvant l'utilisation des transports en commun et en soutenant le covoiturage
	• Favoriser l'utilisation des transports en commun, accessibles à moins de 800 mètres
	• Inciter au covoiturage
	• Déployer des bornes électriques sur le site
	• Mettre en place un parking sécurisé pour les vélos

Source : d'après les éléments transmis par la SASU

Annexe n° 7. Évolution des tarifs de l'assistance technique et de l'assistance commerciale

<i>En €</i>	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2019-2023 (en %)
Assistance Technique								
<i>MTOW < 6T</i>	35	35,7	36,37	41,67	42,71	50	52,5	47,06 %
<i>Évolution annuelle (en %)</i>		2 %	1,88 %	14,57 %	2,50 %	17,07 %	5 %	
<i>MTOW > 6T</i>	70	71,4	73,33	83,33	85,42	100	105	47,06 %
<i>Évolution annuelle (en %)</i>		2 %	2,70 %	13,64 %	2,51 %	17,07 %	5 %	
Assistance Commerciale								
<i>3T < MTOW < 6T</i>	40	40,8	41,67	50	51,25	58,33	61,67	51,15 %
<i>Évolution annuelle (en %)</i>		2 %	2,13 %	19,99 %	2,50 %	13,81 %	5,73 %	
<i>6T < MTOW < 10T</i>	90	91,8	92,5	100	102,5	116,67	123,33	34,35 %
<i>Évolution annuelle (en %)</i>		2 %	0,76 %	8,11 %	2,50 %	13,82 %	5,71 %	
<i>MTOW > 10T</i>	140	142,8	144,17	150	153,75	175	185	29,55 %
<i>Évolution annuelle (en %)</i>		2 %	0,96 %	4,04 %	2,50 %	13,82 %	5,71 %	

Source : selon les guides tarifaires annuels de la SASU

Annexe n° 8. Bilan de la SASU Grand Nancy Aéroport

Tableau n° 1 : Actif du bilan

		En €	2019	2020	2021	2022	2023
ACTIF IMMOBILISÉ	Immobilisations incorporelles	Concessions, brevets et droits assimilés	408	1 445	745	45	0
	Immobilisations corporelles	Terrains	5 021	4 617	4 212	3 808	3 403
		Constructions	112 249	98 771	85 294	71 817	59 137
		Installations techniques	59 895	37 170	15 055	6 972	15 419
		Autres immo. corporelles	6 694 265	6 728 177	6 663 169	6 629 012	6 176 050
		Immobilisations en cours				28 641	16 005
	Immobilisations financières	Participations et créances rattachées	100	100	100	100	100
		Autres titres immobilisations financières	500	500	500	666	666
	Total			6 872 438	6 870 780	6 769 075	6 741 061
ACTIF CIRCULANT	Stocks		0	0	0	0	0
	Créances	Clients et comptes rattachés	67 192	66 966	92 660	103 611	84 772
		Fournisseurs débiteurs		1 440		16	208
		Personnel	94		208	2 052	1 375
		État, taxes sur le chiffre d'affaires	9 673	7 198	8 985	10 231	12 718
		Autres créances	4 608 760	4 452 357	4 259 662	3 989 689	3 765 844
	Divers	Disponibilités	726 240	700 560	791 279	976 204	1 205 122

		En €	2019	2020	2021	2022	2023
		Charges constatées d'avance	7 354	61 898	10 843	4 225	9 358
Total			5 419 313	5 290 419	5 163 637	5 086 028	5 079 397
		Total actif	12 291 751	12 161 199	11 932 712	11 827 089	11 350 177

Source : selon les états financiers de la SASU

Tableau n° 2 : Passif du bilan

	Valeurs en €	2019	2020	2021	2022	2023
<i>CAPITAUX PROPRES</i>	Capital social	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000
	Réserve légale	39	39	39	39	5 000
	Report à nouveau	- 258 063	- 183 585	- 163 258	- 112 089	50 420
	RÉSULTAT DE L'EXERCICE (bénéfice ou perte)	74 478	20 327	51 169	167 470	35 864
	Subventions d'investissement	4 753 166	4 826 687	4 825 543	4 842 902	4 831 029
Total		4 619 620	4 713 468	4 763 493	4 948 322	4 972 313
<i>AUTRES FONDS PROPRES</i>	Apport du concédant	852 664	844 329	836 023	830 640	375 255
Total		852 664	844 329	836 023	830 640	375 255
<i>PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES</i>	Provisions pour risques	0	0	0	0	150 000
	Provisions pour charges	240 449	239 373	249 864	259 263	265 908
Total		240 449	239 373	249 864	259 263	415 908
<i>DETTES (4)</i>	<i>Emprunts</i>	<i>5 787 500</i>	<i>5 454 792</i>	<i>5 109 924</i>	<i>4 919 733</i>	<i>4 657 964</i>
	<i>Découverts et concours bancaires</i>	<i>882</i>	<i>1 426</i>	<i>599</i>	<i>757</i>	<i>667</i>
	Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	5 788 382	5 456 218	5 110 523	4 920 490	4 658 631
	Emprunts et dettes financières diverses	8 797	10 615	10 972	11 394	9 585
	Emprunts et dettes financières diverses - associés	457 169	666 178	676 866	687 696	698 699
	Dettes fournisseurs et comptes rattachés	62 519	47 569	83 088	45 449	75 744
	<i>Personnel</i>	<i>45 315</i>	<i>46 484</i>	<i>42 921</i>	<i>45 759</i>	<i>42 403</i>
	<i>Organismes sociaux</i>	<i>42 912</i>	<i>60 994</i>	<i>94 286</i>	<i>43 804</i>	<i>46 753</i>

	Valeurs en €	2019	2020	2021	2022	2023
	<i>État, taxes sur le chiffre d'affaires</i>	18 155	20 358	25 313	24 432	6 434
	<i>Autres dettes</i>	13 579	6 130	2 870	3 013	6 434
	Dettes fiscales et sociales	119 961	133 966	165 390	117 008	119 517
	Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	4 012	942	0	999	13 776
	Autres dettes	138 178	48 540	36 490	5 825	10 747
Total		6 579 018	6 364 028	6 083 329	5 788 861	5 586 699
Total passif		12 291 751	12 161 198	11 932 709	11 827 086	11 350 175

Source : selon les états financiers de la SASU

Annexe n° 9. Compte de résultat de la SASU Grand Nancy Aéroport

<i>En €</i>	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2019-2023
PRODUITS						
<i>Vente de marchandises</i>	29 185	460	0	0	0	- 100 %
<i>Production vendue</i>	353 963	328 486	428 171	461 088	481 099	36 %
<i>Chiffres d'affaires</i>	383 148	328 946	428 171	461 088	481 099	26 %
<i>Subventions d'exploitation</i>	786 934	771 109	759 684	798 073	888 057	13 %
<i>dont contribution Grand Nancy Aéroport (dont subv. Except. Covid 2020)</i>	488 843	519 095	498 076	497 237	559 138	14 %
<i>dont complément de péréquation taxe d'aéroport</i>	298 090	252 014	261 608	244 193	322 919	8 %
<i>Autres produits</i>	60 597	60 188	39 112	37 774	41 860	- 31 %
TOTAL PRODUITS D'EXPLOITATION	1 230 679	1 160 243	1 226 967	1 296 935	1 411 016	15 %
CHARGES						
<i>Achats de marchandises</i>	21 755	652	0	0	0	- 100 %
<i>Achats de matières premières</i>	623	1 133	3 043	3 005	4 104	559 %
<i>Autres achats et charges externes</i>	298 117	273 794	301 389	327 559	440 664	48 %
<i>Impôts, taxes et versements assimilés</i>	118 549	124 365	96 871	91 250	99 037	- 16 %
<i>Salaires et traitements</i>	398 131	422 260	416 208	425 117	420 080	6 %
<i>Charges sociales</i>	147 725	164 355	169 299	160 425	167 621	13 %
<i>Amortissements et provisions</i>	86 981	42 272	41 097	41 234	52 674	- 39 %
<i>Autres charges</i>	61 749	76 248	75 029	78 243	81 164	31 %
TOTAL CHARGES D'EXPLOITATION	1 133 630	1 105 079	1 102 936	1 126 833	1 265 344	12 %
RÉSULTAT D'EXPLOITATION	97 049	55 164	124 031	170 102	145 672	50 %
<i>Produits financiers</i>	201 226	192 994	184 502	175 623	172 521	- 14 %

<i>En €</i>	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2019-2023
<i>Charges financières</i>	245 074	240 131	211 558	191 291	182 580	- 26 %
<i>Résultat financier</i>	- 43 848	- 47 137	- 27 056	- 15 668	- 10 059	- 77 %
<i>RÉSULTAT COURANT</i>	53 201	8 027	96 975	154 434	135 613	155 %
<i>Produits exceptionnels</i>	21 278	15 879	18 116	17 763	61 873	191 %
<i>Charges exceptionnelles</i>	0	3 580	63 921	4 727	161 622	
<i>Résultat exceptionnel</i>	21 278	12 299	- 45 805	13 036	- 99 749	- 569 %
<i>RÉSULTAT DE L'EXERCICE</i>	74 479	20 326	51 170	167 470	35 864	- 52 %
<i>RÉSULTAT HORS CONTRIBUTION GRAND NANCY MÉTROPOLE</i>	- 414 364	- 498 769	- 446 906	- 386 410	- 529 274	
<i>RÉSULTAT / CHIFFRE D'AFFAIRES</i>	19 %	6 %	12 %	36 %	7 %	

Source : d'après les états financiers de la SASU Grand Nancy Aéroport

Annexe n° 10. Évolution de certains comptes du compte de résultat

Tableau n° 1 : Évolution des dépenses de fluides et de carburants

<i>En €</i>	2019	2020	2021	2022	2023	Total	Évolution 2019-2023
<i>Fourniture électricité</i>	33 514	33 439	41 195	41 416	70 993	220 557	112 %
<i>Fourniture électricité SSLIA</i>	1 188	246	1 364	1 305	2 326	6 429	96 %
<i>Fourniture gaz</i>	2 038	0	0	0	0	2 038	- 100 %
<i>Fourniture eau</i>	984	2 506	4 092	3 534	3 447	14 563	250 %
<i>Fourniture eau SSLIA</i>	613	631	1 437	845	1 045	4 571	70 %
<i>Fourniture combustible</i>	11 878	9 046	13 439	17 374	16 500	68 237	39 %
<i>Fourniture combustible SSLIA</i>	1 584	1 207	1 792	2 317	2 200	9 100	39 %
<i>Carburant SSLIA</i>	101	0	0	118	25	244	- 75 %
<i>Gazoil</i>	3 073	4 213	2 516	6 071	9 393	25 266	206 %
Total	54 973	51 288	65 835	72 980	105 929	351 005	93 %

Source : selon les états financiers de la SASU

Tableau n° 2 : Évolution des dépenses d'entretien et de maintenance

<i>En €</i>	2019	2020	2021	2022	2023	Total	Évolution 2019-2023
<i>Sous-traitance générale</i>	0	0	12 000	15 459	0	27 459	0 %
<i>Entretien et réparation</i>	21 217	16 622	5 661	3 398	2 045	48 943	- 90 %
<i>Entretien immobilier</i>	3 886	5 300	14 532	16 086	27 324	67 128	603 %
<i>Entretien immobilier SSLIA</i>	88	617	0		1 548	2 253	1 659 %
<i>Entretien terrain - Piste</i>	11 187	5 526	15 879	8 180	37 802	78 574	238 %
<i>Entretien matériel technique</i>	114	1 507	505	2 419	2 163	6 708	1 798 %
<i>Entretien matériel technique SSLIA</i>	2 146	0	2 458	364	1 160	6 128	- 46 %
<i>Entretien matériel de transport</i>	584	568	2 948	557	830	5 487	42 %
<i>Entretien matériel de transport SSLIA</i>	6 894	3 827	9 063	10 622	20 874	51 280	203 %
<i>Maintenance</i>	28 930	29 422	30 016	32 133	34 017	154 518	18 %
<i>Maintenance SSLIA</i>	11 096	9 493	757	1 150	1 058	23 554	- 90 %
Total	86 142	72 882	81 819	74 909	128 821	444 573	50 %

Source : selon les états financiers de la SASU

Tableau n° 3 : Évolution des charges de sécurité et de sureté (hors personnel) en €

<i>Libellé</i>	2019	2020	2021	2022	2023	Total
<i>Matières consommables SSLIA</i>	0	0	0	1 455	3 528	4 983
<i>Produits d'entretien SSLIA</i>	0	172	114	170	210	665
<i>Fourniture électricité SSLIA</i>	1 188	246	1 364	1 305	2 326	6 429
<i>Fourniture eau SSLIA</i>	613	631	1 437	845	1 045	4 571
<i>Fourniture combustible SSLIA</i>	1 584	1 207	1 792	2 317	2 200	9 100
<i>Carburant SSLIA</i>	101	0	0	118	25	244
<i>Petit matériel SSLIA</i>	108	0	0	200	489	798
<i>Achats fournitures administratives</i>	119	57	77	19	50	322
<i>Vêtements du travail SSLIA</i>	0	3 639	2 078	1 379	2 094	9 190
<i>Location matériel technique SSLIA</i>	2 513	262	448	387	316	3 926
<i>Nettoyage des locaux SSLIA</i>	1 617	1 565	1 683	2 436	2 693	9 994
<i>Entretien immobilier SSLIA</i>	88	617	0	0	1 548	2 253
<i>Entretien matériel technique SSLIA</i>	2 146	0	2 458	364	1 160	6 128
<i>Entretien matériel de transport SSLIA</i>	6 894	3 827	9 063	10 622	20 874	51 280
<i>Maintenance SSLIA</i>	11 096	9 493	757	1 150	1 058	23 554
<i>Assurance camion SSLIA</i>	2 261	1 967	1 960	2 024	3 025	11 237
<i>Assurance multirisque SSLIA</i>	1 751	1 803	1 199	1 294	1 445	7 492
<i>Risques d'exploitation SSLIA</i>	274	302	276	276	276	1 404
<i>Honoraires part. SSLIA</i>	840	683	- 9	37	14	1 566
<i>Honoraires comptables SSLIA</i>	1 831	1 526	1 716	1 661	1 999	8 733
<i>Commissaire aux comptes SSLIA</i>	640	502	761	598	838	3 339
<i>Frais de formation SSLIA</i>	9 292	20 927	13 569	6 095	16 465	66 348
<i>Voyages et déplacements SSLIA</i>	198	712	65	0	910	1 885

<i>Libellé</i>	2019	2020	2021	2022	2023	Total
<i>Frais postaux SSLIA</i>	0	0	0	10	0	10
<i>Frais de télécommunication SSLIA</i>	397	392	574	451	448	2 262
Total	45 551	50 530	41 382	35 212	65 036	237 711

Source : selon les états financiers de la SASU



*« La société a le droit de demander compte
à tout agent public de son administration »*

Article 15 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen

L'intégralité de ce rapport d'observations définitives
est disponible sur le site internet
de la chambre régionale des comptes Grand Est :
www.ccomptes.fr/fr/crc-grand-est

Chambre régionale des comptes de Grand Est

3-5 rue de la citadelle

57000 METZ

Tél : 03.54.22.30.49

grandest@crtc.ccomptes.fr
www.ccomptes.fr/fr/crc-grand-est