



RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES

SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DE L'AÉROPORT BERGERAC-DORDOGNE- PERIGORD (SABDP) (Département de la Dordogne)

Exercices 2015 et suivants

Le présent document, qui a fait l'objet d'une contradiction avec les destinataires concernés,
a été délibéré par la chambre le 22 juin 2022.

TABLE DES MATIÈRES

SYNTHÈSE	2
PROCEDURE	3
1 CONTEXTE RELATIF À L'EXECUTION DU CONTRAT DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC	5
1.1 Présentation de l'aéroport de Bergerac-Dordogne-Périgord.....	5
1.2 Présentation de la société	5
1.3 Présentation du contrat de délégation de service public	5
2 EXÉCUTION DU CONTRAT DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC	6
2.1 L'information assurée par le délégataire au délégant	6
2.2 L'activité aéroportuaire.....	8
2.2.1 Évolution du trafic aérien	8
2.2.2 Examen des coefficients de remplissage des lignes/aéronefs	10
2.3 Examen des comptes de résultat	11
2.3.1 Les produits d'exploitation	13
2.3.2 Le financement des missions régaliennes	20
2.3.3 Les charges d'exploitation	22
2.3.4 Le résultat dégagé par la SABDP	23
2.3.5 Les opérations en capital	24
2.4 Examen de la situation bilancielle de la SABDP	26
2.4.1 Évolution de la situation bilancielle en début et fin de période	26
2.4.2 Situation de la trésorerie	28
2.5 Situation financière de la SABDP à la fin du contrat de délégation de service public	29

SYNTHÈSE

La société d'exploitation de l'aéroport de Bergerac-Dordogne-Périgord (SABDP) est une société par actions simplifiée unipersonnelle régie par les articles L. 227-1 à L. 227-20 du code de commerce. Elle a été créée le 1^{er} avril 2013. La chambre de commerce et d'industrie de la Dordogne en est l'associée unique.

Elle a assuré la gestion de l'aéroport de Bergerac-Dordogne-Périgord en exécution d'un contrat de délégation de service public passé avec le syndicat mixte Air Dordogne (SMAD), pour une durée de sept ans à compter du 1^{er} avril 2013. Elle était également chargée de l'exploitation, de la promotion, du développement et de la valorisation économique des zones aéroportuaires qui lui ont été confiées. Ce contrat s'est achevé le 31 janvier 2020. La période de contrôle est donc peu affectée par la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne et n'est pas concernée par la crise sanitaire.

L'information due par la société au délégant, en l'occurrence le syndicat mixte Air Dordogne, en application de l'article 11 du contrat de délégation de service public précité, a été insuffisante. La présentation des comptes était perfectible. Il a été relevé l'absence de présentation séparée du résultat courant relevant de l'activité régaliennne et du résultat relevant de l'exploitation commerciale de l'infrastructure aéroportuaire exploitée, ou l'absence de compte de résultat analytique. De fait, cette information parcellaire n'a pas permis au SMAD de contrôler, de manière pertinente, la bonne exécution de cette délégation.

Le trafic aérien de l'aéroport a progressé jusqu'en 2017 puis diminué de manière importante en fin de période même si les coefficients de remplissage des avions demeurent satisfaisants. Un décalage entre les prévisions et les réalisations de trafic est apparu tout au long de la période contrôlée et s'est accru de manière significative en fin de période pour atteindre 28 % en 2019.

L'évolution de la situation financière suit, en toute logique, celle du trafic. Ainsi, le résultat net comptable est déficitaire en 2018 et 2019 sous l'effet d'une progression des produits d'exploitation moins dynamique que celle des charges¹. En matière d'investissement, la SABDP a dû prendre en charge le financement de la part du délégant correspondant à 25 % du montant des opérations afférentes, en application des lignes directrices sur les aides d'État aux aéroports et les compagnies aériennes prises par la Commission européenne en 2014.

En fin d'exécution du contrat de délégation de service public en janvier 2020, la SABDP apparaît en situation financière fragile. Malgré le versement par le délégant d'une soulte de 480 K€ correspondant au montant des créances restant dues au délégataire, le bilan de la SABDP est marqué par l'existence d'encours d'emprunts non amortis et de fonds propres négatifs. Cette situation remet en cause directement la pérennité de la société en l'absence de recapitalisation de la part de son associé unique.

À ce jour, la SABDP est associée à EGIS pour former le groupement EGC AÉRO, délégataire de l'aéroport de Bergerac-Dordogne-Périgord depuis le 1^{er} février 2020. En l'absence d'exploitation en son nom propre, elle apparaît comme une coquille vide dont la raison d'être se limite à sa prise de participation dans le groupement précité. Dans ce montage, la SABDP fait donc écran à la chambre de commerce et d'industrie de la Dordogne qui demeure l'unique actionnaire.

¹ Hors charges de carburants.

PROCEDURE

Le contrôle de la société d'exploitation de l'aéroport de Bergerac-Dordogne-Périgord (SABDP) a été effectué, à partir de l'exercice 2015, dans le cadre du programme 2021 de la chambre régionale des comptes Nouvelle-Aquitaine. Il s'étend jusqu'au 31 janvier 2020, soit la fin du contrat de délégation pour l'exploitation de l'aéroport de Bergerac-Dordogne-Périgord.

En application de l'article R. 211-2 du code des juridictions financières, le vice-président de la chambre régionale des comptes Nouvelle-Aquitaine a sollicité, par lettre du 25 février 2021, l'avis du ministère public sur la compétence de la chambre pour le contrôle de la société d'exploitation de l'aéroport de Bergerac-Dordogne-Périgord (SABDP). Par avis n° 2021-05 du 25 février 2021, le procureur financier près la chambre régionale des comptes Nouvelle-Aquitaine a considéré que la juridiction est compétente pour contrôler les comptes et procéder à l'examen de la gestion de la SABDP.

L'ouverture du contrôle a été notifiée au dirigeant de la société, M. Michel Conte, par lettre du 10 mars 2021.

Le tableau ci-dessous retrace l'ensemble des éléments de procédure afférents au présent contrôle.

Dirigeant	Période	Lettre d'ouverture du contrôle	Entretien d'ouverture	Entretien de clôture
Michel CONTE	Sur toute la période	10/03/2021	13/04/2021	25/11/2021

Dans sa séance du 12 janvier 2022, la chambre régionale des comptes a arrêté ses observations provisoires. Celles-ci ont été notifiées le 27 janvier 2022 à M. Conte qui en a accusé réception le même jour. Ce dernier a répondu à ces observations par lettre du 21 mars 2022.

Par ailleurs, des extraits du rapports d'observations provisoires ont été notifiés aux destinataires suivants, dont les réponses sont recensées ci-après :

Destinataires	Date de réception de l'extrait du rapport	Date limite de réponse	Date de réception de la réponse au greffe
Pascal DELTEIL, <i>président du SMAD</i>	27/01/2022	27/03/2022	Pas de réponse reçue dans les délais fixés par la chambre conformément à l'article R. 243-5 du code des juridictions financières
Christophe FAUVEL, <i>président de la chambre de commerce et d'industrie de la Dordogne</i>	27/01/2022	27/03/2022	
Cabinet expert-comptable EXCO	09/02/2022	09/04/2022	11/04/2022

Une communication administrative a également été adressée à la direction générale de l'aviation civile du Sud-Ouest le 27 janvier 2022.

Au cours de sa séance du 22 juin 2022, la chambre régionale des comptes a arrêté ses observations définitives contenues dans le présent rapport.

1 CONTEXTE RELATIF À L'EXECUTION DU CONTRAT DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

1.1 Présentation de l'aéroport de Bergerac-Dordogne-Périgord

Jusqu'au 31 décembre 2007, la ville de Bergerac assurait les compétences d'aménagement, d'exploitation et de développement de l'aérodrome de Bergerac, par convention avec l'État en application de l'article L. 221-1 du code de l'aviation civile. Cela concerne à la fois le trafic aérien commercial, de l'aviation d'affaires, de tourisme et de loisirs, ainsi que toutes les activités contribuant au développement de l'aéroport.

Depuis le 1^{er} janvier 2008, le syndicat mixte Air Dordogne (SMAD) assure cette compétence et a bénéficié, à cette même date, du transfert de la propriété de tous les biens mobiliers et immobiliers qui appartenaient à la ville de Bergerac. En conséquence, la gestion de l'aéroport a fait l'objet d'une convention entre le syndicat mixte et l'État en 2008.

L'aéroport a été exploité par la chambre de commerce et d'industrie de la Dordogne (CCID) jusqu'au 31 mars 2013 avant que cette exploitation ne soit confiée à la société d'exploitation de l'aéroport de Bergerac-Dordogne-Périgord (SABDP) au titre d'un contrat de délégation de service public conclu pour sept ans avec le SMAD.

1.2 Présentation de la société

La SABDP est une société par actions simplifiée unipersonnelle régie par les articles L. 227-1 à L. 227-20 du code de commerce au capital de 300 K€. Elle a été créée le 1^{er} avril 2013. La chambre de commerce et d'industrie de la Dordogne en est l'associée unique. Elle est dirigée par M. Michel Conte depuis le début de la période examinée. La société comprend 56 salariés. Son chiffre d'affaires s'est élevé, en 2019, à 4 625 939 €.

Son objet consiste en la gestion de l'aéroport de Bergerac-Dordogne-Périgord en exécution d'un contrat de délégation de service public. Elle est également chargée de l'exploitation, de la promotion, du développement et de la valorisation économique des zones aéroportuaires qui lui sont confiées.

1.3 Présentation du contrat de délégation de service public

La SABDP est le délégataire d'un contrat de délégation de service public passé avec le syndicat mixte Air Dordogne (SMAD) et entré en vigueur à compter du 1^{er} avril 2013, pour une durée de sept ans et un chiffre d'affaires prévisionnel d'environ 48 M€. Ce contrat prend la forme d'une régie intéressée.

Sa rémunération est assurée par les résultats de l'exploitation. Toutefois, le contrat prévoit le versement, par la SABDP au SMAD, d'une redevance domaniale annuelle en contrepartie de l'occupation des terrains, ouvrages et installations. Par ailleurs, il est également prévu le versement annuel, par le SMAD, d'une contribution en contrepartie des sujétions de service public liées aux contraintes d'exploitation de l'aéroport.

L'article 2 du contrat prévoyait une date d'expiration de la délégation au 31 décembre 2019. La SABDP a souhaité obtenir une prolongation de la durée de ce contrat afin de lisser les investissements réalisés, ceux-ci devant être amortis sur la durée résiduelle du contrat. Par délibération du 14 septembre 2017, le comité syndical du SMAD a consenti à prolonger le contrat d'un an, celui-ci devait donc expirer le 31 décembre 2020. Or, par une délibération du 25 octobre 2018, le comité syndical a décidé d'annuler sa précédente délibération, ramenant donc la date d'expiration du contrat au 31 décembre 2019. Finalement, le contrat a été prorogé d'un mois, par avenant du 31 décembre 2019, pour les besoins de la nouvelle délégation, avec date d'effet au 31 janvier 2020. En réponse, le dirigeant de la SABDP a indiqué que cette prorogation a été décidée à la suite d'une réunion à laquelle ont participé plusieurs services de l'État, étant précisé que la DGAC n'était pas en mesure de délivrer l'agrément au nouveau concessionnaire dans les délais au 1^{er} janvier 2020.

Par suite, la SABDP a constitué une société avec la société anonyme EGIS AIRPORT, filiale de la Caisse des dépôts et consignations, dénommée EGC AÉRO. Celle-ci est désormais le nouveau concessionnaire de l'exploitation de l'aéroport pour la période 2020-2032. Cette nouvelle société est détenue à 55 % par la SABDP et à 45 % par EGIS.

2 EXÉCUTION DU CONTRAT DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

2.1 L'information assurée par le délégataire au délégant

L'article 11 du contrat de délégation de service public liste les modalités de suivi et de contrôle de la délégation sur la base notamment des obligations d'information incombant au délégataire. Cet article rappelle que le contenu du rapport annuel du délégataire présenté au délégant se fonde consécutivement, sur la période, sur l'article R. 1411-7 du code général des collectivités territoriales (CGCT) en vigueur jusqu'au 1^{er} avril 2016 puis l'article 33 du décret n° 2016-86 du 1^{er} février 2016 relatif aux contrats de concession en vigueur jusqu'au 1^{er} avril 2019 puis enfin l'article R. 3131-3 du code de la commande publique. Il est précisé que le contenu de ce rapport doit respecter le modèle joint à l'annexe 14 de la convention et doit inclure, *a minima*, toutes les informations et données prévues par ce modèle type.

Un rapport a été produit par le délégataire à destination du délégant de 2015 à 2020. Son contenu présente des insuffisances au regard du contenu défini à l'annexe 14 du contrat, certains éléments étant absents ou mal renseignés.

En premier lieu, le contenu de tous les rapports annuels du délégataire fournis au cours de l'instruction est insuffisant sur plusieurs points : absence de la liasse fiscale et de la preuve de certification des comptes par le commissaire aux comptes ; absence de présentation séparée du résultat courant relevant de l'activité régalienn² et du résultat relevant de l'exploitation commerciale de l'infrastructure aéroportuaire, ce qui ne permet pas de déterminer le résultat

² Les missions régaliennes sur le périmètre aéroportuaire sont confiées par l'État à l'exploitant aéroportuaire. Ces missions recouvrent les missions de sécurité, comprenant le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA), le service de prévention du péril animalier (SPPA) ainsi que des contrôles environnementaux ; et les missions dites de sûreté.

courant hors régalién avant impôt qui constitue l'assiette de calcul de la part variable de la redevance due au SMAD ; absence de compte de résultat analytique qui ne permet pas d'isoler, de manière probante, les flux financiers relevant de l'activité régaliénne et de la partie commerciale ainsi que les résultats comptables afférents ; absence de compte rendu précis des variations du patrimoine mobilier et immobilier intervenues lors de l'exécution de la convention ; absence d'information sur les biens mis à disposition et le programme d'investissement ; absence d'explication sur le non versement d'une rémunération du délégataire au délégant au titre de l'intéressement sur toute la période ; absence d'un état d'analyse des flux financiers délégant/délégataire.

En second lieu, la fiabilité de certaines données comptables contenues dans les rapports peut être interrogée. En effet, plusieurs erreurs d'imputation budgétaire conduisent à minimiser, de manière substantielle, le résultat courant avant impôt qui constitue l'assiette de calcul de la part variable de la redevance due au SMAD (voir *infra*).

Au final, la chambre régionale des comptes relève que l'information délivrée par le délégataire au délégant, c'est-à-dire de la SABDP au SMAD, est lacunaire au regard du modèle annexé au contrat et des dispositions législatives et réglementaires en vigueur. De fait, cette information ne permet pas au SMAD de contrôler, de manière pertinente, la bonne exécution de cette délégation. Au demeurant, il apparaît que le syndicat n'a pas sollicité de mesures correctives lui permettant de réaliser les contrôles qui lui incombent en tant que délégant.

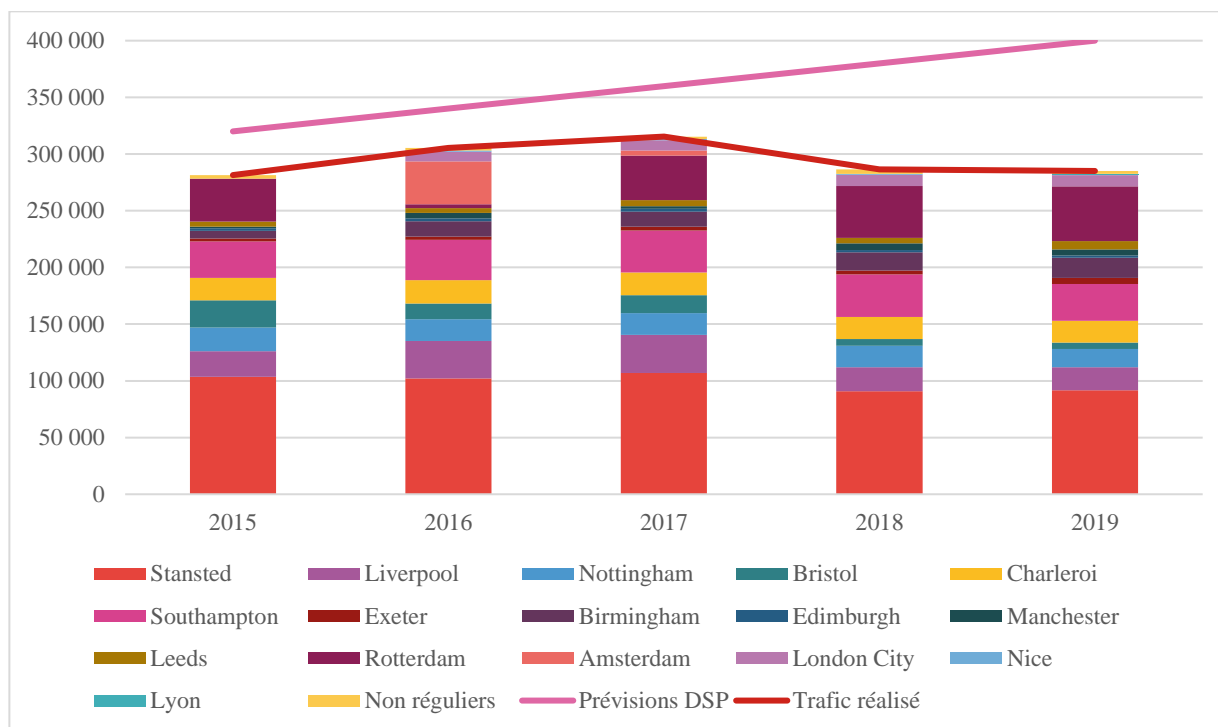
Par ailleurs, le dirigeant de la société a indiqué que, de manière générale, le SMAD n'a pas fait part à la société de désagréments ou difficultés particulières tant en matière comptable ou d'exploitation au cours de la période contrôlée de 2015 à 2020. Il ajoute que leur relation de proximité a pu les amener à ne pas respecter certains aspects réglementaires qu'il qualifie de « mineurs ». Ce dirigeant estime donc certaines observations de la chambre régionale des comptes excessives et que les constats relèvent, selon lui, davantage d'« un manque de rigueur et de contrôle de notre autorité délégante, sous l'effet conjugué pour nos deux structures d'effectifs et de moyens financiers et logistiques les plus légers possibles ».

Sur ce dernier point, la chambre régionale des comptes constate que le SMAD délégant n'est pas en mesure de répondre aux propos de son délégataire dans la mesure où la procédure contradictoire du présent contrôle est achevée.

2.2 L'activité aéroportuaire

2.2.1 Évolution du trafic aérien

Graphique n° 1 : évolution du trafic entre 2015 et 2019 et comparaison avec la trajectoire prévisionnelle du délégataire (en nombre de passagers)



Jusqu'en 2017, la croissance du trafic est réelle même si elle demeure inférieure aux différents objectifs assignés par le contrat de concession. Le rapport annuel justifie ces bonnes performances par l'ouverture de nouvelles lignes, les bons coefficients de remplissage des aéronefs ainsi que les suppléments de capacité mis en exploitation par les compagnies aériennes.

En revanche, en fin de période, il est observé un net décrochage illustré par une diminution du flux en 2018 ainsi qu'une relative stagnation en 2019. Par voie de conséquence, les écarts de l'activité par rapport aux objectifs se creusent puisqu'ils passent de 8 % en 2014 (277 312 passagers pour 300 000 prévus) à 25 % en 2018 (286 456 passagers pour 380 000 prévus) et 28 % en 2019 (objectif de 400 000 passagers). Concernant l'exercice 2018, le rapport annuel indique que cette diminution s'explique par une diminution des rotations commerciales alors que le coefficient de remplissage demeurait satisfaisant.

En définitive, en fin d'exécution du contrat, les objectifs initiaux de progression sont hors de portée même si le délégataire n'a cessé, dans ses rapports annuels, de maintenir la cible de 400 000 passagers pour 2019 prévue initialement dans le contrat de concession.

Au total, les projections de trafic du délégataire se sont avérées trop optimistes. Au plan financier, la conséquence de ce décalage se traduit par un écart grandissant entre les données mentionnées aux comptes d'exploitation prévisionnel et l'exécution du contrat constaté dans les comptes.

Interrogé sur les modalités de conception des projections commerciales de trafic au stade de la remise de l'offre, la société a répondu que « *les prévisions de trafic et budgétaires ont été élaborées, en prenant en compte les éléments communiqués par l'UAF³ (...) et en tenant compte des efforts de promotion commerciale* ». Il a précisé en outre que ces prévisions n'ont pas donné lieu à négociation avec le SMAD. La chambre régionale des comptes considère que les données de l'UAF prises comme références ne sont pas appropriées aux enjeux des aéroports de taille moyenne comme celui de Bergerac. En réponse aux observations provisoires de la chambre régionale des comptes, le dirigeant de la société a indiqué que certaines données entrant dans la prévision d'activité, comme les rotations commerciales, découlent des décisions des compagnies aériennes qui sont difficiles à appréhender.

La chambre régionale des comptes considère que ces aléas auraient dû conduire le candidat soumissionnant à la procédure de consultation à bâtir des estimations plus prudentes. Elle ne peut que confirmer son constat sur la fragilité des données fondant les prévisions de trafic aérien ainsi que les données financières qui en découlent. Compte tenu de l'écart constaté entre les prévisions et la réalisation de l'activité, la sincérité de l'élaboration des données de prévisions au stade de la remise des offres est interrogée. Par ailleurs, la juridiction observe que le délégant, en l'occurrence le SMAD, ne s'est pas attaché à vérifier la pertinence du maintien des prévisions de trafic initiales au cours de l'exécution du contrat.

³ Union des Aéroports Français.

2.2.2 Examen des coefficients de remplissage des lignes/aéronefs

Tableau n° 1 : évolution des coefficients de remplissage entre 2015 et 2018 par ordre d'importance de fréquentation constatée en 2018

	2015	2016	2017	2018	2019
Stansted	88,18%	87,30%	85,36%	87,42%	90,00%
Liverpool	90,28%	86,75%	88,16%	91,40%	84,88%
Nottingham	82,88%	82,35%	86,07%	86,86%	80,64%
Bristol	81,00%	83,50%	85,91%	85,14%	86,27%
Charleroi	82,64%	84,56%	86,63%	85,28%	84,71%
Southampton	79,22%	77,26%	N.C.	81,63%	79,90%
Exeter	83,94%	74,18%	69,96%	86,90%	82,30%
Birmingham 1	79,71%	73,47%	77,86%	77,03%	76,46%
Birmingham 2	-	-	-	-	63,77%
Edimburgh	84,50%	80,51%	81,58%	78,73%	81,91%
Manchester	85,96%	69,09%	73,50%	85,95%	80,56%
Leeds	82,94%	83,63%	76,54%	87,02%	81,80%
Rotterdam	79,13%	57,37%	83,46%	85,66%	85,82%
Amsterdam	-	77,50%	69,24%	-	-
London City	-	70,61%	66,81%	76,28%	73,27%
Nice	-	-	-	-	33,76%
Lyon	-	55,75%	42,65%	59,63%	13,91%

Source : rapports du délégataire

Les coefficients de remplissage sont globalement satisfaisants sur la période 2015-2019. Ainsi, en 2019, 62 % des liaisons présentent un taux supérieur à 80 %. Il convient de préciser que, selon l'association internationale du transport aérien (IATA), le seuil de rentabilité d'un vol se situe à un taux de remplissage de 77 %. En revanche, les bons résultats apparents de ces coefficients de remplissage sont à relativiser du fait de la diminution des rotations d'appareils, en baisse de 10 % dès 2017.

Seules les lignes de Lyon et de Nice, ouvertes respectivement en 2016 et 2019, présentent des taux de remplissage faibles et inférieurs à 60 %. Il est toutefois précisé que le contrat de DSP ne prévoyait pas d'objectifs particuliers en matière de taux de remplissage des aéronefs.

2.3 Examen des comptes de résultat

Tableau n° 2 : compte de résultat entre 2015 et 2019 (en €)⁴

<i>Exercice</i>	2015	2016	2017	2018	2019	<i>Evolution</i>
Ventes de marchandises	1 572 791	1 786 788	2 009 351	2 378 420	207 756	-86,8%
Production vendue - Services	3 971 796	4 334 019	4 666 913	4 458 072	4 418 184	11,2%
Subvention d'exploitation	1 059 721	837 012	413 611	485 221	901 103	-15,0%
<i>dont Etat</i>	554 721	392 012	9 611	115 221	591 103	6,6%
<i>dont collectivités</i>	505 000	445 000	404 000	370 000	310 000	-38,6%
Reprises sur provisions et transfert de charges	33 201	40 676	39 461	229 495	73 590	121,7%
Transfert de charges	485 591	46 235	49 771	71 730	46 983	-90,3%
Autres produits	26	58	35	50	15	-41,4%
PRODUITS D'EXPLOITATIONS	7 123 125	7 044 789	7 179 141	7 622 988	5 647 631	-20,7%
Achats de marchandises	1 588 999	1 722 352	2 025 755	2 352 438	251 615	-84,2%
Variation de stock de marchandises	-27 966	56 628	-30 605	-2 041	-36 812	31,6%
Autres achats non stockés et charges externes	1 771 304	2 003 803	2 308 581	2 259 849	2 352 553	32,8%
Impôts et taxes	560 171	358 197	384 560	398 055	385 768	-31,1%
Salaires et Traitements	1 549 545	1 635 390	1 660 666	1 630 040	1 665 306	7,5%
Charges sociales	723 583	766 738	766 845	803 397	696 026	-3,8%
Dotations aux amortissements et provisions	113 810	88 382	396 341	300 759	442 283	288,6%
Autres charges	679 640	233 992	152 785	147 864	169 227	-75,1%
CHARGES D'EXPLOITATION	6 959 086	6 865 481	7 664 929	7 890 360	5 925 965	-14,8%
RESULTAT D'EXPLOITATION	164 039	179 308	-485 789	-267 372	-278 335	-
PRODUITS FINANCIERS	13	4	0	0	0	-100,0%
CHARGES FINANCIERES	3 857	3 176	8 929	15 487	23 147	-
RESULTAT FINANCIER	-3 844	-3 172	-8 929	-15 487	-23 147	502,1%
RESULTAT COURANT AVANT IMPOT	160 195	176 136	-494 717	-282 860	-301 482	
PRODUITS EXCEPTIONNELS	155 369	39 429	450 177	2 193	5 018	-96,8%
CHARGES EXCEPTIONNELLES	13 756	5 131	3 248	6 644	2 300	-83,3%
RESULTAT EXCEPTIONNEL	141 612	34 297	446 929	-4 451	2 718	-
TOTAL DES PRODUITS	7 278 507	7 084 222	7 629 318	7 625 181	5 652 649	-22,3%
TOTAL DES CHARGES (-)	6 976 700	6 873 788	7 677 106	7 912 492	5 951 413	-14,7%
Impôt sur les bénéfices (-)	-57 523	-60 048	-76 981	0	0	-
RESULTAT NET COMPTABLE	359 330	270 481	29 193	-287 310	-298 764	-
<i>Résultat avant impôt prévisionnel</i>	<i>16 325</i>	<i>15 530</i>	<i>19 295</i>	<i>13 810</i>	<i>10 835</i>	<i>-33,6%</i>

Source : CRC d'après les comptes de résultat de la SABDP

⁴ Les données relatives à l'exercice 2020 ne comprennent qu'un mois d'exploitation dans la mesure où le contrat de DSP a échoué le 31 janvier 2020. Ces données n'étant pas représentatives de l'exploitation du délégataire sur un exercice, elles n'ont pas été mentionnées au même titre que les autres exercices sous revue.

La forte réduction du poste des achats de marchandises s'explique par la cessation de l'activité d'achat et de vente de carburant aux compagnies aériennes à compter d'avril 2019 ainsi qu'il l'est mentionné *infra*.

Le résultat net comptable se dégrade tout au long de la période pour finalement être déficitaire sur les deux derniers exercices de la délégation, étant précisé que sans la contribution du SMAD au titre des sujétions de service public, ce résultat serait déficitaire tout au long de la période. Ce résultat trouve son origine dans une augmentation des charges (+ 13,4 %) deux fois plus importante que celle des produits (+ 7 %) sous l'effet d'une forte progression des amortissements (+ 164,3 %) et des autres achats et charges externes (+ 27,6 %). Parallèlement, la production vendue a accusé un décrochage à partir de 2017.

Ainsi qu'il est dit *supra*, le crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE) a été indument exclu du résultat courant avant impôt de 2015 à 2017 inclus, alors que ce résultat est censé constituer l'assiette de calcul de la part variable de la redevance domaniale due par la SABDP au SMAD en application de l'article 35.2 de la DSP⁵. Selon une note d'information du 28 février 2013 émanant de l'autorité des normes comptables, le CICE aurait dû être enregistré au crédit d'un compte de charges de personnel afin que celui-ci apparaisse dans le résultat d'exploitation. Ce n'est qu'à partir de 2018 que cette imputation a été effectuée correctement. En excluant le CICE du résultat courant avant impôt, la SABDP a minoré l'assiette permettant de calculer la part variable de la redevance domaniale due au SMAD, ce qui, par conséquent, est préjudiciable au délégant puisque le résultat comptable apparent a empêché le versement de l'intéressement sur toute la période.

Les comptes tels que présentés par la SABDP au SMAD ne différencient pas, dans le résultat, les parts inhérentes aux missions régaliennes et aux interventions purement commerciales. Dès lors, il n'est pas possible pour le délégant d'apprécier la réelle performance économique de l'aéroport sur la seule base de son activité commerciale. L'information qui en découle est peu lisible dans la mesure où le résultat cumulé excédentaire est en réalité dû au résultat régalien, dès lors que l'exploitation commerciale est déficitaire, ainsi qu'il en ressort des liasses fiscales.

Tableau n° 3 : distinction entre le résultat régalien et le résultat hors régalien (en €)

<i>Exercice</i>	2015	2016	2017	2018	2019
RESULTAT NET COMPTABLE	359 330	270 481	29 193	-287 310	-298 764
dont hors régalien	-174 314	-277 706	51 769	-270 219	-740 499
dont régalien	533 644	548 187	-22 576	-17 091	441 735

Source : CRC, d'après les liasses fiscales

Les écarts entre le résultat prévisionnel et le résultat réalisé sont conséquents, qu'il s'agisse d'écarts positifs en début de période du fait d'un important excédent sur le régalien, ou négatifs en fin de période étant donné le décalage constaté entre le trafic prévisionnel et le trafic réalisé cité plus haut. En réponse, le dirigeant de la SABDP a indiqué que « *les données communiquées en début de DSP ont été adaptées aux réalités du terrain et transmises au SMAD par le biais de réunions visant à élaborer les budgets prévisionnels* ».

⁵ « À la part fixe vient s'ajouter une part variable, qui tient compte des avantages de toute nature procurés au délégataire (recettes aéronautiques et recettes extra-aéronautiques), correspondant à 30 % du résultat courant avant impôt payable au 30 juillet de l'année suivant l'exercice auquel elle se rapporte ».

Enfin, il apparaît que le compte prévisionnel établi lors de la candidature à la DSP prévoyait le versement annuel d'un intéressement au SMAD au titre de l'article 35.2 du contrat. Or, la SABDP n'en a versé aucun durant la période de contrôle. Les rapports de gestion indiquent qu'« aucune rémunération au titre de l'intéressement du délégant n'est possible » sans apporter de justifications. La surestimation importante des objectifs prévisionnels et les opérations de pilotage du résultat rendaient *de facto* impossible le versement d'un intéressement à la collectivité. En réponse, le dirigeant de la société a expliqué que l'absence de versement de l'intéressement se justifiait automatiquement par le déficit d'exploitation. Or, les rapports de gestion ne font pas clairement apparaître ce déficit puisqu'ils ne distinguent pas la part régaliennne de la part exploitation du résultat⁶.

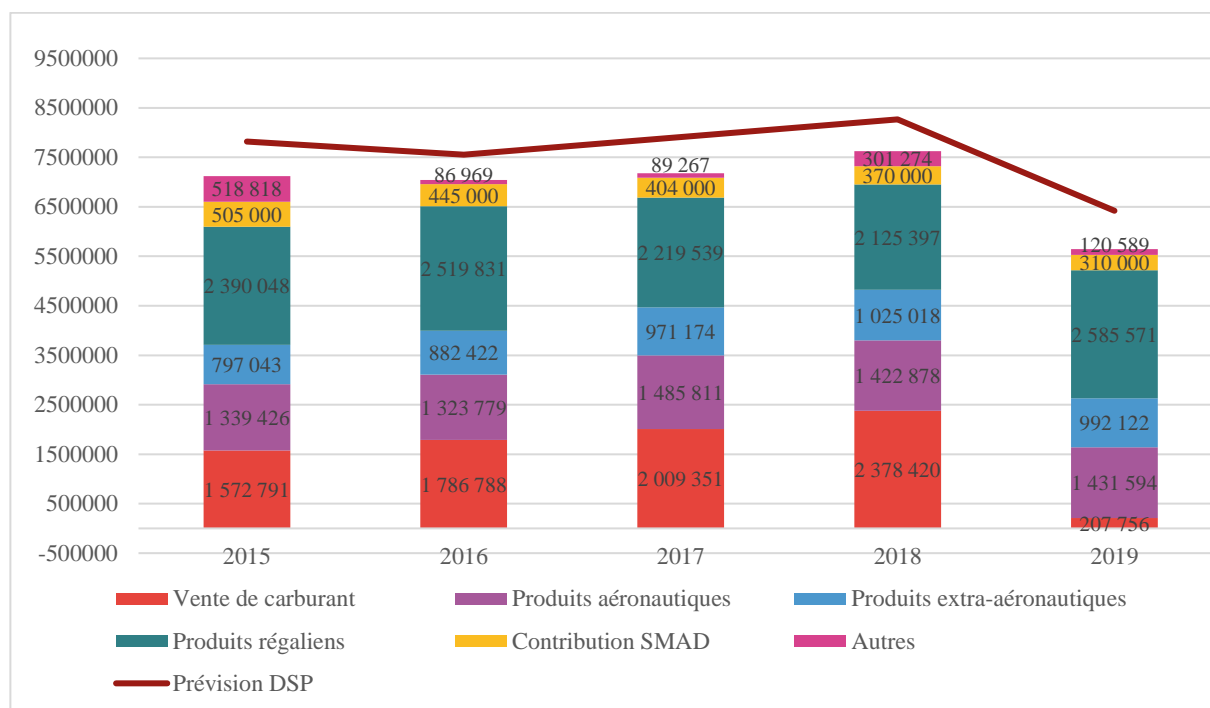
Il a précisé en outre que le SMAD n'a jamais demandé d'explication complémentaire quant au non versement d'intéressement.

2.3.1 Les produits d'exploitation

Les produits d'exploitation de la SABDP, tels que définis dans le contrat de DSP, se composent des recettes issues de la vente de carburant aux compagnies aériennes, des produits aéroportuaires constitués des redevances prévues par le code de l'aviation civile et des produits de prestations d'assistance en escale, des produits extra-aéroportuaires constitués notamment des recettes du parking et des locations d'espaces, des produits régaliens correspondant aux produits de la taxe d'aéroport et des dotations de la DGAC, censés couvrir les charges afférentes aux missions régaliennes, de la contribution du SMAD en contrepartie des sujétions de service public telle que définie à l'article 28.2 du contrat de DSP et des autres produits.

⁶ Par exemple, le rapport de gestion de 2017 annonce un résultat net excédentaire de 29 192,73 € tout en avançant qu'il n'est pas possible de verser un intéressement au SMAD.

Tableau n° 4 : les produits d'exploitation de la SABDP entre 2015 et 2019 (en €)

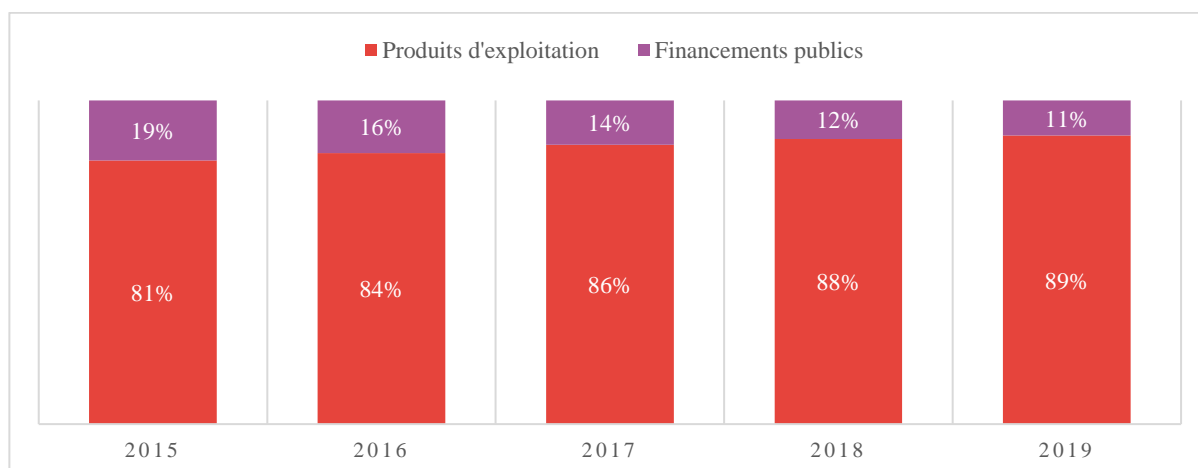


Source : CRC, d'après les comptes de résultat de la SABDP

Note : la prévision des recettes de la DSP a été retraitée afin d'exclure les produits liés au mandat spécial à compter de 2016 et les produits liés à la vente de carburant pour neuf mois en 2019

Les produits d'exploitation de la société ont fortement diminué sur la période puisqu'ils ont baissé de 20,7 %. Toutefois, il convient de préciser que le périmètre des produits entre 2015 et 2019 a changé au regard de deux événements. D'une part, au 1^{er} janvier 2016, un avenant au contrat de DSP met fin au mandat spécial que le SMAD avait confié à la SABDP pour le versement des aides aux compagnies aériennes. En conséquence, les versements afférents du SMAD ont cessé à compter de cet exercice. D'autre part, le 1^{er} avril 2019, la SABDP a sous-traité la vente et le stockage de carburant à une société de distribution d'hydrocarbures, d'où le fort décrochage de cette recette à compter de 2019.

En dehors de ces recettes, les produits d'exploitation ont globalement progressé de 6,3 %. Cette progression est néanmoins moindre par rapport aux projections présentées par le délégataire lors de sa candidature à la DSP qui tablait sur une augmentation d'environ 16 % (hors vente de carburant et mandat spécial) entre 2015 et 2019. Il ressort en effet du graphique ci-dessus que les produits d'exploitation ont toujours été en deçà des prévisions, principalement en raison du décrochage du nombre de passagers transitant par l'aéroport. À partir de 2018, ces produits diminuent en raison de la baisse d'activité. Pour autant, la baisse des redevances entre 2017 et 2019 (- 3,6 %) est moindre par rapport à la baisse du nombre de passagers transitant par l'aéroport (- 9,6 %) dans la mesure où plusieurs redevances sont proportionnelles au nombre de rotations et non pas au nombre de passagers.

Tableau n° 5 : répartition des produits liés à l'exploitation et aux financements publics hors régalien

Source : CRC, d'après les comptes de résultat de la SABDP

Note : Les produits d'exploitation comprennent les produits aéronautiques, les produits extra-aéronautiques et les autres produits. Les financements publics sont uniquement constitués de la contribution du SMAD en contrepartie des sujétions de service public.

En ce qui concerne les produits liés exclusivement à l'activité commerciale de l'aéroport (hors régalien), les financements publics constitués de la seule contribution du SMAD versée en contrepartie des sujétions de service public sont minoritaires et leur part a tendance à diminuer tout au long de la période. Ainsi, l'activité commerciale de l'aéroport est essentiellement financée par les produits issus de l'exploitation de ce dernier.

S'agissant des recettes issues de la vente de carburant aux compagnies aériennes, la distribution et la gestion des stocks des produits pétroliers constituent une des missions du délégataire prévue à l'article 15-1 du contrat de DSP. En avril 2019, la SABDP a décidé, ainsi que le permet l'article 24 dudit contrat, de sous-traiter cette activité à son fournisseur. De fait, elle n'est plus transcrite dans les comptes de la société. Il est relevé que l'évolution des produits de vente de ces marchandises n'est pas liée à celle du trafic aéroportuaire. Ainsi, en 2018, exercice au cours duquel le niveau d'activité a fortement baissé par rapport à 2017, le niveau des ventes est le plus élevé de la période examinée. Les rapports annuels de la société indiquent que les compagnies aériennes desservant l'aéroport de Bergerac optimisent l'achat de carburant des aéronefs en fonction de la variation du cours des devises. Ceci a une incidence sur le chiffre d'affaires, mais impacte marginalement le résultat car la marge commerciale demeure peu élevée.

S'agissant des redevances aéronautiques, leur cadre juridique découle de deux séries de dispositions :

- en premier lieu, l'article L. 6325-1 du code des transports dispose que les services aéroportuaires rendus par les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique donnent lieu à la perception de redevances pour services rendus, fixées conformément au deuxième alinéa de l'article L. 410-2 du code de commerce ;
- en second lieu, les articles R. 224-1 et R. 224-2 du code de l'aviation civile énumèrent la nature des redevances à mettre en œuvre par le gestionnaire de l'aéroport et/ou son exploitant (redevances d'atterrissage, de stationnement, passager). Il fixe les modalités de calcul de celles-ci à l'article R. 224-3-1, ainsi que le processus de concertation avec

les usagers au sein d'une commission consultative économique de la plateforme aéroportuaire⁷.

La fixation du montant des redevances est encadrée par plusieurs principes : effets non-discriminatoires des redevances, transparence dans la fixation des tarifs et application aux différents usagers de l'aéroport. Les taux des différentes redevances sont fixés sur une base annuelle.

Le montant des redevances doit couvrir les coûts des services publics, étant entendu que le produit global des redevances aéroportuaires ne doit pas excéder le coût des services rendus sur l'aéroport. Ce principe s'applique de manière globale et non par catégorie de redevance.

Tableau n° 6 : les redevances aéronautiques perçues entre 2015 et 2019 (en €)

	2015	2016	2017	2018	2019	Évolution
<i>Redevance d'atterrissage</i>	229 322	216 538	252 028	227 541	229 607	0,12 %
<i>Redevance de balisage</i>	2 473	2 227	1 161	2 392	1 412	-42,9 %
<i>Redevance de stationnement</i>	13 367	16 256	13 236	24 321	38 957	191,4 %
<i>Redevance passager</i>	800 210	760 359	871 821	815 318	798 423	-0,2 %
<i>Redevance de distribution de carburant</i>	41 245	51 315	54 453	51 151	77 354	87,5 %
<i>Redevance abri</i>	4 709	4 709	4 709	4 933	4 671	-0,8 %
TOTAL réalisé	1 091 326	1 051 404	1 197 408	1 125 656	1 150 424	5,4 %
Nombre de passagers	281 456	305 323	315 410	286 456	285 182	1,3 %
<i>Total réalisé par passager</i>	3,88	3,44	3,80	3,93	4,03	3,9 %
Total prévisionnel DSP	1 210 900	1 292 000	1 374 100	1 454 150	1 531 400	26,5 %

Source : CRC, d'après les données transmises par la SABDP

Entre 2015 et 2019, les produits des redevances aéroportuaires ont globalement progressé de 5,4 %, loin des prévisions de la DSP (26,5 %). Le prix par passager est resté stable car les tarifs ont peu évolué durant la période. Ainsi, le délégataire indiquait dans son offre que « *cela fait plusieurs années que la tarification est stable en raison de la pression des compagnies aériennes et aussi de la concurrence sur les taxes par les autres aéroports. [...]. Il est donc prudent de rester sur une base de tarification stable sur la période de la DSP* ».

Les tarifs ont été modifiés en 2016 puis en 2018, chaque augmentation ayant donné lieu à une consultation de la commission consultative économique de l'aéroport, conformément à l'article R. 224-3 du code de l'aviation civile. En revanche, cette actualisation s'est opérée sans aucun fondement juridique puisque l'article 29-1 du contrat de DSP prévoyait que les tarifs des redevances seraient actualisés par l'application d'une formule décrite à l'annexe 10. Or, ladite annexe ne prévoit aucune formule d'actualisation. Le dirigeant de la société partage ce constat.

⁷ Article R. 224-3 du code de l'aviation civile.

Par ailleurs, la SABDP a mis en œuvre plusieurs mesures incitatives sur le montant des redevances. Deux catégories de mesures sont ainsi détaillées dans son offre :

- en premier lieu, des aides au démarrage sont accordées pour des compagnies qui démarrent de nouvelles destinations. Dégressives sur trois ans, leur montant est fixé à 3 € par passager départ pour la 1^{ère} année, 2,5 € la 2^{ème} année et 2 € la 3^{ème} année. Il est relevé que le rapport annuel de l'année 2016 présente des mesures d'aide au démarrage différentes de celles prévues dans l'annexe 10 du contrat. Elles consistent en des réductions de redevances de l'ordre de 80 % la 1^{ère} année, 60 % la 2^{ème} année et 10 % la 3^{ème} année. Or, il apparaît qu'aucun avenant n'a été passé pour modifier les montants inscrits à l'annexe précitée ;
- en second lieu, une mesure incitative pour la basse saison (soit de novembre à avril) concède 6 € par passager au départ supplémentaire par rapport à la période de référence de l'année précédente et conditionnée à un accroissement minimum de 26 rotations par rapport à la période N-1.

Par ailleurs, à partir de 2018, de nouvelles mesures présentées à la commission consultative économique de l'aéroport sont appliquées. Elles consistent à octroyer un rabais de 50 % en haute saison et 70 % en basse saison pour toute fréquence supplémentaire.

Il a été demandé à la SABDP d'indiquer l'impact chiffré annuel de ces remises sur le chiffre d'affaires. Les tableaux transmis en retour ne permettent pas de l'identifier. Le premier indique le chiffre d'affaires par compagnie sans mentionner le montant des rabais. Le second indique les tarifs pratiqués pour chaque compagnie. Autrement dit, la SABDP n'est pas en mesure de chiffrer le coût des mesures incitatives qui, au demeurant, n'est pas non plus indiqué dans les rapports transmis au SMAD. Cela semble d'autant plus surprenant que la situation financière de la société est fragile et que le coût de ces ristournes incombe uniquement à la société et non au délégué.

Par ailleurs, dans la mesure où la SABDP n'a mis en place aucun suivi analytique des charges financées par les redevances, il n'est pas possible de s'assurer que le montant des redevances n'excède pas le coût des services rendus par l'aéroport ainsi que le prescrit l'alinéa 4 de l'article L. 6325-1 du code des transports. Cette absence de suivi méconnaît le 3^o de l'article R. 224-2 du code de l'aviation civile qui dispose que « *les exploitants des aérodromes [...] tiennent une comptabilité de leurs services permettant d'identifier les coûts relatifs à chacune des catégories de redevances [...]* ».

S'agissant des services d'assistance en escale, ils recouvrent « *l'ensemble des services qui sont nécessaires pour un avion de ligne entre son arrivée sur un aéroport et son départ* »⁸.

Leur périmètre est défini aux articles R. 216-1 à R. 216-16 du code de l'aviation civile et concerne les prestations rendues sur les pistes (maintenance, ravitaillement, guidage, transport du fret, etc.), dans les aérogares (assistance passagers, contrôle des billets, enregistrement, traitement des bagages, etc.) et la représentation de la compagnie (services de représentation et de liaisons avec les autorités locales). Ces services peuvent être assurés par le gestionnaire de l'aéroport, qui perçoit alors les recettes afférentes, et par les compagnies aériennes qui pratiquent alors l'auto-assistance.

⁸ Conseil de la concurrence avis n° 97-A-12 et 97-A-24.

L'article R. 216-13 du code de l'aviation civile précise que « *tout prestataire qui fournit des services d'assistance en escale sur les aérodromes [...] doit opérer une stricte séparation comptable entre les activités liées à la fourniture de ces services et ses autres activités. [...] L'existence de cette séparation comptable et la régularité des comptes font l'objet, chaque année, d'une vérification spécifique par le ou les commissaires aux comptes. Dans le cas d'un exploitant d'aérodrome, les commissaires aux comptes [...] doivent également vérifier que le produit des redevances perçues auprès des transporteurs aériens pour l'usage des installations aéronautiques ne contribue pas au financement de son activité d'assistance en escale* ».

Au cas d'espèce, le commissaire aux comptes n'a indiqué, dans aucun de ses rapports, avoir effectué une vérification spécifique sur l'existence de cette séparation entre les activités liées à la fourniture de ces services et ses autres activités. Par ailleurs, l'absence de comptabilité analytique ne permet pas de séparer strictement la comptabilité de cette activité des autres activités. Il n'est donc pas possible de contrôler son équilibre tel que prescrit par l'article R. 216-13 précité.

En réponse aux observations provisoires de la chambre, le dirigeant de la société a insisté sur le fait que l'ensemble des comptes de la SABDP a été certifié par son commissaire aux comptes au regard des règles applicables et que ce dernier n'a pas fléchi d'anomalie particulière. Il n'en demeure pas moins qu'il ne ressort pas des rapports du commissaire aux comptes que les vérifications mentionnées à l'article R. 216-13 du code de l'aviation civile ont été opérées. En outre, le dirigeant considère qu'il ne relève pas du rôle du commissaire aux comptes de contrôler les séparations comptables, notamment celle relevant des activités de services aux escales. La chambre régionale des comptes conteste cette interprétation dans la mesure où les termes de l'article R. 216.13 du code de l'aviation civile sont clairs quant à la responsabilité de cette vérification.

Enfin, les réponses apportées par la société sur l'existence d'une comptabilité analytique et de séparation des flux comptables a varié selon les stades de la procédure du contrôle. Ainsi, en réponse aux observations provisoires, M. Conte a signalé que cette séparation comptable est bien effective et a joint les tableaux correspondants. Or, au stade de l'instruction, la société avait précisé qu'il n'existait pas de comptabilité analytique pour ces services, ce que le commissaire aux comptes a par la suite confirmé dans sa réponse aux observations provisoires. Ce dernier a indiqué sur ce point qu'il n'était pas en mesure de vérifier cette obligation juridique dans la mesure où la SABDP ne disposait pas de comptabilité analytique. Il n'a d'ailleurs pas relevé cette insuffisance dans ses rapports de certification.

À l'instar des redevances aéroportuaires, les compagnies aériennes bénéficient de remises pour les services d'assistance en escale. Ainsi, le contrat de DSP prévoit une remise de 57 % pour l'ensemble des vols commerciaux réguliers qui justifient d'un service simplifié. Là encore, l'absence de comptabilité analytique ne permet pas d'apprécier l'impact de ces remises sur l'équilibre économique de cette activité.

Concernant les produits extra-aéroportuaires, ils sont constitués notamment des recettes du parking et des locations d'espaces. Ils constituent une source de financement non négligeable dès lors qu'ils représentent en moyenne 40 % des recettes d'exploitation issues de l'activité commerciale de l'aéroport.

Tableau n° 7 : évolution des redevances extra-aéronautiques de 2015 à 2019 (en €)

	2015	2016	2017	2018	2019	Évolution
<i>Concessions commerciales</i>	33 695	46 215	53 684	55 800	59 682	77,1 %
<i>Parc de stationnement</i>	321 526	369 899	392 186	390 752	374 113	16,4 %
<i>Loueurs de voitures</i>	272 695	283 723	348 732	384 173	385 964	41,5 %
<i>Locations terrains et bâtiments</i>	4 186	4 134	4 174	4 214	3 555	-15,1 %
<i>Locations bureaux et autres</i>	10 369	10 283	16 263	14 159	17 758	71,3 %
<i>Redevance publicité marketing</i>	87 467	80 446	62 613	63 284	38 045	-56,5 %
<i>Vente de boissons et repas</i>	25 206	30 882	42 487	43 394	42 375	68,1 %
<i>Mise à disposition de personnel</i>	23 679	30 216	24 285	45 492	38 690	63,4 %
<i>Autres</i>	18 220	26 624	26 749	23 750	31 940	75,3 %
Total	797 043	882 422	971 174	1 025 018	992 122	24,5 %
<i>Total / passager</i>	2,83	2,89	3,08	3,58	3,48	22,8 %
<i>Prévision DSP</i>	646 520	683 370	717 900	754 320	789 350	22,1 %

Source : chambre régionale des comptes, d'après la balance comptable de la SABDP

Malgré une stagnation du trafic entre 2015 et 2019, la SABDP a augmenté ses recettes extra-aéronautiques de manière substantielle (24,5 %), allant notamment au-delà de la prévision présentée dans l'offre retenue par le SMAD (22,1 %). Cette augmentation s'explique essentiellement par les marges de manœuvre dont jouit la SABDP dans la fixation des tarifs de ces recettes, contrairement aux recettes aéronautiques dont l'évolution est contrainte sur le plan réglementaire.

Les principales recettes extra-aéronautiques sont constituées par les produits issus du parc de stationnement et des sociétés de location de véhicule, étant remarqué que cette deuxième catégorie de recettes est particulièrement dynamique sur la période examinée. En effet, compte tenu de sa situation géographique et des faibles possibilités d'intermodalités en matière de transports collectifs, l'aéroport de Bergerac n'était accessible que par la voiture⁹, ce qui rend la clientèle captive par rapport aux solutions proposées de stationnement et de location de véhicules sur le site.

Tableau n° 8 : contribution du syndicat mixte Air Dordogne de 2015 à 2019

	2015	2016	2017	2018	2019	Évolution
Contribution du SMAD	505 000	445 000	404 000	370 000	310 000	-26,7%

Source : CRC d'après les comptes de résultat de la SABDP

⁹ En juillet 2021, la région Nouvelle-Aquitaine a mis en place trois nouvelles lignes de bus au départ ou à l'arrivée de l'aéroport de Bergerac.

Concernant la contribution versée par le SMAD, celle-ci est dégressive sur la période. Elle est versée en contrepartie des sujétions de service public telles que définies à l'article 28.2 du contrat de DSP.

Il apparaît que le montant effectivement versé par le SMAD correspond bien au montant indiqué dans le contrat. Ce point n'appelle pas d'observation.

2.3.2 Le financement des missions régaliennes

Les missions régaliennes sur le périmètre aéroportuaire sont confiées par l'État à l'exploitant aéroportuaire, qu'il soit public ou privé. Ces missions recouvrent deux fonctions : d'une part, les missions de sécurité, comprenant le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA), le service de prévention du péril animalier (SPPA) ainsi que des contrôles environnementaux, d'autre part, les missions dites de sûreté.

Pour assurer le financement de ces missions, la taxe d'aéroport, codifiée à l'article 1609 quatervicies du code général des impôts, est collectée par les entreprises de transport aérien public pour chaque passager et chaque kilogramme de fret ou courrier transporté pour être ensuite reversée à l'État. Le produit global de la taxe d'aéroport est ensuite réaffecté à chaque aéroport.

Les tarifs de cette taxe sont déterminés par arrêté ministériel suivant des limites inférieures et supérieures variant en fonction de la classe d'aéroports ou groupements d'aéroports. Ainsi, l'arrêté du 25 mars 2019 classe l'aéroport de Bergerac-Dordogne-Périgord dans la classe 3 (de 5 001 à 5 000 000 unités de trafic) et fixe le tarif de la taxe à 14 € par passager et 4,90 € par passager en correspondance.

Dans le cas où le produit de la taxe d'aéroport n'est pas suffisant pour couvrir les dépenses régaliennes de sécurité et de sûreté engagées par l'aéroport, l'État verse une dotation du fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (FIATA)¹⁰. Celle-ci est calculée en fonction des recettes et des dépenses prévisionnelles de la mission régalienne. Les services de la Direction générale de l'aviation civile procèdent annuellement à des contrôles sur les déclarations effectuées par l'exploitant.

¹⁰ Créé comme compte d'affectation spécial par l'article 46 de la loi de finances pour 1995 puis transféré au budget général pour la loi de finances pour 2005.

Tableau n° 9 : les dépenses et recettes de la mission régaliennne de sécurité et de sureté (en €)

<i>Mission régaliennne de sécurité et de sûreté</i>	2015	2016	2017	2018	2019
A – Dépenses totales de la mission régaliennne	2 084 461	2 151 801	2 446 513	2 339 733	2 348 057
Coût total par passager	14,76	14,08	15,50	16,30	16,48
<i>Dépenses en matière de SSLIA et péril aviaire</i>	898 227	902 419	977 810	977 788	968 119
<i>Coût total par passager</i>	6,36	5,91	6,19	6,81	6,80
<i>Dépenses pour l'inspection et le filtrage des bagages en soute</i>	306 357	186 344	201 339	192 869	191 160
<i>Coût par passager</i>	2,17	1,22	1,28	1,34	1,34
<i>Dépenses pour le contrôle des accès à la zone réservée</i>	241 306	310 805	346 932	317 972	322 672
<i>Coût par passager</i>	1,71	2,03	2,20	2,21	2,26
<i>Dépenses pour l'inspection et le filtrage des passagers et bagages cabine</i>	449 075	556 615	698 023	638 372	652 892
<i>Coût par passager</i>	3,18	3,64	4,42	4,45	4,58
<i>Frais généraux</i>	189 496	195 618	222 410	212 732	213 214
B- Montant de la taxe d'aéroport perçue	1 835 327	2 127 818	2 209 928	2 010 176	1 994 468
<i>Tarif de la taxe</i>	13	13	14	14	14
C- Montant perçu du FIATA	546 850	386 946	0	110 721	591 103
D = B + C – Montant total perçu	2 382 177	2 514 764	2 209 928	2 120 897	2 585 571
Écart A - D	-297 716	-362 963	236 585	218 836	-237 514
Taux de couverture	114 %	117 %	90 %	91 %	110 %

Source : CRC, d'après les données transmises à la DGAC

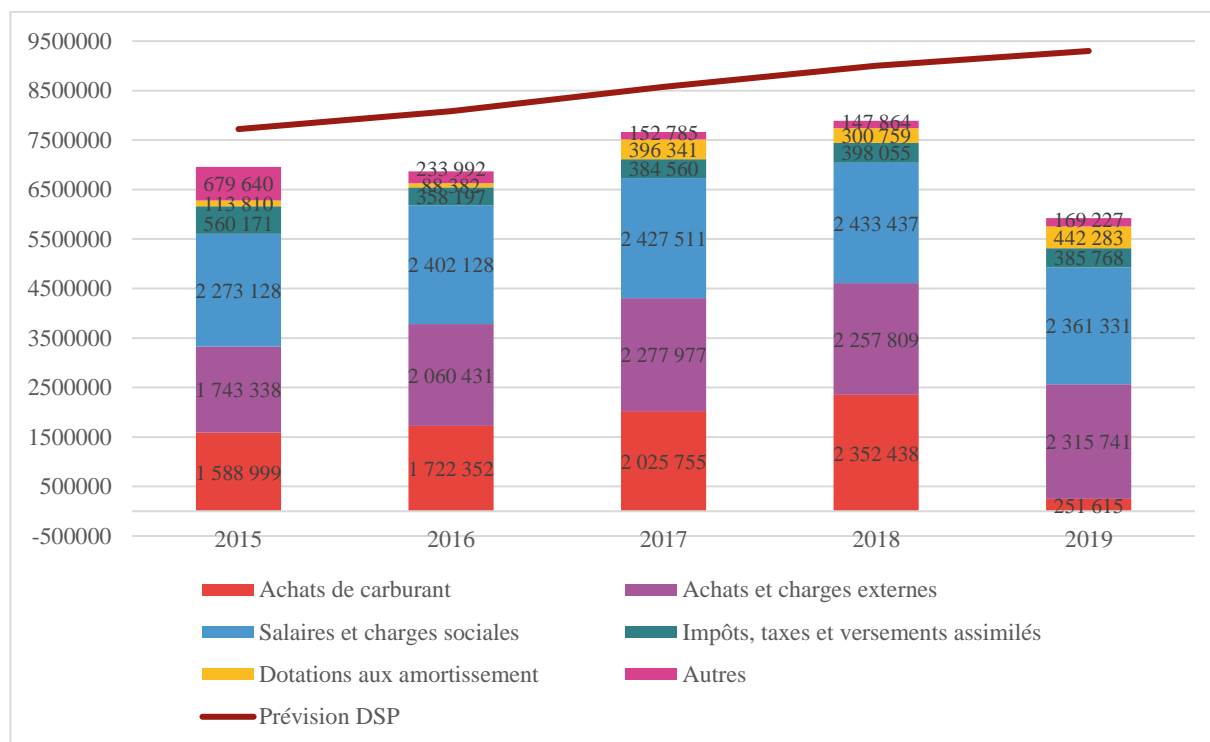
Les dépenses de la mission régaliennne de l'aéroport (2 348 057 € en 2019) sont en progression de 12 % entre 2015 et 2019 et sont très majoritairement couvertes par la taxe d'aéroport, fixée au montant maximal autorisé par le législateur. Les subventions du FIATA permettent de couvrir le reliquat. Il est toutefois indiqué que cette couverture n'est pas assurée pour les exercices 2017 et 2018.

La société a transmis un bilan des dépenses et recettes régaliennes à la clôture du contrat de délégation. Il en ressort que le solde cumulé sur toute la durée du contrat est négatif à hauteur de - 38 593 €. La SABDP a demandé à la DGAC le reversement de ce solde. À ce jour, celui-ci n'a toujours pas été réglé. Le dirigeant de la société a indiqué que les récents échanges que ses

services ont eus avec la DGAC lui ont permis d'apprendre que ces remboursements sont gelés jusqu'au mois de mai 2022.

2.3.3 Les charges d'exploitation

Tableau n° 10 : charges d'exploitation de la SABDP entre 2015 et 2019 (en €)



Source : CRC, d'après les comptes de résultat de la SABDP

Note : les dépenses de carburant n'étant pas isolées comptablement, elles n'ont pas pu être retraitées en 2019.

Les charges d'exploitation ont facialement baissé en valeur de 14,8 % entre 2015 et 2019 en raison de l'arrêt de la vente de carburant qui a été sous-traitée à une société de distribution d'hydrocarbures au 1^{er} avril 2019. En dehors de l'achat de carburant, à périmètre comparable, les charges ont en réalité augmenté de 5,8 %.

Les dépenses de personnel constituent le premier poste de charges puisqu'elles représentent environ 43 % des dépenses d'exploitation. Elles ont progressé de 3,9 % et se situaient, en fin de période, à un niveau équivalent prévu au montant inscrit au compte prévisionnel.

Outre l'achat de carburant, les charges de sous-traitance, en particulier concernant le personnel de sureté puis le nettoyage des locaux, constituent 47 % des achats et des charges externes. Ce poste est inférieur aux prévisions de la DSP, étant donné que l'activité n'a pas progressé dans les proportions prévues par le délégataire au moment du dépôt de son offre.

Le poste lié aux impôts et taxes est en baisse de 31 % alors que les projections du délégataire prévoient une hausse de 9 %. Cet écart est dû à l'inscription d'une provision de 207 000 €, imputée par erreur sur le compte 63 et non sur le compte 68, en 2015 pour prévenir le risque d'un éventuel redressement de la taxe foncière. En dehors de cette provision, le poste varie dans les proportions prévues par la DSP.

Enfin, les dotations aux amortissements et provisions sont faibles, en début de période, puis augmentent fortement à partir de 2017. Deux raisons expliquent cette progression. D'une part, la SABDP a accusé un décalage de la réalisation des investissements tels que prévus dans le contrat en raison du retard observé dans la remise des études. D'autre part, la participation de la SABDP aux investissements effectués par le SMAD à hauteur de 25 %¹¹ a été comptabilisée en immobilisation incorporelle et a été sur-amortie, de sorte que sa valeur nette comptable soit nulle à la fin de la DSP.

En effet, les biens de retour financés par le délégataire sont censés être amortis sur la durée de la convention afin qu'ils puissent être remis gratuitement, à l'expiration du contrat, au délégant. La décision du SMAD de ne pas prolonger la délégation d'un an a donc conduit la SABDP à augmenter ces dotations aux amortissements de 288 % entre 2015 et 2019, ce qui a impacté son résultat. Malgré cela, le niveau des dotations aux amortissements et provisions cumulé sur la période est inférieur (1,3 M€) à celui que prévoyait le compte prévisionnel annexé à la DSP (1,6 M€).

2.3.4 Le résultat dégagé par la SABDP

Tableau n° 11 : le résultat dégagé par la SABDP entre 2015 et 2019 (en €)

	2015	2016	2017	2018	2019
<i>Résultat d'exploitation</i>	164 039	179 308	-485 789	-267 372	-278 335
+ <i>résultat financier</i>	-3 844	-3 172	-8 929	-15 487	-23 147
= <i>Résultat courant avant impôt</i>	160 195	176 136	-494 717	-282 860	-301 482
+ <i>résultat exceptionnel</i>	141 612	34 297	446 929	-4 451	2 718
- <i>Impôt sur les bénéfices</i>	-57 523	-60 048	-76 981	0	0
= <i>bénéfice ou perte</i>	359 330	270 481	29 193	-287 310	-298 764
<i>Résultat prévisionnel DSP</i>	16 325	15 530	19 295	13 810	10 835

Source : CRC, d'après les comptes de résultat de la SABDP

Entre 2015 et 2019, la SABDP a réalisé un bénéfice global de 72 930 €¹² qui a été intégralement affecté en report à nouveau. Le contrat de DSP n'imposait aucune affectation particulière du résultat.

Si le résultat financier impacte peu le résultat courant en début de période, l'augmentation des intérêts en 2018 en raison de la mobilisation d'emprunts en 2017 et de lignes de trésorerie, pèse davantage sur le résultat par la suite.

A contrario, le résultat exceptionnel a une incidence positive importante sur le résultat net de 2015 à 2017. Or, il apparaît que plusieurs recettes ont été indûment enregistrées en produits exceptionnels, les excluant de fait du résultat courant avant impôt servant d'assiette de calcul de la part variable de l'intéressement due au SMAD.

¹¹ Les lignes directrices sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes adoptées par la Commission européenne en 2014 limitent les aides (soit les aides publiques) à l'investissement, en faveur des aéroports notamment pour les aéroports de moins d'un million de passagers.

¹² Soit la somme de 359 330 € au titre de 2015 ; 270 481 € au titre de 2016 ; 29 193 € au titre de 2017 ; - 287 310 € au titre de 2018 ; - 298 764 € au titre de 2019.

Ainsi, en 2015, des reprises de provisions pour aide aux lignes pour un montant total de 87 278 € ont été comptabilisées à tort au compte 771800 « *autres produits exceptionnels sur opérations de gestion* » alors qu'elles auraient dû être enregistrées au compte 78 et être ainsi intégrées au résultat courant avant impôt. De plus, en 2017, une reprise de deux provisions pour taxes foncières constituées en 2015 et 2016 au compte 63 (alors qu'elle aurait dû l'être au compte 68) a été enregistrée en produit exceptionnel pour un montant de 417 336 €. Dans sa réponse aux observations provisoires, le dirigeant confirme ces erreurs d'imputation et admet que la SABDP aurait dû procéder aux ajustements comptables nécessaires. Il indique néanmoins que ces erreurs n'ont pas eu d'incidence sur le délégué.

Tableau n° 12 : le résultat courant avant impôt retraité hors régalién (en €)

	2015	2016	2017	2018	2019
<i>Résultat d'exploitation retraité</i>	-111 672	-212 475	60 334	-251 566	-719 579
+ <i>Résultat financier</i>	-3 844	-3 172	-8 929	-15 487	-23 147
= <i>Résultat courant avant impôt retraité</i>	-115 516	-215 647	51 405	-267 053	-742 726

Source : CRC, d'après les données transmises par la SABDP

La chambre régionale des comptes ne partage pas cet avis en ce qui concerne l'exercice 2017. En effet, après avoir corrigé les mauvaises imputations précitées, le retraitement des données comptables fait apparaître, pour cet exercice, un résultat excédentaire de 51 405 €. Dès lors, la SABDP aurait dû en reverser 30 % au SMAD, soit 15 421,50 €. En réponse, M. Conte estime que le résultat dégagé pour l'année 2017 doit être regardé comme étant déficitaire au regard des erreurs d'imputation relatives aux produits exceptionnels. Or, la chambre régionale des comptes maintient que le retraitement qu'elle a opéré prend en compte cette erreur, ce qui conduit à constater un résultat courant avant impôt excédentaire¹³.

2.3.5 Les opérations en capital

Selon l'article 26 du contrat de DSP, plusieurs catégories d'investissements sont à la charge de la SABDP :

- en premier lieu, les opérations hors régalién comprenant les opérations de gros entretien et de renouvellement (GER - article 26.2) des biens de retour dans la limite d'un plan pluriannuel annexé au contrat (annexe 13.1). Afin de les financer, la société devait comptabiliser chaque année des provisions chiffrées dans le compte prévisionnel, ce qui en l'occurrence n'a pas été fait. Les opérations hors régalién comprennent également certaines opérations hors GER (article 26.3) fixées dans un plan pluriannuel indicatif (annexe 13.2) et dont l'impact en termes d'amortissement est chiffré dans le compte

¹³ Le résultat d'exploitation (hors régalién) issu du compte de résultat pour l'exercice 2017 s'établit à - 433 983 €. En y réintégrant le CICE (+ 76 981) et la reprise de provision (+ 417 336), le résultat d'exploitation retraité s'élève bien à 60 334 €, ce qui conduit à constater un résultat courant avant impôt hors régalién de 51 405 € qui aurait dû conduire au versement d'une part d'intéressement au SMAD.

prévisionnel. Il est précisé que, selon le contrat, les investissements d'accroissement de capacité sont à la charge du SMAD.

- en second lieu, les opérations liées aux missions régaliennes (article 26.4) financées par la taxe d'aéroport et les dotations du FIATA.

Si, en théorie, les investissements d'accroissement du potentiel de l'aéroport relevaient du SMAD, la pratique a évolué en raison de l'adoption postérieure par la Commission européenne des lignes directrices sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes en 2014. En effet, en vertu du paragraphe 101 de ces lignes directrices, les aéroports accueillant moins d'un million de passagers peuvent bénéficier d'une aide publique à l'investissement maximale de 75 % des coûts admissibles¹⁴. De ce fait, la SABDP était tenue de financer ces investissements à hauteur de 25 % *a minima*, ce qui n'était pas prévu au contrat de DSP dans la mesure où celui-ci a été signé antérieurement à ces nouvelles dispositions.

Ainsi, au cours de la période de contrôle, elle a versé deux participations au SMAD qui correspondent à 25 % des opérations d'équipement financées par le délégant : en 2017, un montant de 411 687,45 € pour le réaménagement du parking avions gros porteurs ; en 2019, un montant de 149 014,31 € pour la restructuration du hall d'arrivée.

Ce point n'appelle pas d'observations.

Tableau n° 13 : les investissements financés par la SABDP entre 2015 et 2019 (en €)

	2015	2016	2017	2018	2019	Cumulé
Investissements hors régaliens	10 014,08	28 704,14	645 347,31	117 315,16	465 832,65	1 267 213,34
dont investissements "25%"	0,00	0,00	411 687,45	0	149 014,81	560 702,26
Investissements régaliens	63 047,58	180 832,92	12 979,20	8 385,52	2 304,00	267 549,22
Total investissement	73 061,66	209 537,06	658 326,51	125 700,68	468 136,65	1 534 762,56
Prévisionnel GER	632 350	85 900	60 550	20 000	8 700	807 500
Prévisionnel autres	0	0	0	300 000	0	300 000

Source : CRC, d'après les données transmises par la SABDP

Entre 2015 et 2019, la SABDP a financé des investissements (hors régaliens) pour un montant de 1 267 213,34 € dont 560 702,26 € correspondant à des investissements non prévus au contrat initialement, soit 44 % du total de ces investissements. Interrogée oralement sur les nouvelles ressources financières mobilisées pour financer ces nouvelles dépenses, la SABDP a indiqué avoir renoncé à certains investissements et procédé à de nouveaux emprunts.

Ainsi, en dehors des investissements dits « 25 % », la SABDP a réalisé 706 511,08 € d'investissements quand le contrat de DSP en prévoyait 1 107 500 € pour la période 2015-2019, ce qui représente un taux de réalisation de 64 %. Ils sont intervenus essentiellement en fin de DSP alors que le contrat en planifiait une majorité en 2015, ce qui explique les faibles amortissements en début de période et les suramortissements de la fin de période. Interrogé sur le retard de l'engagement de ces opérations, l'exploitant a évoqué la remise tardive des études décalant les travaux en fin de contrat.

¹⁴ Les coûts admissibles sont les coûts afférents aux investissements dans les infrastructures aéroportuaires, y compris les coûts de planification, l'infrastructure d'assistance en escale (tels que les carrousels à bagages, etc.) et les équipements aéroportuaires. Les coûts d'investissement relatifs aux activités non aéronautiques (soit, notamment, les parcs de stationnement, les hôtels, les restaurants et les bureaux) ne sont pas inclus au titre des coûts admissibles.

2.4 Examen de la situation bilancielle de la SABDP

2.4.1 Évolution de la situation bilancielle en début et fin de période

Tableau n° 14 : évolution du bilan entre 2015 et 2019 (en €)

Au 31 décembre	2015	2016	2017	2018	2019	Evolution
ACTIF NET						
IMMOBILISATION INCORPORELLES	6 439	3 986	342 558	181 624	12 463	93,6%
Concessions, brevets, licences	6 439	3 986	13 208	10 703	12 463	93,6%
Autres immobilisations incorporelles			329 350	170 921	-	
IMMOBILISATIONS CORPORELLES	171 245	329 699	457 542	398 897	444 962	159,8%
Terrains			93 005	94 564	82 943	
Constructions	3 661	131 794	199 645	178 380	156 240	4167,2%
Installations techniques, matériels et outillages	87 610	114 750	95 647	69 675	142 429	62,6%
Autres immobilisations corporelles	79 974	83 154	69 246	56 278	63 350	-20,8%
IMMOBILISATIONS FINANCIERES	80	80	3 608	3 608	86 808	-
Autres titres immobilisés					82 500	
Autres immobilisations financières	80	80	3 608	3 608	4 308	-
Sous-total ACTIF IMMOBILISE	177 764	333 765	803 708	584 128	544 233	206,2%
STOCKS	118 432	61 804	92 409	94 450	-	
Marchandises	118 432	61 804	92 409	94 450	-	-
Avances et acomptes versés sur cdes	-	-	17 858	-	2 190	
CREANCES D'EXPLOITATION	1 048 836	813 843	660 294	684 329	664 731	-36,6%
Clients et comptes rattachés	179 099	246 994	232 322	210 707	193 574	8,1%
Autres créances	386 331	556 151	424 586	470 898	470 278	21,7%
Créances diverses	483 406	10 698	3 385	2 724	878	-99,8%
DIVERS	448 019	858 225	473 445	68 937	67 830	-84,9%
Disponibilités	402 277	814 215	420 214	31 688	40 135	-90,0%
Charges constatées d'avance	45 742	44 010	53 231	37 249	27 695	-39,5%
Sous-total ACTIF CIRCULANT	1 615 286	1 733 873	1 244 006	847 717	734 751	-54,5%
TOTAL ACTIF	1 793 050	2 067 638	2 047 714	1 431 845	1 278 984	-28,7%
PASSIF						
CAPITAUX PROPRES (A = a+b)	- 438 556	- 79 226	191 256	220 448	- 66 862	-85%
Capital social (a)	300 000	300 000	300 000	300 000	300 000	0%
Report à nouveau (b)	- 738 556	- 379 226	- 108 744	- 79 552	- 366 862	-50%
RESULTAT DE L'EXERCICE (B)	359 330	270 481	29 193	- 287 310	- 298 764	
Sous-total FONDS PROPRES (A+B)	- 79 226	191 256	220 448	- 66 862	- 365 626	361,5%
PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES	-	-	210 548	-	-	
Provisions pour charges	-	-	210 548	-	-	
DETTES FINANCIERES	229 067	229 044	774 824	653 844	792 628	246,0%
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	797	774	540 002	647 292	786 076	-
Emprunts et dettes financières divers	228 270	228 270	234 822	6 552	6 552	-97,1%
DETTES D'EXPLOITATION	1 552 241	1 498 962	725 289	734 808	819 391	-47,2%
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	761 045	696 211	414 772	409 285	545 595	-28,3%
Dettes fiscales et sociales	791 196	802 751	310 517	325 523	273 796	-65,4%
DETTES DIVERSES	90 968	148 376	116 604	110 055	32 591	-64,2%
Dettes sur immo et comptes rattachés		62 546	66 519	62 546	3 434	
Autres dettes	52 114	47 142	19 214	22 146	462	-99,1%
Produits constatés d'avance	38 854	38 687	30 871	25 362	28 695	-26,1%
Sous-total DETTES	1 872 275	1 876 382	1 827 265	1 498 707	1 644 609	-12,2%
TOTAL PASSIF	1 793 050	2 067 638	2 047 714	1 431 845	1 278 983	-28,7%

Source : CRC, d'après les bilans de la SABDP

Eu égard à la faiblesse des capitaux de la SABDP, la CCI de la Dordogne, en sa qualité d'associée unique de la SABDP, a décidé, par délibération du 22 juin 2015, de recapitaliser cette société à hauteur de 250 000 €, ce qui porte le montant du capital social à 300 000 €. En réponse aux observations provisoires de la chambre régionale des comptes, le commissaire aux comptes a apporté des précisions quant à sa contribution au cours de cette recapitalisation : lancement d'une procédure d'alerte au président de la société le 15 juin 2015 ; réponse du président le 3 juillet 2015 indiquant que l'associée unique de la SABDP avait validé une recapitalisation de 250 k€ et la volonté d'assurer la continuité d'exploitation ; information de cette procédure au président du tribunal de commerce de Bergerac le 16 juillet 2015. Au 31 décembre 2016, les capitaux propres étaient reconstitués.

Malgré cette recapitalisation, la situation bilancielle de la SABDP se caractérise, en fin de période, par des fonds propres insuffisants pour assurer le financement des investissements nécessaires à l'exploitation de l'aéroport, en raison de l'accumulation de résultats déficitaires. Ainsi, au 31 décembre 2019, la société présente un déficit de fonds propres de 365 626 € en raison d'un report à nouveau et de résultats négatifs. Or, il est rappelé qu'aux termes du premier alinéa de l'article L. 225-248 du code de commerce, « *Si, du fait de pertes constatées dans les documents comptables, les capitaux propres de la société deviennent inférieurs à la moitié du capital social, le conseil d'administration ou le directoire, selon le cas, est tenu dans les quatre mois qui suivent l'approbation des comptes ayant fait apparaître cette perte, de convoquer l'assemblée générale extraordinaire à l'effet de décider s'il y a lieu à dissolution anticipée de la société [...]* ». Aucune pièce transmise lors de l'instruction ne permet de s'assurer que ces dispositions ont bien été respectées concernant l'exercice 2019¹⁵. Sur ce point, la chambre régionale des comptes attire l'attention de la SABDP sur les risques de défaut de financement de la société en l'absence de recapitalisation.

Le commissaire aux comptes a précisé que ce point a été évoqué en réunion de synthèse avec la direction de la SABDP, en particulier le risque de non-continuité d'exploitation engendré. La direction ayant indiqué que les sommes à recevoir du SMAD (483 K€) permettraient de recapitaliser la SABDP et que les conventions en cours de rédaction avec la CCI et EGC devraient également permettre à la société de supporter ses charges courantes, le commissaire aux comptes a décidé de ne pas lancer de procédure d'alerte, estimant que la continuité d'exploitation était assurée. Toutefois, la chambre régionale des comptes constate que cette recapitalisation n'a pas été effective dès lors que les fonds propres sont toujours négatifs au 31 décembre 2020 à hauteur de - 450 414 € (voir *infra*).

L'accroissement du niveau des immobilisations est important puisque l'actif immobilisé a progressé de 206 % sur la période. Etant donné l'insuffisance des capitaux, la SABDP a été contrainte de souscrire à de nouveaux emprunts afin de financer ses investissements, la dette ayant progressé de 246 % sur la période. En outre, la société a bénéficié d'une avance de trésorerie de son associé unique, la CCI de la Dordogne, d'un montant de 228 270 € qui a été intégralement remboursée en 2018.

¹⁵ Il ressort du tableau n° 14 que les capitaux propres de l'exercice 2019 (- 66 862 €) représentent moins de la moitié du capital social (soit 150 000 €), répondant de ce fait au critère prévu à l'article L. 225-248 du code de commerce.

2.4.2 Situation de la trésorerie

Tableau n° 15 : l'équilibre bilanciel de la SABDP entre 2015 et 2019 (en €)

<i>Au 31 décembre</i>	2015	2016	2017	2018	2019	Evolution
Fonds propres	-79 226	191 256	220 448	-66 862	-365 626	361,5%
Dettes à long terme (+)	229 067	229 044	774 824	653 844	792 628	246,0%
Provisions pour risques et charges (+)	0	0	210 548	0	0	-
Capitaux permanents (=)	149 841	420 300	1 205 820	586 982	427 002	185,0%
Actif immobilisé net (-)	177 764	333 765	803 708	584 128	544 233	206,2%
Fonds de roulement (=)	-27 922	86 535	402 112	2 854	-117 231	319,8%
Stock+créances	1 213 010	919 657	823 792	816 029	694 615	-42,7%
Dettes court terme+régularisations (-)	1 643 208	1 647 337	841 893	844 863	851 982	-48,2%
Besoin en fonds de roulement (=)	-430 199	-727 680	-18 101	-28 834	-157 366	-63,4%
Disponibilités	402 277	814 215	420 214	31 688	40 135	-90,0%
Découverts bancaires (-)	0	0	0	0	0	-
Trésorerie (=)	402 277	814 215	420 214	31 688	40 135	-90,0%
TOTAL BILAN	1 793 050	2 067 638	2 047 714	1 431 845	1 278 983	-28,7%

Source : CRC, d'après les bilans de la SABDP

L'analyse du bilan démontre une situation financière tendue sur toute la période examinée. En effet, malgré le recours à l'emprunt en 2017, la SABDP ne parvient pas à maintenir à flot son fonds de roulement qui devient négatif en 2019. Elle parvient néanmoins à conserver une trésorerie positive grâce à un besoin en fonds de roulement négatif. Cela signifie que son cycle d'exploitation lui permet de financer sa trésorerie dans la mesure où les fournisseurs sont payés après avoir encaissé les créances en attente. Si, en début de période, la trésorerie couvre un peu plus de 20 jours de charges d'exploitation, le remboursement, en 2018, de l'avance consentie par la CCI de la Dordogne tend cette trésorerie qui ne représente plus qu'une à deux journées de charges.

2.5 Situation financière de la SABDP à la fin du contrat de délégation de service public

Tableau n° 16 : le résultat cumulé sur la durée de la délégation (en €)

Exercice	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Cumulé
Nombre de passagers	286 226	277 312	281 456	305 323	315 410	286 456	285 182	6 493	
Chiffre d'affaire	5 757 135	5 834 175	5 544 586	6 120 807	6 676 264	6 836 493	4 625 939	126 572	41 521 971
Subventions	536 534	586 000	1 059 721	837 012	413 611	485 221	901 103	0	4 819 202
Autres produits	555 441	567 217	674 200	126 340	539 443	303 467	125 607	1 171 627	4 063 342
TOTAL produits	6 849 110	6 987 392	7 278 507	7 084 159	7 629 318	7 625 181	5 652 649	1 298 199	50 404 515
Achats et charges externes	3 926 555	4 059 390	3 360 303	3 782 783	4 303 732	4 610 246	2 639 712	363 080	27 045 801
Masse salariale	1 692 258	2 257 707	2 273 128	2 402 128	2 427 511	2 433 437	2 361 331	319 805	16 167 305
Autres charges	894 333	1 744 816	1 285 746	688 878	868 882	868 809	950 370	700 102	8 001 936
TOTAL charges	6 513 146	8 061 913	6 919 177	6 873 789	7 600 125	7 912 492	5 951 413	1 382 987	51 215 042
RESULTAT NET	335 965	-1 074 520	359 330	270 481	29 193	-287 310	-298 764	-84 788	-750 414

Source : SABDP, présentation des budgets exécutés en 2020

Note : la délégation a démarré le 1^{er} avril 2013 et s'est achevée le 31 janvier 2020.

À l'issue des sept années de la délégation, la SABDP présente un résultat cumulé déficitaire de - 750 414 €, qui inclut la part régaliennne et non régaliennne (pour rappel, la société ne distingue pas ces deux composantes dans ses comptes).

En raison des règles découlant des lignes directrices publiées par la Commission européenne en 2014, la SABDP a dû contribuer aux investissements effectués par le SMAD à hauteur de 25 %. Elle a dû assumer seule ce surcoût en procédant à plusieurs emprunts et en renonçant à certains investissements comme indiqué *supra*.

Dans le cadre de la clôture de cette délégation, un accord financier a été conclu le 2 juin 2020, entre la SABDP et le SMAD, conformément à l'article 48-2 du contrat qui prévoyait l'élaboration d'un bilan de clôture des comptes de la délégation par le délégataire et le règlement par le délégant des sommes prévues au contrat. S'appuyant sur un audit commandé par le syndicat, il dispose que le SMAD doit verser à la société une indemnité de sortie d'un montant de 483 431,24 €.

Cette indemnité se décompose comme suit :

- en section de fonctionnement (165 431,24 €) :
 - annulation de la part variable de la redevance de 2013 (74 405,75 €) ;
 - régularisation d'un trop-versé de produits marketing et publicité de 2013 à 2018 (9 846,49 €) ;
 - indemnisation au titre des amortissements non conventionnels (220 300 €) ;
 - régularisation des produits régaliens dus au SMAD (- 124 121 €) ;
 - reversement d'un produit de cession d'un bien appartenant au SMAD (- 15 000 €) ;
- en section d'investissement : indemnisation de la valeur nette comptable des biens non régaliens financés par la SABDP (318 000 €).

Cet accord précise également que le SMAD ne reprendra pas les emprunts contractés par la SABDP durant la délégation. Le périmètre de l'accord respecte les stipulations du contrat et n'appelle pas d'observations.

En revanche, l'article 48-2 disposait que « *le délégataire constituera des provisions au titre des indemnités liées à l'ensemble de ses obligations sociales durant la délégation et sera donc tenu de verser des provisions à ce titre à l'expiration de la délégation* ». Il est constaté que cela n'a pas été fait, aucune provision n'ayant été constituée durant la période sous revue. Cela a, en outre, conduit à majorer le résultat. En réponse, le dirigeant de la SABDP a indiqué qu'il n'y avait pas lieu de constituer ces provisionnements dans la mesure où aucun départ de salarié n'était prévu pendant la durée d'exécution de la concession.

Tableau n° 17 : trésorerie de la SABDP à la sortie de la délégation (en €)

<i>Au 31 décembre</i>	2020
Fonds propres	-450 414
Dettes à long terme (+)	1 089 210
Provisions pour risques et charges (+)	0
Capitaux permanents (=)	638 797
Actif immobilisé net (-)	168 608
Fonds de roulement (=)	470 189
Stock+créances	990 863
Dettes court terme+régularisations (-)	522 726
Besoin en fonds de roulement (=)	468 137
Disponibilités	2 052
Découverts bancaires (-)	0
Trésorerie (=)	2 052
TOTAL BILAN	1 161 522

Source : balance 2020

La situation financière de la SABDP est tendue à la clôture de la délégation, et ce malgré le règlement de l'indemnité de fin de délégation versée par le SMAD. Malgré des fonds propres négatifs à hauteur de - 450 K€, elle parvient néanmoins à maintenir un fonds de roulement positif grâce à ses dettes de long terme et au transfert au SMAD des biens de retour de la délégation. Toutefois, ce fonds de roulement suffit à peine à couvrir le besoin en fonds de roulement, de sorte que la trésorerie ne représente plus que l'équivalent de 0,84 jour de charges courantes.

En ce qui concerne les dettes, elles sont constituées d'un crédit souscrit auprès d'un établissement bancaire (capital restant dû de 629 561,93 € et intérêts de 11 273,80 €) et de lignes de trésorerie non remboursées au 31 décembre 2020 (138 935,70 € et 298 937,18 € ainsi qu'un montant d'intérêts à payer de 3 949,80 €).

La chambre régionale des comptes s'interroge sur le choix de les maintenir dans le bilan de la SABDP alors qu'elle ne dispose plus de recettes lui permettant d'assurer leur remboursement. Au surplus, la société ne dispose plus de fonds propres alors que la CCI les avait abondé de 300 000 € en 2015, ce qui interroge sur la nécessité de procéder à une nouvelle recapitalisation afin de conforter la trésorerie de la SABDP.

À ce jour, la SABDP est associée à EGIS pour former le groupement EGC AÉRO, nouveau délégataire de l'aéroport de Bergerac-Dordogne-Périgord. En l'absence d'exploitation en son nom propre, elle apparaît comme une coquille vide dont la raison d'être se limite à sa prise de participation dans le groupement précité. En outre, dans ce nouveau montage, la SABDP apparaît comme une société faisant écran à la chambre de commerce et d'industrie de la Dordogne qui demeure l'unique actionnaire.



Les publications de la chambre régionale des comptes
Nouvelle-Aquitaine
sont disponibles sur le site :

www.ccomptes.fr/fr/crc-nouvelle-aquitaine