

Chambre régionale
des comptes

Nord - Pas-de-Calais,
Picardie



Rapport d'observations définitives et sa réponse

AEROPORT DE BEAUVAIS-TILLE

TOME 2

SOCIETE AEROPORTUAIRE DE GESTION ET D'EXPLOITATION DE BEAUVAIS

(Département de l'Oise)

Exercices 2014 et suivants

Observations délibérées le 23 septembre 2016

SOMMAIRE

SYNTHESE	5
RAPPELS A LA REGLEMENTATION	7
RECOMMANDATIONS.....	8
I. PROCÉDURE	9
II. OBSERVATIONS DÉFINITIVES	10
I - LA SOCIETE AÉROPORTUAIRE D'EXPLOITATION ET DE GESTION DE BEAUVAIS (SAGEB).....	10
A - LA GOUVERNANCE DE LA SAGEB	10
1 - Les statuts.....	10
2 - Le comité des associés	11
3 - Les présidents successifs	11
4 - L'équipe de direction.....	12
B - LA QUESTION DU PERIMETRE DU CONTRAT DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC	12
C - LES RELATIONS ENTRE LA SAGEB ET SA FILIALE TPB	13
D - DES RAPPORTS ANNUELS LACUNAIRES DU DELEGATAIRE.....	14
II - LE MODELE ECONOMIQUE DE LA PLATEFORME AÉROPORTUAIRE ET L'EXÉCUTION DU CONTRAT DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC	15
A - LA FREQUENTATION DE L'AEROPORT	15
B - L'EVOLUTION DES PRODUITS.....	16
C - L'EVOLUTION DES CHARGES	18
D - LES SOLDES INTERMEDIAIRES DE GESTION ET LE BILAN	19
1 - Les soldes intermédiaires de gestion	19
2 - Le bilan.....	19
E - LE POSITIONNEMENT DE L'AEROPORT	19
F - LE FINANCEMENT DE LA PLATEFORME AEROPORTUAIRE PAR LE SERVICE DE TRANSPORT DE VOYAGEURS.....	21
G - LE PROGRAMME D'INVESTISSEMENT	22
1 - L'exécution du programme d'investissement	22
2 - L'actualisation du programme à prévoir	23
III - LA POLITIQUE TARIFAIRE ET LES RESSOURCES COMMERCIALES.....	24
A - LES REDEVANCES AEROPORTUAIRES.....	24
1 - Les dispositions réglementaires.....	24
a - Le code de l'aviation civile	24
b - Le principe de fixation des tarifs.....	25
c - Les lignes directrices européennes	26
1) Les lignes directrices européennes de 2005.....	26
2) Les lignes directrices européennes de 2014.....	26
d - Les enjeux d'une infraction aux dispositions réglementaires	27
2 - Le niveau de la redevance	27
3 - Le montant des remises accordées aux différentes compagnies aériennes.....	28
B - L'ASSISTANCE EN ESCALE	29
1 - Le cadre réglementaire	29
2 - L'absence de couverture des charges d'assistance en escale	29
C - LES AUTRES RESSOURCES DE LA SAGEB.....	31
1 - Le transport de voyageurs	31
2 - Les produits du domaine et des activités commerciales.....	31
IV - LES RELATIONS AVEC LA COMPAGNIE RYANAIR	32
A - LE CADRE CONTRACTUEL	32

B - LES REMISES ACCORDEES SUR LES REDEVANCES AERIENNES	34
C - LES REMISES ACCORDEES SUR L'ASSISTANCE EN ESCALE.....	35
V - LES IMPACTS FINANCIERS SUR LA DELEGATION DE SERVICE PUBLIC	36
A - UNE COMPTABILITE DISSIMULANT LES REMISES ET LA RENTABILITE DE LA DELEGATION	36
1 - Les écritures mensuelles d'inventaire	36
2 - Les libellés des remises	38
3 - Le processus de facturation des compagnies.....	38
4 - La séparation comptable des activités d'assistance en escale	40
5 - Le bilan.....	40
6 - Les comptes de la SAGEB et TPB ne sont pas consolidés	42
B - LES CONSEQUENCES DES POLITIQUES TARIFAIRES DE LA SAGEB.....	43
1 - Sur la rentabilité du contrat de délégation.....	43
2 - L'évolution de la rentabilité du contrat	43
C - LA RENTABILITE CACHEE DE LA DELEGATION	44
1 - Les perspectives financières de TPB et de la SAGEB	44
a - La prospective financière de la SAGEB établie en 2014	44
b - L'impact de la prospective de la filiale TPB.....	45
2 - Le montant de l'intéressement du SMABT.....	45
3 - La méthodologie de calcul de l'intéressement	46
ANNEXE	48

Présentation de l'aéroport de Beauvais-Tillé

Exploité en concession par la chambre de commerce et d'industrie de l'Oise depuis 1960, l'aéroport de Beauvais-Tillé a fait l'objet d'un transfert de propriété le 1er mars 2007 de l'Etat au profit du syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT).

Ce syndicat mixte a été créé le 24 octobre 2006 par arrêté préfectoral afin de répondre aux exigences concernant le transfert¹ des plateformes aéroportuaires régionales aux collectivités territoriales pour une durée illimitée. Les membres du syndicat sont le département de l'Oise, la région Picardie (à laquelle s'est substituée, le 1^{er} janvier 2016, la région Nord – Pas-de-Calais, Picardie, devenue depuis la région Hauts-de-France) et la communauté d'agglomération du Beauvaisis.

En 2008, la société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais (SAGEB), qui est détenue majoritairement par la chambre de commerce et d'industrie (CCI) de l'Oise (51 %) et par Véolia Transport (49 %), s'est vu confier la gestion de l'infrastructure dans le cadre d'une délégation de service public de type concessif pour une durée de 15 ans (jusqu'en 2023). Le contrat prévoit la réalisation d'investissements pour un montant de 68,2 M€ HT dédiés notamment à l'extension de l'aérogare et à l'installation d'un système d'atterrissage tous temps.

Dans le cadre de cette même délégation de service public, la gestion de la ligne d'intérêt national de transport de voyageurs par bus entre Beauvais-Tillé et Paris Porte Maillot a été confiée à la SAGEB, qui a créé une filiale, qu'elle détient à 100 %, pour l'exploiter (la société TPB).

L'aéroport de Beauvais-Tillé est un aéroport civil de 215 ha situé dans le département de l'Oise sur la commune de Tillé, à 3 km au nord de Beauvais et à environ 90 km de Paris. Il est ouvert au trafic international commercial. Les dimensions et la résistance de la piste principale permettent d'accueillir des appareils de code C ou D (avec restrictions) de type Boeing 737 et Airbus A320. Deux aérogares respectivement de 6 330 m² et de 4 500 m² acceptent jusqu'à 5 427 000 passagers (pax) par an. Cinq parkings permettent le stationnement de 4 019 véhicules. La capacité théorique maximale de l'aéroport de Beauvais est de 45 000 à 50 000 mouvements par an.

La fréquentation de l'aéroport de Beauvais-Tillé est passée d'environ 500 000 en 2001 à plus de 4 millions de passagers en 2014 (soit 2,28 % du trafic national) grâce au développement de l'activité des compagnies aériennes à bas coûts, dites compagnies low-cost qui représentent 99,35 % de son trafic total. L'aéroport se situe à la 10^e place des aéroports français métropolitains pour le nombre de passagers et à la 4^e place des destinations proposées.

La compagnie Ryanair, qui a ouvert une première liaison aérienne entre Beauvais et Dublin en 1997, représente 83 % du trafic passager sur l'aéroport et 82 % en termes de nombre de mouvements d'aéronefs en 2014. 42 % du trafic passagers de la compagnie Ryanair en France transitent par l'aéroport de Beauvais-Tillé selon le bulletin statistique de la direction générale de l'aviation civile².

¹ Article n° 28 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004, modifié par l'article 58 de la loi n° 2006-1771 du 30 décembre 2006.

² Ryanair est positionnée selon le bulletin statistique 2014 de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) comme la seconde compagnie aérienne étrangère opérant sur le territoire national avec 8 384 747 pax en 2014 et 8 030 451 passagers en 2013 derrière Easyjet et devant les compagnies nationales low-cost HOP et Transavia.

Synthèse

En 2008, la société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais (SAGEB), détenue majoritairement par la chambre de commerce et d'industrie de l'Oise (CCIO – 51 % du capital), ancien gestionnaire de la plateforme depuis 1960, et par la société Transdev Groupe Véolia (49 % du capital), s'est vue confier par le syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT), propriétaire de la plateforme aéroportuaire depuis 2007, à la fois la gestion de l'aéroport de Beauvais-Tillé et l'exploitation, à titre accessoire, de la ligne de bus entre Paris-Beauvais, dans le cadre d'un unique contrat de délégation de service public pour une durée de 15 ans (2008-2023). La SAGEB a choisi de continuer à sous-traiter l'exploitation de cette ligne de transport de voyageurs à la société par actions simplifiée unipersonnelle Transport Paris-Beauvais (TPB), qui est devenue sa filiale à 100 % en 2010.

La SAGEB a été dirigée par deux présidents successifs entre 2008 et 2014. Sa présidence, actuellement assurée par un élu consulaire de la chambre de commerce et d'industrie de l'Oise, ne respecte pas la réglementation relative aux incompatibilités de fonctions inhérentes au mandat d'élu consulaire.

Malgré l'évolution importante du trafic aérien et du nombre de passagers, bien au-delà des hypothèses initiales du contrat, la rentabilité de l'exploitation de la plateforme aéroportuaire n'a pas progressé dans les mêmes proportions du fait de la faiblesse de certaines recettes aéronautiques, conséquence directe du niveau des remises consenties notamment à Ryanair, principale compagnie aérienne desservant la plateforme, et de l'absence de rémunération des prestations d'assistance en escale réalisées par la SAGEB pour les compagnies aériennes. Entre 2008 et 2014, la SAGEB s'est ainsi privée d'environ 85 M€ de produits, dont 78 M€ au bénéfice de la seule compagnie Ryanair.

Les accords successifs passés avec la compagnie Ryanair, qui assure 85 % du trafic de l'aéroport, sont fragiles car ils ne respectent pas le formalisme minimal d'un contrat. Ils ne prévoient pas de contrepartie aux remises et avantages que lui octroie la SAGEB, ce qui fragilise la pérennité du développement de la plateforme.

Au surplus, la SAGEB accorde ces remises commerciales à Ryanair, sans aucune autorisation du syndicat propriétaire et délégataire, le SMABT. Celles-ci constituent des avantages importants et injustifiés, accordés en dehors du cadre réglementaire national et des directives européennes de 2005 et 2014 sur les redevances aéroportuaires. Ces pratiques contreviennent aux règles de gestion des délégations de service public et au principe fondamental d'égalité entre les usagers du service.

L'équilibre du modèle économique de la plateforme repose en réalité sur le transfert de charges du service public aéroportuaire vers le service public de transport de voyageurs. Ce transfert altère le modèle de développement de la plateforme et conduit la SAGEB et le SMABT à ne pas définir des tarifs des redevances aéroportuaires conformes au prix du marché. La SAGEB ne fait ainsi pas payer aux compagnies le prix réel du service fourni mais, en contrepartie, se rémunère sur le prix des billets de transport payés par les usagers des bus entre Beauvais et Paris.

Des processus comptables inutilement complexes sont mis en œuvre. Ils ne respectent pas diverses obligations du code de commerce relatives à la facturation. Ils permettent de masquer la politique de remises pratiquée de manière discriminatoire au profit de certaines compagnies aériennes. La comptabilité analytique est incomplète et non conforme aux dispositions de l'article R. 242-2 du code de l'aviation civile, empêchant la détermination du véritable coût des différentes activités aéroportuaires et, notamment, de l'assistance en escale, qui est facturée à perte aux compagnies aériennes.

Le taux de rentabilité du coût moyen du capital a été fixé à 10,2 % dans le contrat d'origine et seul son dépassement est susceptible de déclencher un mécanisme d'intéressement des collectivités locales membres du syndicat mixte. Ce taux est particulièrement élevé au regard des taux usuels compris entre 5 et 6 % appliqués par l'Etat sur ses propres infrastructures aéroportuaires. Ce n'est qu'en 2012, suite à la signature de l'avenant n° 4 entre le SMABT et la SAGEB, que cette dernière s'est engagée à fournir le taux de rentabilité du contrat de délégation en y incluant sa filiale TPB sur la période 2008-2023.

Cependant, le SMABT n'est pas mis en capacité d'appréhender la rentabilité effective du contrat de délégation, en l'absence de consolidation des comptes de la filiale TPB dans les comptes de la SAGEB. De plus, les perspectives financières de la SAGEB et de sa filiale sont imprécises et la méthodologie de calcul du taux de rendement interne des contrats est inexacte. Ces deux facteurs contribuent à masquer la rentabilité réelle de la délégation et à priver le SMABT d'une partie de son intéressement.

Rappels à la réglementation				
	Réalisé	En cours de réalisation	Non réalisé	Page
1 - Respecter la réglementation relative aux incompatibilités de fonctions au sein de la SAGEB.			X	11
2 - Veiller à établir les rapports du délégataire, conformément aux dispositions en vigueur. (depuis 2016, l'article 53 de l'ordonnance du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concessions et l'article 33 du décret d'application du 1 ^{er} février 2016 en remplacement des articles L. 1411-3 et R. 1411-7 du CGCT).			X	15
3 - Faire certifier par les commissaires aux comptes la comptabilité séparée des activités d'assistance en escale conformément aux dispositions de l'article R. 216-13 du code de l'aviation civile.			X	30
4 - Rédiger les contrats avec les compagnies aériennes en langue française, conformément aux dispositions de la loi n° 94-665 du 4 août 1994.			X	32
5 - Respecter le principe d'égalité de traitement entre les usagers du service public et les dispositions de l'article R. 242-2 du code de l'aviation civile sur la tarification des redevances aéroportuaires.			X	34
6 - Inscrire des immobilisations apportées gratuitement par le délégant en début de contrat au bilan de la SAGEB, conformément aux dispositions de l'article 942-22 du plan comptable général.			X	42

Recommandations				
	Réalisée	En cours de réalisation	Non réalisée	Page
7 - Respecter les dispositions contractuelles concernant le processus de modification des tarifs des différentes redevances et justifier leur niveau de fixation conformément aux dispositions du code de l'aviation civile en excluant les recettes de la ligne de transport de voyageurs et d'assistance en escale.			X	27
8 - Justifier les clés de ventilation entre les différents centres d'activités de la comptabilité analytique de l'entreprise nécessaires à l'élaboration des tarifs des redevances aéroportuaires et d'assistance en escale.			X	28
9 - Facturer au juste coût les prestations d'assistance en escale aux compagnies aériennes.			X	30
10 - Conduire une consolidation par palier de la filiale TPB dans les comptes de la SAGEB dans le but d'améliorer l'information des parties prenantes.			X	42
11 - Justifier les hypothèses des perspectives financières de TPB et de la SAGEB.			X	45
12 - Modifier la méthode de calcul du taux de rendement interne (TRI) du contrat en utilisant le modèle des tableaux de flux de trésorerie et d'investissement des comptes consolidés du recueil des normes comptables françaises.			X	47

I. PROCÉDURE

L'examen de gestion de l'aéroport de Beauvais-Tillé a été inscrit au programme 2015 de la chambre dans le cadre d'une enquête locale sur les équipements publics concédés. Il a concerné trois entités et donne lieu à trois rapports d'observations définitives distincts : le syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT), propriétaire de l'infrastructure depuis 2007, la société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais (SAGEB), exploitant de l'aéroport, et la société par actions simplifiée unipersonnelle Transport Paris-Beauvais (TPB), filiale à 100 % de la SAGEB, exploitant de la ligne de transport de voyageurs entre l'aéroport et Paris-Porte Maillot.

Les présentes observations qui concernent la SAGEB constituent ainsi le second tome d'un rapport global relatif à l'aéroport de Beauvais-Tillé, consacré également à l'autorité organisatrice, dénommée SMABT (tome 1), et à la société TPB, filiale de la SAGEB (tome 3).

L'examen de la gestion de la SAGEB a été ouvert le 20 février 2015 par lettre du président de la chambre adressée à M. Michel Raymond Liot, actuel président de la société. M. Marc Amoudry, en sa qualité d'ancien président de la SAGEB du 28 avril 2008 jusqu'au 25 avril 2013, a été informé de cet examen par courrier du 11 août 2015.

En application de l'article L. 243-1 du code des juridictions financières (CJF), l'entretien préalable au dépôt du rapport d'instruction a eu lieu le 19 octobre 2015 avec l'actuel président et son prédécesseur.

Lors de sa séance du 25 janvier 2016, la chambre a formulé des observations provisoires, adressées par courrier du 17 mars 2016 à MM. Liot et Amoudry.

Des extraits ont été transmis aux présidents successifs du syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT), à la société Transdev, à la chambre de commerce et d'industrie de l'Oise, à la direction générale de l'aviation civile, aux cabinets de commissariats aux comptes Mazars, DLA-Bercy Audit, KPMG et aux sociétés de transport aérien Wizzair, Air Moldova et Ryanair.

Seuls les présidents successifs de la SAGEB, la société Transdev, les cabinets de commissariat aux comptes et la compagnie aérienne Ryanair ont fait part de leurs remarques, par courriers enregistrés au greffe respectivement les 17, 18, 19, 20 et 25 mai 2016.

Après avoir examiné celles-ci, la chambre, dans sa séance du 23 septembre 2016, a arrêté les observations définitives suivantes.

II. OBSERVATIONS DÉFINITIVES

I - LA SOCIÉTÉ AÉROPORTUAIRE D'EXPLOITATION ET DE GESTION DE BEAUVAIS (SAGEB)

A l'issue d'une procédure de mise en concurrence, le SMABT a délégué l'exploitation de l'aéroport de Beauvais-Tillé au groupement chambre de commerce et d'industrie de l'Oise-Véolia Transport dans le cadre d'une convention de délégation de service public (DSP) conclue le 19 mars 2008 et prenant effet le 1^{er} juin 2008 pour une durée de 15 ans. Le groupement a créé pour l'occasion une société dédiée, dénommée Société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais (SAGEB).

A - La gouvernance de la SAGEB

1 - Les statuts

La SAGEB est une société par actions simplifiée constituée pour une durée de 60 ans, dont le capital est détenu à 51 % par la chambre de commerce et d'industrie de l'Oise et 49 % par la société Véolia Transport. Le 3 mars 2011, Véolia Transport a fusionné avec le groupe Transdev. La société est domiciliée sur le site de l'aéroport de Beauvais.

Les statuts de la SAGEB ont été établis le 28 avril 2008 et déposés le 15 mai suivant au greffe du tribunal de commerce de Beauvais. Ils ont fait l'objet de plusieurs modifications déposées auprès du greffe dudit tribunal.

La SAGEB a pour objet :

- « *La gestion et l'exploitation de l'aéroport de Beauvais-Tillé (réalisation, entretien, renouvellement, exploitation, développement et promotion d'ouvrages et terrains, bâtiments, matériels, réseaux et services nécessaires au fonctionnement de l'aéroport).*
- *L'exploitation de liaisons d'autocars entre l'aéroport de Beauvais-Tillé, Paris et d'autres destinations de la région Ile-de-France.*
- *La conception, le financement et la réalisation du programme d'investissement de l'aéroport.*
- *Plus généralement la réalisation de toutes opérations juridiques, commerciales, industrielles, se rapportant directement ou indirectement à la réalisation d'un des objets précédents ».*

Le capital social a été initialement fixé à 40 000 € en mai 2008. Son évolution n'a pas entraîné de modification de l'actionnariat. En octobre 2008, une augmentation de capital a été décidée pour un montant de 4,96 M€ portant celui-ci à 5 M€. Seuls 2,5 M€ ont été totalement libérés.

En octobre 2010, une nouvelle augmentation a porté le capital social à 8 M€ au moyen de l'émission de 30 000 actions, pour un montant de 3 M€, totalement libérées, assorties d'une prime d'émission de 3 M€, ce qui a conduit à l'apport en nature des titres de la société Transport Paris-Beauvais (désignée ci-après TPB) qui est donc devenue une filiale à 100 % de la SAGEB à cette date.

Le capital social a ensuite été réduit par décision de l'assemblée générale des actionnaires de 2,5 M€ pour être ramené à la somme de 5,5 M€ divisés en 55 000 actions.

2 - Le comité des associés

Un comité des associés composé de 10 membres personnes physiques a été institué pour assurer le contrôle de la société. Les désignations des membres du comité, pour une durée de cinq ans, sont assurées au prorata de la participation de chaque membre dans le capital de la SAGEB.

Le rythme de réunion du comité des associés est progressivement passé d'une réunion par mois à une réunion tous les deux mois, puis une réunion trimestrielle voire semestrielle.

Des comptes rendus des réunions ont été établis et attestent du partage de l'information et de la fixation des objectifs opérationnels entre les présidents successifs et le comité des associés sur la gestion comptable et financière de l'entreprise, sur la stratégie de développement de l'infrastructure, les relations commerciales avec les compagnies aériennes et les négociations avec le délégué.

3 - Les présidents successifs

Ce même comité désigne tous les cinq ans un président qui assure la direction de l'aéroport de Beauvais. Au cours de la période, deux présidents se sont succédé.

Le président est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir au nom de la société dans la limite de l'objet social et sous réserve de certaines opérations devant expressément être autorisées par le comité des associés. Il peut subdéléguer une partie de ces pouvoirs et prérogatives à un tiers. Sa rémunération est décidée par le comité des associés.

Les fonctions de président de la SAGEB sont donc des fonctions de direction rémunérées. Or, le président de la SAGEB est également élu consulaire et secrétaire adjoint de la chambre de commerce et d'industrie de l'Oise. Celle-ci détient 51 % des parts de la SAGEB. Cette situation conduit, par conséquent, le président actuel à recevoir un intérêt d'une entreprise dont il a la surveillance de par son mandat d' élu consulaire.

Or, les chambres de commerce et d'industrie sont des établissements publics à caractère administratif de l'Etat administrés par des dirigeants d'entreprises élus par leurs pairs. Les élus des chambres consulaires sont soumis aux mêmes dispositions que celles qui s'imposent à une personne dépositaire de l'autorité publique ou chargée d'une mission de service public ou par une personne investie d'un mandat électif public. Il leur est défendu « de prendre, recevoir ou conserver, directement ou indirectement, un intérêt quelconque dans une entreprise ou dans une opération dont elle a, au moment de l'acte, en tout ou partie, la charge d'assurer la surveillance, l'administration, la liquidation ou le paiement. »

La chambre demande le respect de la réglementation relative aux incompatibilités de fonctions inhérentes au mandat d' élu consulaire.

4 - L'équipe de direction

En mai 2013, le comité des associés a décidé conformément aux statuts de nommer un directeur d'aéroport. Une délégation de pouvoirs et de signature a alors été rédigée entre le président et le directeur.

Elle attribue des prérogatives étendues à ce dernier dans la direction et l'administration de l'entreprise dans les domaines techniques, administratifs, financiers et commerciaux avec les compagnies aériennes, dans la gestion des ressources humaines, ainsi qu'en matière de sécurité et qualité de l'environnement. Une disposition de double signature avec le directeur administratif et financier est mentionnée pour les dépenses et mandats de plus de 5 000 €.

La délégation de pouvoirs indique que son approbation par les deux parties entraîne un transfert de responsabilité pénale individuelle et prévoit la possibilité pour le directeur de subdéléguer les pouvoirs qui lui ont été attribués aux différents directeurs de l'entreprise.

Le 28 novembre 2014, par décision du comité des actionnaires, le directeur est devenu directeur général délégué. A la même date, un avenant à la délégation étend et clarifie les conditions de délégations de pouvoirs et de signature du directeur général délégué notamment sur l'exploitation du site, la gestion technique et la maintenance des équipements, la sécurité et la sûreté de l'aéroport.

B - La question du périmètre du contrat de délégation de service public

Le périmètre des missions concédées par le syndicat à la SAGEB concerne, à titre principal, la gestion et l'exploitation de la plateforme aéroportuaire et, à titre accessoire, l'exploitation de la liaison par autocar entre Paris et l'aéroport de Beauvais-Tillé.

Selon les dispositions de l'article L.1411-1 du code général des collectivités territoriales (CGCT), une délégation de service public « *est un contrat par lequel une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service.* »

Une doctrine administrative constante fixée par deux réponses ministérielles³ considérait encore récemment que chaque service public distinct devait faire l'objet d'une convention propre.

Le Conseil d'Etat a tranché ce débat dans son arrêt du 21 septembre 2016⁴ en indiquant « *qu'aucune disposition législative ni aucun principe général n'impose à une collectivité de conclure autant de conventions qu'il y a de services distincts, qu'elle ne saurait toutefois méconnaître les impératifs de bonne administration ...donner à une délégation un périmètre manifestement excessif ni même réunir au sein d'une même convention des services qui n'auraient manifestement aucun lien entre eux* ». Une délégation de service public doit ainsi porter sur un ensemble cohérent de services publics industriels et commerciaux, concerner une même catégorie d'usagers et ne pas induire de financements croisés entre services publics.

³ Réponse ministère de l'intérieur n° 16 71 JOAN Q2 – août 1993, page 2352, n° 3541 JOAN 27/11/2012 page 7002.

⁴ CE, 21 septembre 2016, communauté urbaine du Grand Dijon et autres n°s 399656 et 399699, mentionné aux tables du recueil Lebon.

Les usagers d'un service public contribuent à l'équilibre financier du service par le paiement d'une redevance pour service rendu. Il s'agit là d'une règle de bonne gestion et de transparence des coûts destinée à éviter qu'une activité déficitaire d'un service public ne soit financée par les usagers d'un autre service public⁵.

Au cas présent, le service public de la plateforme aéroportuaire profite aux seules compagnies aériennes qui devraient en supporter le financement. Or, ce sont les usagers de la ligne de bus Paris-Beauvais qui assurent la rentabilité de la délégation de service public liée à l'exploitation de ladite plateforme.

La SAGEB estime, pour sa part, que cette viabilité du modèle de développement de l'aéroport reposant essentiellement sur les recettes de la ligne de transport de voyageurs Paris-Beauvais est conforme aux dispositions des articles 2 et 46 de la convention de délégation de service public. Il s'agit là d'une caractéristique particulière de l'aéroport de Beauvais, seul aéroport français à avoir la maîtrise de ses accès routiers. Selon elle, « le succès de l'aéroport est lié très directement à la mise en place de cette ligne de voyageurs ».

La chambre souligne que, dans les faits, ce dispositif contractuel permet surtout de compenser les déficits du service public aéroportuaire par les excédents du service public de transport de voyageurs et donc de faire financer par les usagers des bus empruntant la ligne Paris-Beauvais le service rendu aux compagnies aériennes usagères de l'aéroport de Beauvais-Tillé.

C - Les relations entre la SAGEB et sa filiale TPB

La société Transport Paris-Beauvais (TPB) est une société par actions simplifiée créée en 2004 pour l'exploitation de la ligne de transport de voyageurs par bus entre l'aéroport de Beauvais et Paris, par la chambre de commerce et d'industrie de l'Oise, à l'époque gestionnaire de l'aéroport de Beauvais-Tillé.

En 2008, la SAGEB a choisi de continuer à sous-traiter l'exploitation de cette ligne de transport de voyageurs à la société TPB en prolongation de la relation commerciale liant cette entreprise avec l'ancien exploitant de l'aéroport.

De juillet 2008 à 2010, les deux parties ont continué à appliquer le contrat passé entre la chambre de commerce et d'industrie de l'Oise et TPB alors que celui-ci était devenu caduque, et sans que la relation entre la SAGEB et TPB puisse être qualifiée d'intégrée ou « *in house* », en l'absence de contrôle analogue de la première sur la seconde, ce qui aurait pu justifier une absence de mise en concurrence.

En 2010, la CCI a cédé à son associé Véolia Transport 49 % du capital de TPB pour un montant de 2,94 M€ sur la base d'une évaluation de la société à hauteur de 6 M€. L'ensemble des titres détenus par la chambre de commerce et d'industrie de l'Oise et Véolia Transport a ensuite été transféré par un apport en nature à la SAGEB dans le cadre d'une augmentation de capital. La

⁵ CE, 30 septembre 1996, Société Stéphanoise des eaux et Ville de St Etienne, n° 156176 : illégalité des délibérations du conseil municipal adoptant une augmentation des tarifs de l'eau pour financer des charges étrangères à la mission du service des eaux.

SAGEB, devenue alors l'actionnaire unique de la société TPB, a signé avec sa filiale un contrat intégré ou de quasi-régie⁶ (dit « *in house* ») toujours en vigueur aujourd'hui.

TPB assure la liaison d'environ 85 km et d'une durée d'1 h 15 entre Paris Porte Maillot et l'aéroport de Beauvais-Tillé sur une ligne publique interurbaine d'intérêt national, toute l'année sauf le 25 décembre, avec en moyenne 69 allers-retours de bus par jour. La société n'a qu'un seul client, qui est son actionnaire exclusif, et n'a pas diversifié son activité depuis sa création. La SAGEB encaisse les produits de vente des titres de transport auprès des usagers de la ligne et paie à TPB les prestations de transport en fonction du nombre d'allers-retours effectués entre l'aéroport et la porte Maillot à Paris.

Le nombre d'allers-retours commandés à TPB par la SAGEB (hors sous-traitance) était de 21 981 en 2010, 25 259 en 2013 et 25 130 en 2014, soit une progression de 14 % en cinq ans. Le nombre de trajets comportant « un aller ou un retour à vide » a progressé de 39,27 % sur la même période, en passant de 5 232 à 7 287.

En termes financiers, cet accroissement d'activité a conduit à une augmentation de 25 % du chiffre d'affaires de la filiale sur la période 2010-2014 dont 11 % sont imputables à l'indexation des tarifs du contrat et 14 % à l'augmentation des quantités de prestations. Par ailleurs, 53 % de la progression du chiffre d'affaires sont imputables aux prestations d'aller ou retour à vide facturées par TBP à la SAGEB. L'optimisation du nombre de ces prestations est donc essentielle en termes de produits pour TPB et, *a contrario*, en termes de charges pour la SAGEB.

Comme la chambre régionale des comptes de Picardie dans son rapport d'observations définitives du 3 septembre 2007 relatif à la chambre de commerce et d'industrie de l'Oise l'avait déjà fait remarquer, la viabilité du modèle de développement de l'aéroport de Beauvais-Tillé repose essentiellement sur les recettes procurées par le transport de voyageurs entre Paris et Beauvais.

D - Des rapports annuels lacunaires du délégataire

Les rapports du délégataire, la SAGEB, à l'autorité délégante, le SMABT, sont incomplets et ne respectent ni les dispositions du contrat de délégation de service public, ni celles des articles L. 1411-3 et R. 1411-7 du CGCT⁷.

Aucune mention n'est faite sur des éléments réglementaires obligatoires tels que les modalités d'imputation des charges directes et indirectes à partir des clés de la comptabilité analytique, l'état de variation du patrimoine immobilier, le compte rendu des biens nécessaires à l'exploitation du service, l'état de suivi du programme contractuel d'investissement et de renouvellement, ainsi que celui des autres dépenses de renouvellement, l'inventaire des biens de retour et de reprise du service délégué, les engagements à incidences financières.

⁶ La jurisprudence européenne a posé deux conditions cumulatives à la reconnaissance d'une relation de quasi-régie : le contrôle exercé par le pouvoir adjudicateur sur son cocontractant doit être comparable à celui qu'il exerce sur ses propres services ; l'activité du cocontractant doit être principalement consacrée à ce pouvoir adjudicateur.

⁷ Ces dispositions ont, depuis, été abrogées et remplacées par celles de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 et son décret d'application n° 2016-86 du 1^{er} février 2016.

Les rapports des années 2010 et 2011 n'ont pas d'annexes financières. Pour les autres années, le bilan et le compte de résultat sont uniquement joints. L'évolution des tarifs n'est pas fournie, en contradiction avec les dispositions du III du décret n° 2005-236 du 14 mars 2005 relatif au rapport annuel du délégataire de service public local, alors applicable, et, enfin, aucune annexe financière portant notamment sur le calcul du taux de rentabilité interne du contrat⁸ n'est remise dans le rapport annuel.

Au-delà de l'absence de complétude des rapports du délégataire au regard des obligations réglementaires et contractuelles, la chambre souligne que la sous-traitance de l'activité de transport de voyageurs n'est que peu traitée dans le rapport du délégataire alors que le service n'est pas subdélégué.

Le rapport ne permet pas d'avoir une vision consolidée de la rentabilité de la délégation alors que le délégataire réalise une part importante de la marge du contrat grâce à la gestion de la ligne de voyageurs Paris-Beauvais. Afin de remédier à cette difficulté, le SMABT a obtenu dans l'avenant n° 4 une modification du calcul du taux de rentabilité interne englobant l'activité de la SAGEB et de sa filiale TPB, selon une méthode de calcul contestable et sans recourir à une consolidation des comptes.

La chambre demande à la SAGEB d'établir à l'avenir les rapports du délégataire conformément aux dispositions de l'article 52 de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession et à celles de l'article 33 du décret n° 2016-86 du 1^{er} février 2016 remplaçant les articles L. 1411-3 et R. 1411-7 du CGCT précités.

II - LE MODELE ECONOMIQUE DE LA PLATEFORME AÉROPORTUAIRE ET L'EXÉCUTION DU CONTRAT DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

A - La fréquentation de l'aéroport

La stratégie initiale du contrat de délégation de service public passé entre le SMABT et la SAGEB était fondée sur un développement de la plateforme maîtrisé et respectueux de l'environnement. Cette stratégie a été déclinée dans le cadre du contrat conclu en 2008 à travers trois orientations qui concernaient la limitation du trafic aérien à 21 000 mouvements par an, le développement économique du site et la limitation des impacts environnementaux.

La limitation du trafic aérien à 21 000 mouvements par an, à laquelle l'offre de chambre de commerce et d'industrie de l'Oise-Véolia Transport s'engageait, constituait un élément déterminant dans le choix du groupement titulaire de la délégation de service public.

Or, fin 2010, le nombre de mouvements s'établissait déjà à 20 528 par an et dès 2011, l'activité de la plateforme a dépassé le seuil de 21 000 unités pour atteindre 25 388 mouvements, puis 26 643 mouvements en 2014.

Sur la période de contrôle, le nombre de passagers a cru de 60 % avec un taux de croissance annuel moyen de 8,92 %. Le nombre de mouvements d'aéronefs a augmenté, pour sa part, de 51 % avec 7,76 % de croissance annuelle moyenne.

⁸ Le taux de rentabilité interne ou TRI d'un investissement est synonyme du taux de rentabilité de cet investissement. Il se compare au coût moyen pondéré du capital exigé par les investisseurs pour rémunérer le risque sur les fonds propres et le coût du financement.

Tableau n° 1 – Progression du trafic et du nombre de passagers sur l'aéroport de Beauvais

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Total	TCAM
Nombre de passagers	1 467 348	2 600 912	2 939 252	3 665 340	3 831 000	3 942 572	4 023 924	22 470 348	8,92 %
Variation		3 %	13 %	25 %	5 %	3 %	2 %		
Nombre de mouvements	10 302	18 618	20 528	25 380	26 296	26 858	26 643	154 625	7,76 %
Variation annuelle		5 %	10 %	24 %	4 %	2 %	- 1 %		

Source : retraitement chambre régionale des comptes. TCAM : taux de croissance annuel moyen.

L'aéroport de Beauvais est essentiellement fréquenté par des compagnies à bas coûts⁹. Il se positionne au 4^e rang national avec un trafic dit « *low-cost* » de 3 997 938 passagers en 2014 (soit 99,35 % de son trafic total).

En 2014, la compagnie Ryanair représentait 83 % du trafic passager sur l'aéroport et 82 % en termes de nombre de mouvements d'aéronefs. Ces chiffres sont relativement stables sur la période de contrôle.

A partir de 2004, l'aéroport a accueilli plusieurs lignes régulières de six autres compagnies à bas coût. La compagnie hongroise Wizz-Air et la compagnie roumaine Blue Air représentent respectivement 13 % et 2 % du trafic passagers. Les autres compagnies (Air Moldova, Jetairfly, Eurolot,...) pèsent moins de 1,5 % du trafic passagers en 2014.

B - L'évolution des produits

Les produits d'exploitation¹⁰ ont fortement crû sur la période et représentent 92 % des produits totaux (314,8 M€ sur 344 M€). Il s'agit des redevances aéronautiques, des redevances extra aéronautiques perçues auprès des compagnies aériennes, des prestations d'assistance en escale, de la taxe de sûreté aérienne, des recettes extra aéronautiques provenant des parkings de stationnement et de la gestion de la ligne de transport de voyageurs entre Paris et Beauvais, des redevances d'occupation du domaine aéroportuaire et des redevances commerciales versées par des tiers.

Tableau n° 2 – Ventilation du chiffre d'affaires sur la période (en €)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
PRODUITS AERONAUTIQUES	5 816 211	10 817 552	13 056 568	15 011 239	17 405 462	18 234 862	18 985 407	99 327 301
<i>dont taxes aéronautiques</i>	4 477 505	8 248 271	10 390 324	12 495 181	14 248 076	15 552 509	15 506 803	80 918 669
PRODUITS EXTRA AERONAUTIQUES	13 543 759	24 535 999	28 300 972	35 866 919	36 626 502	38 346 308	38 356 683	215 563 065
<i>dont recettes bus</i>	9 419 696	17 287 146	20 922 766	26 447 043	26 811 397	28 240 197	27 947 648	157 075 893
TOTAL DES PRODUITS D'EXPLOITATION	19 359 970	35 353 550	41 357 541	50 878 158	54 031 964	56 581 170	57 342 090	314 890 366

Source : retraitement chambre régionale des comptes des balances des comptes sociaux de 2008 à 2014.

⁹ Tableau n° 14 en annexe.

¹⁰ Tableau n° 15 en annexe.

Cet accroissement cache cependant de nombreuses disparités entre les différentes ressources d'exploitation. Le chiffre d'affaires du délégataire est composé pour moitié des recettes de l'activité de transport terrestre de voyageurs (157 M€ sur 315 M€), mais aussi des taxes de sûreté aéronautique en remboursement des missions de service public (80 M€), des recettes extra aéronautiques (issues des redevances d'occupation et des redevances domaniales et des recettes de stationnement pour 58,5 M€). Les redevances et recettes directement liées à l'activité aérienne¹¹ ne représentent que 8 % des produits (redevances aéronautiques pour 18,4 M€ et assistance en escale pour 5,09 M€) sur la période 2008-2014.

Sur la période, les recettes d'exploitation perçues auprès des compagnies aériennes se décomposent entre les recettes aéronautiques (6 % des produits hors taxe de sûreté aérienne) et l'assistance en escale (2 % des produits). Ces recettes évoluent respectivement de 8 % et - 1 % en moyenne annuelle sur la période pour une croissance du trafic de 8 %.

Les recettes aéronautiques sont fonction de la grille tarifaire applicable sur l'aéroport, du trafic passagers et du nombre de mouvements commerciaux selon le type d'aéronef¹². Elles ont faiblement évolué au regard de l'augmentation de la fréquentation de l'aéroport¹³.

La taxe de sûreté croît de 102 %, soit de 14 % en moyenne annuelle, alors que le nombre de passagers progresse de 8,9 % en moyenne, ce qui représente 26 % des produits de la plateforme sur la période.

Les recettes extra-aéronautiques en provenance de l'exploitation de la ligne de transport de bus croissent de 10 % en moyenne annuelle, soit à un rythme supérieur à celui du nombre de passagers. Elles représentent la moitié des produits d'exploitation de la plateforme, avec plus de 157 M€ de recettes sur près de 315 M€¹⁴ sur la période 2008-2014.

Les recettes extra-aéronautiques en provenance des parkings de stationnement représentent 8 % des recettes d'exploitation. Leur croissance en moyenne annuelle de 9 % est corrélée à la hausse du nombre de passagers.

Enfin, les recettes extra-aéronautiques en provenance des locations et redevances commerciales sont en hausse de 7 % en moyenne annuelle, soit à un rythme comparable à celui du nombre de passagers. Elles représentent 8 % des produits sur la période.

Tableau n° 3 – Ventilation du chiffre d'affaires par produits sur la période 2008-2014

NATURE	MONTANT (en €)	TCAM	% PERIODE
REDEVANCES AERONAUTIQUES	18 408 633	8 %	6 %
ASSISTANCE EN ESCALE	5 097 425	- 1 %	2 %
RECETTES PARKINGS	26 761 057	9 %	8 %
RECETTES BUS	157 075 893	10 %	50 %
AUTRES RECETTES EXTRA AERONAUTIQUES	25 526 209	7 %	8 %
AUTRES PRODUITS	1 102 480	27 %	0 %
TOTAL hors recettes régaliennes	233 971 698	9 %	74 %
TAXE SURETE	80 918 669	14 %	26 %
TOTAL	314 890 366	10 %	100 %

Source : balances des comptes 2008-2014 SAGEB. TCAM : taux de croissance annuel moyen.

¹¹ Ces recettes n'incluent pas le produit de la taxe de sûreté versée par la direction générale de l'aviation civile en compensation des missions régaliennes contrairement aux affirmations de la SAGEB.

¹² Sur l'aéroport de Beauvais, la typologie d'avion est identique quelle que soit la compagnie et concerne généralement des aéronefs de type moyen-courrier.

¹³ Tableau n° 18 en annexe.

¹⁴ Tableau n° 16 en annexe.

Les produits financiers¹⁵ sur la période s'élèvent à 2,3 M€. Ils sont composés pour 2 M€ des dividendes versés par la filiale de transports de bus TPB. Ces produits financiers sont en deçà de la performance financière de TPB. En effet, le résultat cumulé après impôts de la filiale de la SAGEB s'établit à 3,399 M€ sur la période.

C - L'évolution des charges

Les charges¹⁶ ont progressé de 11 % en moyenne annuelle sur la période, de la même façon que les produits d'exploitation et la fréquentation de l'infrastructure.

Elles sont essentiellement composées de charges liées aux services extérieurs (57 %) et aux charges de personnel (21 %). Le taux de croissance annuel moyen des charges liées aux services extérieurs est de 12 %, et de 14 % concernant les charges de personnel.

Sur la période 2008-2014, les charges extérieures (comptes 61) se répartissent pour 41 % en sous-traitance transport de voyageurs (en progression de 57 % sur la période), 36 % en sous-traitance sécurité et sûreté et 12 % en sous-traitance manutention.

Parmi, les comptes de classe 62, 17 % des dépenses correspondent au recours à du personnel intérimaire et 30 % à la refacturation du personnel détaché et prêté à l'entreprise par la chambre de commerce et d'industrie de l'Oise.

Les associés ont conclu une convention réglementée concernant le versement de frais de siège. Au démarrage de la délégation, cette convention devait permettre de financer le coût de l'encadrement mis à disposition par les actionnaires pour la direction de l'aéroport. Cependant, ces coûts salariaux ont peu à peu été directement assumés par la SAGEB sans pour autant diminuer le montant versé au titre des frais de siège.

Ces honoraires de management représentent 16 % des dépenses des comptes de classe 62 pour un montant de 7,3 M€ sur la période, en progression de 125 % sans que la réalité des prestations rémunérées ne puisse être démontrée.

Enfin, l'analyse des différents plans d'affaires successivement annexés aux avenants font apparaître une augmentation annuelle de cette charge de 3 % sans justification au fil de l'exécution de la délégation pour atteindre 1,9 M€ en 2022. Le montant total de cette charge sur la durée du contrat devrait ainsi atteindre 21,7 M€.

Dans leurs réponses aux observations provisoires de la chambre, les deux actionnaires Transdev et la SAGEB ont indiqué ne pas souscrire à l'analyse de la chambre et justifient l'augmentation des honoraires des associés par la signature de l'avenant n° 4 et notamment par la prospective annexée au contrat qui projette une augmentation de ceux-ci.

Cet argument n'est pas recevable pour la chambre car une prospective, par nature, projette des charges et des produits et ne constitue en rien un droit futur en frais d'honoraires. En l'absence de justification des prestations réalisées par les actionnaires pour le compte de la SAGEB, la chambre considère que ces montants constituent en fait une rémunération des actionnaires et que les sommes en cause devraient être prises en compte dans le calcul de la rentabilité du contrat.

¹⁵ Tableau n° 17 en annexe.

¹⁶ Tableau n° 18 en annexe.

D - Les soldes intermédiaires de gestion et le bilan

1 - Les soldes intermédiaires de gestion

La valeur ajoutée¹⁷ progresse en moyenne annuelle de 14 % de 2008 à 2014 et se situe à 20,3 M€ en 2014.

L'excédent brut d'exploitation, qui représente la différence entre les ressources d'exploitation et les charges décaissées, augmente en moyenne annuelle de 18 % sur la période pour atteindre 5,9 M€ en 2014. Ces taux de croissance annuels moyens sont particulièrement élevés pour ce secteur d'activité.

Le résultat d'exploitation fluctue pour sa part plus faiblement de - 10 % par an pour atteindre 1,8 M€ en 2014.

Le résultat financier est positif sur la période. Il s'établit à 1,3 M€ grâce à la distribution de dividendes de la filiale TPB pour un montant de 2 M€. Les intérêts des emprunts demeurent faibles à 0,1 M€ par an. Le résultat d'exercice évolue dans ces conditions positivement, passant de 0,8 M€ en 2008 (7 mois) à 1,9 M€ en 2014.

2 - Le bilan

La situation bilancielle de la SAGEB est satisfaisante. Les fonds propres (capitaux et provisions) s'élèvent à 49 M€, malgré l'absence de comptabilisation des biens mis à disposition gratuitement, pour un endettement sans risque de 12,2 M€ en 2014.

Près de la moitié des capitaux propres de la SAGEB proviennent de subventions d'investissement accordées par le SMABT : 14,5 M€ sur 31,5 M€. Les provisions pour amortissement et renouvellement représentent 18,1 M€.

La trésorerie évolue favorablement en passant de 5,4 M€ en 2008 à 7 M€ en 2014. Le besoin en fonds de roulement de la société a fortement varié du fait du démarrage de la concession. Il représente 1,7 mois de chiffre d'affaires en 2014.

E - Le positionnement de l'aéroport

Selon le syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT), bien que l'aéroport de Beauvais-Tillé se situe en zone de concurrence potentielle des aéroports parisiens en étant à moins de 60 minutes par voiture, son développement, essentiellement axé sur le trafic low-cost¹⁸, n'affecte pas la concurrence et le développement propre de Roissy et d'Orly sur ce créneau.

La chambre constate, cependant, que l'analyse des enquêtes « passagers » des voyageurs faite par l'aéroport en 2013 révèle que 48 % des passagers résidents français proviennent de la région parisienne, 15 % de la Picardie, 10 % de la Haute-Normandie, 6 % du Nord-Pas-de-Calais, 4 % de la Basse-Normandie et 17 % des autres régions au Nord de la France. Les résultats de cette enquête démontrent donc que l'aéroport de Beauvais étend bien sa zone de chalandise au-delà de la région parisienne sur les régions limitrophes de la Picardie.

¹⁷ Tableau n° 19 en annexe.

¹⁸ Selon l'étude intitulée « microeconomix » remise par le SMABT.

Dans sa réponse aux observations provisoires de la chambre, la SAGEB fait valoir que « l'aéroport de Beauvais est atypique au regard de la composition de son trafic (low-cost à 99 %) » [...] « rendant difficile toute comparaison à d'autres aéroports ».

La chambre estime, pour sa part, que par principe toute comparaison reste possible. Elle a ainsi retenu une liste d'aéroports de même taille ou de même catégorie pour établir une comparaison technico-économique avec l'aéroport de Beauvais-Tillé sur la base des statistiques de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) de 2012 (voir ci-dessous). Les aéroports de Bâle-Mulhouse et Bordeaux-Mérignac font partie des aéroports nationaux dont le trafic passager est quantitativement similaire à celui de Beauvais et celui de Lille-Lesquin est un aéroport de la même région.

Le chiffre d'affaires par passager à Beauvais est le plus bas du panel analysé. Il progresse de 13,19 € en 2008 jusqu'à 14,35 € en 2013. Depuis 2014, le chiffre d'affaires par passager est en diminution, se situant à 14,25 €.

Seul l'aéroport de Bordeaux-Mérignac a un produit par passager inférieur. Cette situation s'explique, selon la SAGEB, par la nature des infrastructures et par l'activité de l'aéroport de Beauvais-Tillé, accueillant uniquement un trafic généré par des compagnies à bas coûts.

La chambre estime, pour sa part, que la faiblesse des produits est davantage liée à la politique tarifaire et aux remises octroyées à la principale compagnie aérienne desservant l'aéroport.

La comparaison du niveau des charges indique que l'aéroport de Beauvais-Tillé a un niveau de charges par passager supérieur à celui des aéroports de taille comparable¹⁹ en 2012.

La comparaison des soldes intermédiaires de gestion démontre que les indicateurs financiers de l'aéroport de Beauvais-Tillé sont en retrait, malgré la forte contribution de l'activité de transport de voyageurs, dans l'équilibre financier de la plateforme.

Avec un trafic aérien de passagers pourtant quatre fois supérieur, l'aéroport de Beauvais-Tillé dégage en 2012 une capacité d'autofinancement (5,71 M€) moindre que celle de Bordeaux (16,71 M€) et Nantes (13,18 M€) et à peine du double de celle de l'aéroport de Lille-Lesquin (2,98 M€).

Tableau n° 4 – Comparaison des soldes intermédiaires de gestion 2012 des différents aéroports

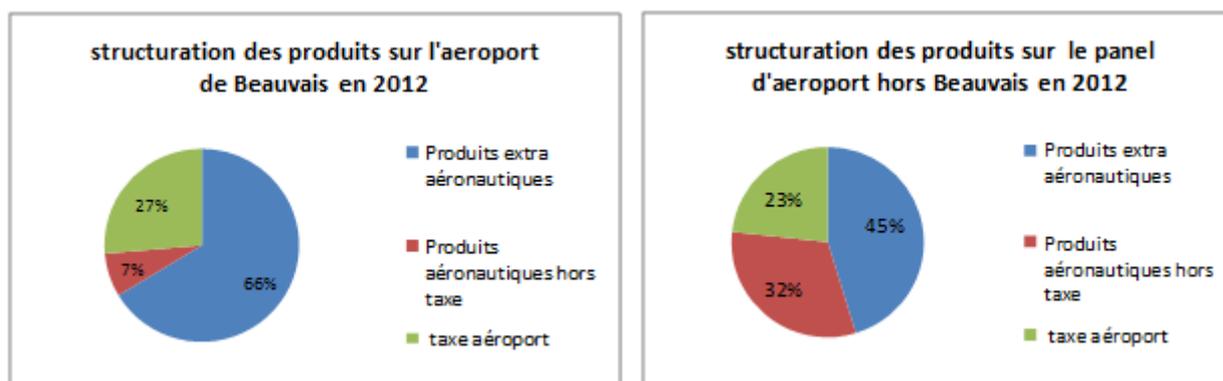
En M€ Aéroports	Soldes intermédiaires de gestion sur différents aéroports en 2012					
	VA	EBE hors subventions	EBE	Résultat exploitation	Résultat net	CAF
Bâle - Mulhouse	67,794	41,624	41,626	22,314	15,961	36,942
Bordeaux - Mérignac	28,469	19,779	19,779	10,875	7,929	16,715
Nantes et Saint-Nazaire	33,952	22,882	22,882	11,170	8,056	13,184
BEAUVAIS-TILLE	20,317	7,104	7,104	1,648	1,027	5,771
LILLE-LESQUIN	10,200	4,683	4,683	1,803	0,932	2,988
TOTAL GROUPE	170,732	96,072	96,074	47,810	33,905	75,600
Total aéroports nationaux	493,556	297,842	299,025	104,128	70,058	234,714
Total aéroport régionaux	101,216	22,555	34,287	10,024	9,994	22,191
TOTAL	594,772	320,397	333,312	114,152	80,052	256,905

Source : retraitement chambre régionale des comptes du rapport d'activité des aéroports français 2012 _ DGAC

¹⁹ Bordeaux (10,87 €/passager) et Nantes (11,95 €/passager).

Par rapport aux aéroports de taille comparable, la structuration des produits de l'aéroport de Beauvais-Tillé est atypique avec, comme déjà indiqué, plus de 50 % des produits constitués de recettes provenant de la ligne de bus et par contre, des produits aéronautiques perçus auprès des compagnies aériennes particulièrement faibles et quasiment exclusivement composés de la taxe de sécurité.

Comparaison de l'origine des produits entre l'aéroport de Beauvais et les aéroports parangonnés



Source : chambre régionale des comptes et rapport activité des aéroports 2012 – DAGC.

F - Le financement de la plateforme aéroportuaire par le service de transport de voyageurs

En neutralisant les produits et les charges relatifs à l'activité de transport de voyageurs par bus, le chiffre d'affaires par passager ne s'établit plus en moyenne qu'à 6,99 € tandis que les charges s'élèvent à 10,48 € (ou 10,01 €/passager selon la SAGEB). Les recettes aéronautiques et extra aéronautiques ne permettent alors plus de couvrir les charges de fonctionnement de la plateforme. Dans sa réponse aux observations provisoires, la SAGEB indique que « *la structuration des produits de l'aéroport est [...] la traduction, dans sa gestion, de l'exploitation d'un service public aéroportuaire intimement lié à l'exploitation d'une ligne de transport public routier de voyageurs entre Paris et Beauvais. Les recettes aéronautiques, extra-aéronautiques et de la liaison par autocars entre Paris et Beauvais contribuent simultanément à l'équilibre économique de la délégation du service public de l'aéroport et du service public de transport routier de voyageurs entre Paris et Beauvais qui lui est lié d'une manière indissociable.* » La SAGEB admet par là-même que les usagers du service de bus financent ceux du service aéroportuaire, c'est-à-dire les compagnies aériennes.

Ce constat révèle un point de faiblesse prégnant du modèle économique de la plateforme, étroitement dépendant de l'activité de transport de voyageurs. Les évolutions législatives récentes sur la libéralisation du transport de voyageurs pourraient aboutir à l'émergence, à terme, de nouveaux opérateurs proposant des transports de bus entre Beauvais et Paris à bas prix qui déstabiliseront alors le modèle économique de l'aéroport. Un rééquilibrage de la nature des produits de la plateforme s'impose donc à moyen terme.

Tableau n° 5 – Impact de l’activité de transport de voyageurs dans les comptes de l’aéroport

RATIOS ECONOMIQUES								
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Moyenne
PAX ²⁰	1 467 348	2 600 912	2 939 252	3 665 340	3 831 000	3 942 572	4 023 924	3 210 050
CA/PAX	13,19 €	13,59 €	14,07 €	13,88 €	14,10 €	14,35 €	14,25 €	13,92 €
CA/Pax hors bus	6,77 €	6,95 €	6,95 €	6,67 €	7,11 €	7,19 €	7,30 €	6,99 €
CHARGES/PAX	- 12,08 €	- 12,25 €	- 14,04 €	- 11,84 €	- 16,01 €	- 12,96 €	- 12,75 €	- 13,13 €
Charges hors bus/pax	- 9,48 €	- 9,46 €	- 11,30 €	- 9,17 €	- 13,39 €	- 10,37 €	- 10,20 €	- 10,48 €

Source : retraitement chambre régionale des comptes.

G - Le programme d’investissement

1 - L’exécution du programme d’investissement

La délégation de service public a prévu la réalisation d’un programme d’investissement pour un montant de 68,2 M€ HT sur la période 2008 à 2023, subventionné à hauteur de 14,5 M€ par le SMABT.

A l’origine, ce programme portait sur des travaux de premier établissement concernant l’optimisation de la capacité de traitement des passagers, l’implantation d’un système de guidage et d’assistance à l’atterrissage dénommé « ILS de catégorie 3 », la mise aux normes des installations sur le plan environnemental et des aménagements de rationalisation de l’accueil de l’aviation générale. Il comprenait, sans distinction, des travaux de maintenance et de renouvellement des équipements, ainsi que l’acquisition de matériel et équipement de sûreté remboursés par la taxe de sûreté aérienne.

Ce programme de 68,2 M€ se répartissait, selon la lecture de la chambre, pour 39,4 M€ au titre de travaux de premier établissement, dont 34 M€ portant sur l’infrastructure et 5,4 M€ sur les activités commerciales et extra aéronautiques (parkings), pour 10,2 M€ en équipements de sûreté et pour 18,6 M€ en travaux de maintenance et de renouvellement des équipements d’assistance en escale et mobilier.

L’avenant n° 3 du 27 décembre 2012 conclu avec le SAMBT a modifié la présentation et le contenu du programme initial d’investissement. Ce plan se dénomme toujours, à tort, « plan d’investissement » alors que le programme de travaux agrège des investissements de premier établissement (à hauteur de 41,7 M€), des travaux de renouvellement (à hauteur de 16,1 M€) et des travaux de sûreté aérienne remboursés par l’Etat (à hauteur de 12,8 M€). L’avenant n° 3 a également intégré le versement de 0,3 M€ au profit du fonds d’insonorisation des riverains.

Cette modification du plan a surtout conduit à un décalage du programme initialement prévu sur la période 2008-2012 vers la période 2013-2017 de 5,8 M€, à une réévaluation des travaux de première installation de 2,2 M€ et à une diminution des dépenses de maintenance et d’entretien de 2,4 M€. Le montant des travaux de sûreté financés par la taxe éponyme est passé de 10,2 M€ en 2008 à 12,8 M€ et explique pour partie l’augmentation globale du programme de travaux sur la période 2013-2017.

²⁰ Pax : terme aéronautique désignant le passager d’un avion.

Du suivi de la réalisation du programme d'investissement, au 31 décembre 2014, fourni par la SAGEB, il ressort que les travaux de première installation budgétés à hauteur de 40,1 M€ sur la période 2008-2023 sont réalisés pour 36,1 M€, ceux de la maintenance et du gros entretien prévus pour 17,5 M€ sont effectués pour 6,5 M€, et les travaux de sûreté évalués à 11 M€ sont réalisés pour 7,4 M€.

Les travaux réalisés de 2008 à 2014 représentent un montant total de 50,1 M€ pour un montant total budgété de 2008 à 2023 de 68,7 M€ alors que le montant total des travaux prévus au contrat a été porté à 70,7 M€ au terme de l'avenant 3. Il restait donc 2 M€ de travaux à programmer sur la période résiduelle du contrat. En réponse aux observations provisoires de la chambre, la SAGEB a indiqué avoir reprogrammé sur la durée du contrat 41,3 M€ de travaux de première installation, 18,3 M€ de maintenance et du gros entretien et 11 M€ de travaux de sûreté.

Tableau n° 6 – Suivi du programme investissement

INVESTISSEMENT EN K€	REALISE 2008-2014	REALISE 2014	BUDGETE		
		2015 2023	REVISE 2014	Programme initial	Programme initial avenant 3
aerogare 2	8 905 673 €	8 996 701 €	9 068 000 €	11 900 000 €	8 876 000 €
T1	2 440 416 €	4 846 779 €	5 567 000 €	1 700 000 €	5 019 000 €
ILS3	14 380 846 €	14 380 846 €	14 381 000 €	13 600 000 €	14 480 000 €
Infrastructure	2 763 033 €	2 983 033 €	2 962 000 €	3 300 000 €	6 280 000 €
Parking VL	4 605 329 €	5 919 329 €	6 269 000 €	5 400 000 €	5 168 000 €
Inves Environnementaux	1 550 434 €	1 550 434 €	1 550 000 €	2 900 000 €	550 000 €
transfert aviation civile	1 499 304 €	1 499 304 €	1 505 000 €	700 000 €	1 389 000 €
sous total 1	36 145 035 €	40 176 426 €	41 302 000 €	39 500 000 €	41 762 000 €
matériel assistance&mobilier	1 126 125 €	3 656 848 €	3 721 000 €	7 100 000 €	5 748 000 €
informatique	1 813 278 €	2 977 705 €	3 292 000 €	3 000 000 €	2 901 000 €
Inves maintenance	823 518 €	2 243 416 €	2 703 000 €	- €	- €
sous total 2	3 762 920 €	8 877 968 €	9 716 000 €	10 100 000 €	8 649 000 €
matériel de surete	7 441 145 €	11 009 198 €	11 054 000 €	10 200 000 €	12 894 000 €
total hors PGE	47 349 100 €	60 063 593 €	62 072 000 €	59 800 000 €	63 305 000 €
divers dont PGE	2 800 070 €	8 694 904 €	8 627 000 €	8 500 000 €	7 486 000 €
total	50 149 170 €	68 758 497 €	70 699 000 €	68 300 000 €	70 791 000 €

Source : retraitement chambre régionale des comptes.

2 - L'actualisation du programme à prévoir

Le plan modifié prévoit la réfection superficielle de la piste principale sans reprise structurelle pour un montant de 4,8 M€ en 2020. Une provision de 4,7 M€ a été constituée à cet effet par la SAGEB. L'étude de dimensionnement et de trafic réalisée par un bureau d'études constatait la nature hétérogène et la faible épaisseur des pistes et aires de stationnement. Elle soulignait, en avril 2012, la faiblesse structurelle de celles-ci et préconisait à ce titre « d'effectuer un suivi périodique et régulier de l'évolution des dégradations... ». L'accroissement du trafic de l'aéroport pourrait entraîner une usure accélérée de la piste nécessitant des travaux importants de reprise structurelle. Pour autant, aucune étude complémentaire n'a été entreprise par la SAGEB afin de constituer une provision financière adaptée avant la fin de la délégation de service public.

Le processus d'homologation aux normes européennes ESA de l'aéroport est en cours et plusieurs dérogations vont devoir être obtenues par l'exploitant. Parmi les principales dérogations, il convient de souligner l'absence d'accotement stabilisé de part et d'autre de la piste protégeant l'intégrité des réacteurs des aéronefs contre des aspirations de corps étrangers. Cette absence nécessitera des consignes d'entretien particulières de la piste et des bandes enherbées limitrophes, voire une restriction d'atterrissage pour certains aéronefs.

Enfin, l'absence de « taxiway²¹ » le long de la piste oblige les aéronefs à remonter l'ensemble de la piste d'atterrissage, génère des contraintes d'exploitation et présente un certain risque en matière de sécurité. Le coût de la construction d'un « taxiway », généralement présent sur des infrastructures de cette taille soumises à autant de trafic, nécessiterait entre 5 et 10 M€ de travaux et la réalisation d'acquisitions foncières importantes non prévues dans le contrat actuel. Selon la SAGEB, la question aurait été abordée avec le propriétaire de l'infrastructure dès 2012.

III - LA POLITIQUE TARIFAIRE ET LES RESSOURCES COMMERCIALES

A - Les redevances aéroportuaires

Le cadre général des relations entre les gestionnaires d'aéroport et les compagnies aériennes est défini en droit national par le code des transports et le code de l'aviation civile²².

Ces articles retranscrivent les dispositions de la directive européenne du 14 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et celles des lignes directrices 2005²³ remplacées par les lignes directrices 2014²⁴ de la Commission européenne relatives aux aides d'Etat pour la construction des infrastructures et aux compagnies aériennes pour le démarrage de nouvelles liaisons aériennes.

1 - Les dispositions réglementaires

a - Le code de l'aviation civile

L'article L. 6325-1 de ce code établit 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.

Le code de l'aviation civile²⁵ énumère la nature des redevances à mettre en œuvre (redevances d'atterrissage, de stationnement, passager) par le gestionnaire de l'aéroport et/ou son exploitant. Il fixe les modalités de calcul de ces différentes redevances à l'article R. 224-3-1 ainsi que le processus de concertation des usagers au sein d'une commission consultative économique de la plateforme aéroportuaire.

Des modulations de tarif, à amplitude et durée limitées sont autorisées par l'article R. 224-2-2, pour motif d'intérêt général, dans le but de réduire ou compenser les atteintes à l'environnement, améliorer l'utilisation des infrastructures, ou encore favoriser la création de lignes nouvelles. Les critères d'attribution doivent être pertinents, objectifs et transparents. Ces modulations sont accessibles à toutes compagnies remplissant les conditions d'octroi. Elles doivent être proportionnées à l'objectif d'intérêt général qu'elles entendent satisfaire.

²¹ Taxiway : dans le langage aéronautique, voie aménagée pour que les avions puissent y circuler par leurs propres moyens depuis ou vers les terminaux, hangars ou pistes de décollage et d'atterrissage.

²² Article L. 6325-1 du code des transports et articles R. 224-1 à R. 224-6 du code de l'aviation civile.

²³ Journal officiel de l'union européenne (JOUE) du 9 décembre 2005 fascicule C 312.

²⁴ JOUE n° 2014/C99/03.

²⁵ Articles R. 224-1 et R. 224-2.

Si elles se justifient par l'ouverture de nouvelles lignes ou par l'accroissement du trafic, ces modulations doivent être seulement temporaires. Ces aides, pour respecter les principes de transparence et de non-discrimination, doivent être publiées dans la tarification officielle de la plateforme.

Pour ne pas risquer d'être requalifiées en aides d'Etat par la Commission européenne, les aides doivent satisfaire plusieurs conditions :

- l'exploitant doit obtenir des effets financiers positifs, d'où l'intérêt de plans prévisionnels, et démontrer qu'il agit selon le principe de l'investisseur avisé en économie de marché ;
- l'exploitant ne doit pas bénéficier de subventions pour ses investissements ou même son fonctionnement ;
- les contrats entre exploitant et transporteur doivent être équilibrés. La compagnie doit ainsi s'engager sur des volumes de trafic et des pénalités doivent être prévues si les objectifs de trafic ne sont pas atteints. Les prestations marketing financées par l'exploitant ne doivent pas être assimilées à un soutien au transporteur. Elles doivent donc être effectuées au prix du marché.

Les remises sur les redevances aéroportuaires accordées à une compagnie aérienne sont strictement encadrées par la réglementation européenne et le code de l'aviation civile.

b - Le principe de fixation des tarifs

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. Elles peuvent être modulées pour des motifs d'intérêt général.

Les taux des différentes redevances sont fixés sur une base annuelle. Le principe de la stricte compensation des coûts entre les coûts des services publics et le montant des redevances impose que le produit global des redevances aéroportuaires ne peut excéder le coût des services rendus sur l'aéroport. Ce principe s'applique de manière globale et non redevance par redevance.

Le système de la caisse unique est autorisé par les dispositions de l'article R. 224-3-1 du code de l'aviation civile qui précisent qu' « il peut être aussi tenu compte des profits dégagés par des activités de l'exploitant autres que les services mentionnés à l'article R. 224-1. L'exploitant d'aérodrome reçoit, compte tenu de ces éléments, une juste rémunération des capitaux investis, appréciée au regard du coût moyen pondéré de son capital (décret n° 2011-1965 du 23 décembre 2011) calculé sur le périmètre d'activités [...]. »

Préalablement à l'introduction d'une modulation nouvelle ou au changement substantiel apporté à une modulation existante, la personne chargée de la fixation des tarifs des redevances précise l'objectif d'intérêt général recherché, fixe la période d'application de la modulation, définit les indicateurs de suivi correspondant à cet objectif et évalue l'impact prévisionnel de ces modulations sur les conditions d'usage de l'aérodrome.

c - Les lignes directrices européennes

1) Les lignes directrices européennes de 2005

Des lignes directrices publiées en 2005 par la Commission européenne précisait jusqu'en 2014 les dispositifs d'aides d'Etat autorisés pour le financement des infrastructures aéroportuaires au bénéfice des exploitants de plateforme et ceux relatifs aux aides au démarrage de nouvelles liaisons aériennes dans les aéroports de catégorie C (de 1 à 5 millions de passagers) et D (moins de 1 million de passagers) au bénéfice des compagnies aériennes.

L'exploitant pouvait accorder des baisses de tarif sur les redevances en respectant le principe de l'investisseur privé avisé en économie de marché et en obtenant en retour plus qu'il n'avait accordé à la compagnie, notamment par une augmentation de sa rentabilité. Le coût des baisses de tarifs et des prestations prises en charge devait être normal et ne pas donner un avantage particulier à la compagnie bénéficiaire, en étant accessible à toutes les compagnies de façon équitable.

La direction générale de l'aviation civile a élaboré une note le 31 octobre 2006 précisant le cadre d'application de la directive de 2005 à l'attention des préfets de région pour transmission aux exploitants et aux collectivités publiques propriétaires d'aéroports. Ce type d'accord commercial, pour ne pas être qualifié d'aides d'Etat incompatibles avec le marché intérieur, devait alors satisfaire à plusieurs conditions²⁶ rappelées dans le tableau n° 21 en annexe.

Elle attirait notamment l'attention sur les modalités d'élaboration et de perception des redevances perçues auprès des transporteurs et sur l'obligation de recensement et de transmission des accords en vue de leur notification à la Commission européenne.

La directive européenne du 14 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires a permis de définir un cadre commun pour la perception de redevances aéroportuaires dans les aéroports communautaires.

2) Les lignes directrices européennes de 2014

De nouvelles lignes directrices applicables aux aéroports et aux compagnies aériennes ont été publiées le 4 avril 2014. Elles renforcent et clarifient l'application des lignes directrices de 2005 et de la directive précitée de 2009, notamment sur la régularité des accords dits de « marketing et de publicité » dont la justification doit s'appuyer sur un calcul de rentabilité économique dit incrémental établi de manière *ex-ante*, sur la limitation des subventions d'investissement en fonction de la taille de l'aéroport (moins de 3 millions de passagers), sur les aides au démarrage prévues uniquement pour l'ouverture de nouvelles liaisons aériennes avec des baisses de redevances limitées en intensité et en durée en fonction de la taille de l'aéroport (moins de 3 millions de passagers).

Les autorités françaises ont notifié, le 8 avril 2015, à la Commission européenne le dispositif d'aides au démarrage pour les compagnies aériennes au départ des aéroports français. Ces aides ne peuvent bénéficier qu'aux compagnies desservant des aéroports de moins de 3 millions de passagers pour l'ouverture de nouvelles liaisons aériennes et qui n'entrent pas en concurrence avec des liaisons au départ d'un autre aéroport situé dans la zone de captage (100 km ou 1 h de transport).

²⁶ Tableau « Critères de compatibilité » n° 20 en annexe.

Préalablement à toute décision, les aéroports doivent notifier leur projet d'aide au démarrage aux autorités françaises qui effectuent un contrôle de régularité du dispositif. Les aéroports de plus de 3 millions de passagers, ce qui est le cas de l'aéroport de Beauvais-Tillé, ont l'obligation de faire une notification individuelle des aides au démarrage envisagées.

Les aides octroyées avant l'entrée en vigueur des nouvelles lignes directrices et versées illégalement, se voient appliquer pour l'analyse de leurs critères de compatibilité les règles pratiquées au moment où elles ont été accordées.

d - Les enjeux d'une infraction aux dispositions réglementaires

L'absence de notification des aides ou de respect des dispositions de la directive de 2009 et des lignes directrices de 2005 puis de 2014 sont susceptibles d'entraîner la qualification des accords commerciaux en aides d'Etat incompatibles avec le marché intérieur, en vertu de l'article 108 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et, donc, le remboursement des sommes incriminées par les compagnies aériennes au gestionnaire de la plateforme.

C'est dans ce contexte et à la suite de plusieurs instructions concernant les aéroports régionaux de Pau, Nîmes et Angoulême que la Commission a notifié à l'Etat, le 30 mai 2012, son intention d'ouvrir une procédure prévue à l'article 1208 du Traité précité concernant l'aéroport de Beauvais-Tillé. Cette décision a été adressée le 4 juin 2012 à l'aéroport. L'aéroport de Beauvais-Tillé a transmis ses observations sur la procédure formelle d'examen aux autorités françaises le 30 juillet 2012.

La Commission européenne a, par publication du 14 septembre 2012 au Journal officiel de l'Union européenne, invité les parties intéressées à présenter leurs observations sur les mesures à l'égard desquelles elle avait ouvert la procédure formelle d'examen.

Cette ouverture est notamment motivée par la transmission d'une plainte auprès de la Commission au sujet des avantages que recevraient la compagnie Ryanair dans un ensemble d'aéroports régionaux français dont celui de Beauvais-Tillé et des apports financiers dont les gestionnaires successifs auraient bénéficié.

La décision de la Commission européenne n'a pas encore été rendue.

2 - Le niveau de la redevance

Une grille tarifaire annexée au contrat en 2008 fixe les tarifs des redevances aéronautiques, de l'assistance en escale, des redevances d'occupation du domaine public aéroportuaire et de tarification de la ligne de transport de voyageurs.

Cette grille tarifaire est approuvée annuellement depuis le début du contrat par l'autorité délégante sans respecter les dispositions contractuelles d'actualisation des tarifs telles que fixées dans le contrat de délégation (formules d'actualisation) et sans satisfaire à l'obligation réglementaire de concertation préalable avec les usagers du service au sein d'une commission consultative économique (rythme annuel et nombre de réunions insuffisants)²⁷. Les différentes grilles tarifaires excluent toute modulation des redevances aéronautiques mentionnée à l'article R. 242-3 du code de l'aviation civile.

²⁷ En 2014, approbation de la grille tarifaire par le syndicat avant consultation de la commission consultative économique ; alors qu'il aurait fallu d'abord réunir celle-ci.

Jusqu'en 2013, dans les dossiers soumis à l'approbation de la commission consultative économique, la fixation des tarifs des différentes redevances proposées par le gestionnaire (la SAGEB) n'est pas justifiée par des calculs économiques conformes aux prescriptions du code de l'aviation civile. A partir de 2013, les tarifs sont justifiés. Mais ils incluent des produits de l'activité de la ligne de bus Paris-Beauvais pour couvrir les charges du service aéroportuaire. Ces produits auraient dû être exclus du périmètre d'activité, conformément à l'arrêté du 16 septembre 2005, modifié le 17 décembre 2009, relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes.

Les tarifs de redevances de l'aéroport de Beauvais-Tillé sont très inférieurs aux tarifs constatés sur les aéroports de trafic analogue en France. Les tarifs des redevances passagers sont ainsi 4,5 fois inférieurs à ceux pratiqués à Roissy CDG, 2 fois inférieurs à ceux pratiqués sur Lille et sur Nantes et 1,5 fois inférieurs à ceux de Bordeaux.

Sur la base des tarifs pratiqués pour l'atterrissage d'un avion de type Boeing 737, une compagnie aérienne devrait payer 359 € à Beauvais contre 566 € à Bordeaux, 1 027 € à Nantes et 1 659 € à Paris. A Beauvais, les recettes aéronautiques de 3,4 M€ en 2014 pour 26 643 mouvements correspondent à un tarif moyen de 131 € par mouvement (y compris la redevance passager).

En l'absence d'autorisation du SMABT, autorité publique délégante, les recettes de la ligne de transport de voyageurs par bus ne peuvent être incluses dans le calcul des redevances aéroportuaires selon le principe de la caisse unique mentionnée à l'article R. 224-3-1 du code de l'aviation civile. En effet, les recettes du service de transport de voyageurs n'ont pas vocation à équilibrer les déficits de l'activité aéroportuaire générés par le faible montant des redevances aéroportuaires. Enfin, comme exposé *supra*, les tarifs des redevances doivent être fixés proportionnellement aux charges du service.

La chambre recommande de respecter les dispositions contractuelles concernant le processus de modification des tarifs des différentes redevances et de justifier leur niveau de fixation conformément aux dispositions du code de l'aviation civile, en excluant les recettes de la ligne de transport de voyageurs et d'assistance en escale, sur la base d'une comptabilité analytique dont les clés de ventilation des charges réparties sont explicitées et contrôlables.

3 - Le montant des remises accordées aux différentes compagnies aériennes

Le calcul théorique des recettes liées aux redevances aéronautiques et à la taxe de sûreté à percevoir auprès des trois principales compagnies fréquentant l'aéroport de Beauvais-Tillé a été conduit par la chambre au moyen de l'analyse des grilles tarifaires en vigueur et de la fréquentation de l'aéroport sur la période 2008 à 2014.

Sur cette période, les recettes provenant des redevances aéronautiques et de la taxe de sûreté sont respectivement de 18,4 M€ et 80,9 M€, soit un montant total de 99,3 M€. Selon les calculs de la chambre, ces recettes auraient dû atteindre 129,9 M€ (127 M€ selon la SAGEB), soit 30,6 M€ de plus (28 M€ selon la SAGEB). Cette situation atteste de l'existence de remises non prévues par la grille tarifaire de l'aéroport au bénéfice de compagnies aériennes fréquentant l'aéroport de Beauvais-Tillé et non notifiées à la Commission européenne ou à la direction générale de l'aviation civile du ministère des transports.

Tableau n° 7 – Calcul des produits théoriques à percevoir au titre de la taxe de sûreté et des redevances aéroportuaires de 2008 à 2014 (en €)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Total
Produits théoriques	8 126 093	15 502 567	16 726 753	20 729 631	22 326 059	23 129 274	23 422 405	129 962 782
Redevances aéronautiques perçues de 2008 à 2014								18 408 633
Taxe de sûreté perçue de 2008 à 2014								80 918 669
Montants non perçus au titre des redevances aéronautiques et taxe de sûreté de 2008 à 2014								30 635 480

Source : chambre régionale des comptes.

De plus, cette estimation n'intègre pas les remises accordées au titre de l'assistance en escale. Les produits perçus au titre de cette activité n'atteignent que 5 M€ sur la période en dépit d'une forte progression du trafic. La chambre estime que là aussi des remises sont accordées aux compagnies aériennes (cf. *infra*).

B - L'assistance en escale

1 - Le cadre réglementaire

Les services d'assistance aéroportuaire recouvrent « *l'ensemble des services qui sont nécessaires pour un avion de ligne entre son arrivée sur un aéroport et son départ* »²⁸. 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, avitaillement, guidage, transport du fret...), celles rendues dans les aérogares (assistance passagers, contrôle des billets, enregistrement, traitement des bagages...) 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 des sous-traitants sélectionnés par appel d'offres sur les aéroports de plus d'1 million de passagers par les compagnies aériennes qui pratiquent alors l'auto-assistance.

L'article R. 216-13 du code de l'aviation précise que « *le gestionnaire d'un aérodrome, le transporteur aérien ou le prestataire de services, qui fournissent des services d'assistance en escale sur les aérodromes mentionnés au 2° de l'article R. 216-4, doivent, à compter de leur premier exercice comptable clos postérieurement au 30 juin 1999, opérer une stricte séparation comptable entre les activités liées à la fourniture de ces services et leurs 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 gestionnaire d'aérodrome, le ou les commissaires aux comptes, ou l'agent comptable, 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. »

2 - L'absence de couverture des charges d'assistance en escale

Sur l'aéroport de Beauvais-Tillé, la SAGEB assure pour le compte des compagnies l'ensemble des prestations d'assistance, sauf celle relative à l'avitaillement qui est opérée par la société Avitair. Aucune compagnie ne pratique l'auto assistance pour des raisons de coûts et d'obligation d'emploi de personnel au sol, selon la SAGEB.

²⁸ Conseil de la concurrence avis n°s 97-A-12 et 97-A-24.

Les différentes grilles tarifaires en vigueur indiquent les tarifs d'assistance en escale applicables sans clauses de remise ou de modulation. L'évolution des tarifs n'a pas respecté les dispositions du contrat en termes d'actualisation et de processus de modification annuelle des grilles tarifaires comme déjà indiqué *supra*. A partir de 2014, la grille tarifaire a évolué en supprimant les tarifs d'assistance en escale et en laissant libre la négociation commerciale entre la SAGEB et chaque compagnie aérienne.

Il n'existe pas de certification par les commissaires aux comptes de la comptabilité d'assistance en escale, ni de tenue de comptabilité séparée des activités d'assistance en escale au sens de l'arrêté du 7 novembre 2001 de la direction générale de l'aviation civile. La comptabilité analytique est tenue sans clés de répartition des charges communes contrôlables et justifiées. Cette pratique ne permet pas d'assurer au sein de la SAGEB la stricte séparation des activités d'assistance en escale, en contradiction avec les dispositions de l'article R. 216-13 du code de l'aviation civile.

L'analyse de la comptabilité analytique de l'aéroport menée pour les années 2008 à 2014 à partir des données fournies par la SAGEB montre l'existence d'un déficit annuel de l'assistance en escale compris entre 4,7 M€ et 7,8 M€. Il s'établit à 11,13 M€ sur la période 2008-2009 et à 38,061 M€ sur la période 2010-2014, soit au total à 49,1 M€ de 2008 à 2014.

Tableau n° 8 – Déficit de l'activité d'assistance en escale de l'aéroport de Beauvais (en €)

		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Total général
201	ENCADREMENT ESCALE	- 348 305	- 473 027	- 439 448	- 421 183	- 435 088	- 552 418	- 529 709	- 3 199 176
202	OPERATIONS	- 342 827	- 745 927	- 758 923	- 887 248	1 475 276	3 485 599	2 178 006	4 403 956
203	PASSAGE	- 1 689 105	- 1 493 897	- 2 993 237	- 4 994 098	- 4 422 407	- 4 757 128	- 4 464 082	- 24 813 954
206	LITIGE BAGAGES	- 103 846	- 204 570	- 242 235	- 241 277	- 208 492	- 211 890	- 200 889	- 1 413 200
207	RESA DESK	- 105 283	- 312 517	- 317 317	- 391 703	- 471 263	- 365 168	- 342 007	- 2 305 258
611	ASSISTANCE PISTE	- 2 128 036	- 3 185 053	- 3 060 965	- 2 369 368	- 3 733 062	- 3 673 235	- 3 716 453	- 21 866 170
		- 4 717 401	- 6 414 991	- 7 812 125	- 9 304 877	- 7 795 036	- 6 074 239	- 7 075 134	- 49 193 803

Source : comptabilité analytique SAGEB.

Les activités d'assistance en escale pour le compte des compagnies aériennes sont donc des prestations assurées à perte par la SAGEB. La chambre rappelle la réglementation sur l'obligation de tenue d'une comptabilité séparée conformément aux dispositions de l'article R. 216-13 du code de l'aviation civile et recommande la tarification au juste coût de ces prestations aux compagnies aériennes.

La SAGEB conteste la qualification de « vente à perte » faite par la chambre. Elle indique, dans sa réponse aux observations provisoires, « s'être comportée en investisseur avisé en économie de marché et a amplement démontré que ses investissements commerciaux avaient bien fait l'objet d'un retour sur investissement en produisant des plans d'affaires démontrant l'équilibre économique du contrat dès l'origine » conformément aux directives européennes et à ses réponses aux observations de la Commission européenne.

La chambre constate, pour sa part, que cet argument ne respecte pas les dispositions du code de l'aviation civile sur les modalités de facturation des prestations d'assistance en escale qui prévoient à l'article R. 216-13 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.* »

C - Les autres ressources de la SAGEB

1 - Le transport de voyageurs

Les recettes de la ligne de transport de voyageurs, comme indiqué *supra*, représentent plus de 157 M€ sur les 215 M€ de produits extra aéronautiques dégagés sur la période 2008-2014, soit 73 % des recettes hors redevances et taxes.

Au cours des négociations, le groupement chambre de commerce et d'industrie de l'Oise-Véolia Transport s'était positionné sur une politique tarifaire contenue du prix du ticket de transport en bus entre Paris et Beauvais-Tillé (limité à 13 € TTC en 2008 et indexé sur la durée du contrat) après avoir annoncé renoncer à une augmentation du prix du ticket à 15 € et au versement d'un intéressement supplémentaire potentiel de 18 M€ du délégant sur la durée de la délégation en cas d'augmentation du prix du ticket. L'offre du candidat lauréat après négociation précisait d'ailleurs avoir « *construit son modèle sur un tarif inchangé à 13 € pour les autocars, du fait de la forte élasticité de la clientèle low-cost et de l'érosion du taux de fréquentation observé depuis plusieurs années.* »

Le prix du ticket de bus Paris-Beauvais a évolué ensuite rapidement à 16 € TTC à la signature de l'avenant n° 3 puis à 17 € TTC sur la grille tarifaire de l'année 2014. La hausse de 30 % du prix du ticket de transport n'a pas empêché l'accroissement de la fréquentation de la ligne de bus. Les produits de l'activité ont donc augmenté de 75 %²⁹ en passant de 9,4 M€ en 2008 à 28,2 M€ en 2014. Ces augmentations n'ont pas été conduites en cohérence avec la formule d'actualisation du contrat et n'ont pas entraîné le versement d'un intéressement supplémentaire au SMABT.

2 - Les produits du domaine et des activités commerciales

Les autres produits de la plateforme sont composés des redevances domaniales et commerciales qui évoluent de 1,8 M€ en 2008 à 4,6 M€ en 2014, soit 25,5 M€ en cumulé sur la période, et des ressources en provenance des parkings, qui passent de 1,6 M€ en 2008 à 4,5 M€ en 2014, soit 26,7 M€ en cumulé sur la période.

Les produits financiers perçus entre 2008 et 2014 s'élèvent à 2,3 M€. Ils sont essentiellement composés des dividendes versés par la filiale de transport de bus TPB en 2013 et 2014.

²⁹ En année pleine 2008.

IV - LES RELATIONS AVEC LA COMPAGNIE RYANAIR

A - Le cadre contractuel

La chambre régionale des comptes de Picardie, lors de son contrôle de 2006, avait déjà fait remarquer que la rédaction des contrats avec les différentes compagnies ne respectait pas les dispositions de la loi n° 94-665 du 4 août 1994 relative à l'emploi de la langue française dans les contrats liant une personne morale de droit public ou une personne privée exécutant une mission de service public.

Les différents contrats entre les compagnies aériennes desservant l'aéroport de Beauvais-Tillé sont rédigés en langue anglaise. La chambre renouvelle son rappel à la réglementation sur l'obligation de rédiger les contrats en langue française avec les compagnies aériennes.

Seule une feuille de fax de type A4 tient lieu de contrat entre la SAGEB et la compagnie Ryanair de 2002 à 2012, alors que cette compagnie représente 85 % du trafic de la plateforme.

Ce document instaure dès 2002 des remises portant sur une réduction de la taxe de sûreté aérienne de 0,457 € par passager à partir de 410 000 passagers en 2004 et par tranche de 100 000 passagers supplémentaires.

Il prévoit également de réduire le montant des redevances aéronautiques à l'atterrissage en fonction du nombre de vols et de passagers de manière dégressive : de 44 % de 1 à 7 vols, de 55 % de 7 à 10 vols et de 70 % au-delà, et d'abaisser de 43 % la redevance passagers jusqu'à 135 passagers et, pour tout passager au-delà du 135^e, d'offrir la gratuité. Ainsi pour un emport moyen de 151 passagers la redevance est réduite de 49 %. Il prévoit enfin de remettre l'ensemble des frais d'assistance en escale. De plus, la SAGEB ne facture pas la redevance de balisage.

De 2010 à 2012, les parties ont modifié leur accord, ce qui a conduit à augmenter les remises accordées à Ryanair.

Ainsi, à partir de 2010, un intéressement d'accroissement de trafic passager de 1,5 € par passager au départ a été accordé à Ryanair par échange de courrier.

En 2011, une réduction de la taxe de sécurité de 0,5 € et la suppression de 0,12 € de la redevance « Personne à Mobilité Réduite » ont été négociées par passager au départ. Une réduction de 2 € par passager supplémentaire a aussi été mise en œuvre au profit de Ryanair.

En 2012, le « contrat cadre » est devenu caduque et les parties ne sont pas parvenues à définir un nouveau contrat avant mars 2013. Seuls des accords souscrits annuellement par le biais d'échanges de courriels ou de courriers ont fait office de contrats commerciaux.

Les parties ont décidé de se rapprocher pour conclure de nouveaux accords commerciaux pour la période de janvier 2012 à 2022. Aucun élément de tarification pour l'année 2012 n'a été fourni. Selon la SAGEB, faute d'accord entre les parties, les dispositions de l'année 2011 ont continué à être mises en œuvre.

En mars 2013, un accord entre les parties est intervenu pour le paiement forfaitaire à Ryanair de 400 000 € d'intéressement hors TVA au titre de l'accroissement de trafic 2012.

Par la suite, la compagnie a réclamé le paiement d'un forfait d'intéressement à l'accroissement de tarif de 650 000 €, payable en dix traites de mars à décembre 2013. La SAGEB a déclaré avoir procédé au versement d'un intéressement de 0,14 € par passager au départ.

A partir de 2014, les échanges de courriers font état d'une négociation triennale pour la période 2014 à 2016. L'année 2014 a été marquée par un long processus de négociation qui a conduit à l'échange de nombreux courriers entre les parties.

Les derniers accords ont porté sur la modification de la structure des redevances aéronautiques. La redevance atterrissage a été fixée à 0,48 € par passager au départ pour l'année 2014, les prestations d'assistance en escale ont été remises à 100 % ainsi que la redevance « personne à mobilité réduite ». La redevance « passager » a été fixée à 1,20 € au lieu de 2,13 € et la taxe de sûreté à 7,7 € par passager au départ, conformément au tarif officiel. La taxe sur les nuisances sonores et acoustiques est totalement remboursée à la compagnie par la SAGEB (0,14 €/passager au départ). Cet accord déconnecte les grilles tarifaires des redevances aéroportuaires et les tarifs réellement appliqués à la compagnie.

Un intéressement marketing est fixé à 0,4 €/passager au départ. Cette prestation est remboursée sous la forme d'un avoir chaque mois, sous l'appellation « *incentives* ».

Pour l'année 2015, les parties ont reconduit les accords de l'année 2014 avec un refus de Ryanair de prise en compte de l'inflation des charges aéroportuaires. Par ailleurs, la compagnie a amorcé des discussions en vue de percevoir un intéressement sur les recettes de la ligne de bus et de la vente de places de parking sur son site internet qui n'ont, semble-t-il, pas abouti.

Ainsi, la contractualisation entre les parties se résume en de simples échanges de consentement. Ce type de contractualisation, juridiquement fragile, ne correspond pas aux « standards » observés avec les autres compagnies ou dans le secteur d'activité. Cette instabilité contractuelle, préjudiciable à la SAGEB, ne permet pas de garantir une continuité d'exploitation sereine.

Ryanair n'a, de son côté, souscrit aucun engagement dans la durée en contrepartie des avantages financiers obtenus. Les accords commerciaux n'entrent pas dans le cadre du dispositif de modulation des redevances aéroportuaires pour accroissement de trafic défini par l'article R. 224-2-2 du code de l'aviation civile puisqu'aucune modulation tarifaire n'a été validée par la commission consultative économique et autorisée par le syndicat délégataire, le SMABT. Ces accords commerciaux ne respectent pas davantage les critères des lignes directrices européennes de 2005 et 2014 sur les aides au démarrage de nouvelles liaisons aériennes à partir d'aéroports régionaux (cf. *supra*). La durée des « rabais et ristournes » est discrétionnaire et ne concerne au surplus que la compagnie Ryanair³⁰. Les divers accords sur une période de plus de 12 ans contreviennent à la réglementation en vigueur et notamment à la durée du dispositif d'aides qui doit être limité à trois ans. De même, les aides ne portent pas sur des liaisons nouvellement ouvertes mais sur un accroissement de trafic. La remise est octroyée sur l'ensemble du trafic et non sur la part propre à l'accroissement. Le dispositif mis en œuvre n'a fait l'objet d'aucune notification à l'autorité déléguée, à la direction générale de l'aviation civile ou encore à la Commission européenne.

³⁰ Cf. analyse ultérieure des relations avec les autres compagnies aériennes.

De ce fait, la chambre considère que les accords entre les parties ne sont compatibles ni avec le cadre réglementaire national, ni avec le cadre réglementaire européen. Elle souligne que ces contrats ne sont pas licites et rappelle l'obligation de tarifier les redevances aéroportuaires conformément aux dispositions de l'article R. 242-2 du code de l'aviation civile en respectant le principe d'égalité de traitement des usagers du service public.

Dans sa réponse aux observations provisoires, la SAGEB considère « *avoir totalement respecté le principe de l'égalité de traitement des usagers du service public dans la mesure où nous aurions consenti des avantages identiques à toute compagnie aérienne qui aurait délivré à l'aéroport de Beauvais un trafic comparable à celui de Ryanair* ».

La SAGEB conteste l'appréciation de la chambre sur l'absence d'autorisation, par l'autorité déléguée, sur la politique de remises aux compagnies aériennes et invoque avoir informé le SMABT des remises commerciales dans son offre de contrat préalablement à l'établissement de la délégation de service public en 2007. Cette affirmation n'est cependant assortie d'aucune pièce justificative. La grille tarifaire de la délégation ne reprend, en tout état de cause, aucune disposition particulière en ce sens et ce point n'a, par ailleurs, pas été confirmé par le SMABT à la chambre.

Ces dispositions commerciales n'ont, pour la chambre, jamais été autorisées par le SMABT et prévues dans la grille tarifaire de l'aéroport. Il s'agit, par conséquent, de dispositions discrétionnaires et discriminatoires, au bénéfice de la compagnie Ryanair.

La SAGEB souligne, dans sa réponse à la chambre, « *que les accords entre les parties remontent à des discussions engagées avec Ryanair en 1995 et 1996 en préambule à son arrivée à Beauvais en mai 1997, à une époque où les cadres réglementaires étaient bien moins contraignants qu'à ce jour.* »

La SAGEB soutient également que dans ses réponses aux questionnaires de la Commission européenne, elle a apporté « *la démonstration de notre comportement d'investisseur avisé en économie de marché dans la mesure où les investissements commerciaux accordés à Ryanair ont généré un retour sur investissement supérieur à leur coût et que ces accords ne sont aucunement des aides au démarrage* ». La chambre n'est pas convaincue par cet argument dans la mesure où l'évolution de la rentabilité de la plateforme a baissé au fur et à mesure du développement du trafic aérien, comme en attestent les plans d'affaires successifs joints aux différents avenants.

B - Les remises accordées sur les redevances aériennes

La SAGEB, qui a confirmé l'existence de remises, a évalué le montant de celles-ci à 22,2 M€ sur la période 2008 à 2014.

Ce montant est sous-évalué. Au regard des écritures dans la comptabilité de l'entreprise, les remises s'élèvent plutôt à 35,2 M€. Ceci est également attesté par l'analyse des écritures de remise du compte client en classe 4.

En se basant sur les accords successifs conclus entre la SAGEB et Ryanair, les remises auraient dû s'établir à 29,8 M€.

De 2008 à 2014, le montant des factures comptabilisées à destination de Ryanair dans les écritures de la SAGEB est de 51,1 M€ ; le montant des encaissements de 14 M€ et la variation du compte client Ryanair de + 1,7 M€.

La chambre constate que les remises accordées à la société Ryanair s'élèvent à 35,212 M€. La SAGEB n'a donc encaissé sur la période que 27,55 % du montant initialement facturé à Ryanair. Selon le gestionnaire, le retraitement de la chambre inclurait de façon marginale des annulations de produits. La chambre précise qu'elle a fondé son évaluation sur les journaux comptables disponibles.

Tableau n° 9 – Ecritures de remises dans les différents journaux concernant le compte client Ryanair

Intitulé des journaux de comptabilité	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
INT01	0 €	0 €	370 672 €	482 562 €	0 €	0 €	0 €	
VT01	0 €	1 272 959 €	4 376 912 €	9 807 501 €	3 929 409 €	4 816 446 €	4 025 896 €	
OD02	344 652 €	0 €	0 €	0 €	4 142 378 €	0 €	2 345 €	
OD04	0 €	554 015 €	331 938 €	596 940 €	0 €	7 009 €	0 €	
OD05	150 695 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	Total Général
Remise en comptabilité	495 346 €	1 826 974 €	5 079 522 €	10 887 004 €	8 071 787 €	4 823 455 €	4 028 240 €	35 212 328 €
Ecart entre remise et créances clients	935 697 €	1 €	- 370 673 €	- 482 563 €	0 €	0 €	0 €	82 464 €
								35 294 792 €

Source : retraitement des journaux de comptabilité SAGEB par la chambre régionale des comptes.

C - Les remises accordées sur l'assistance en escale

La compagnie Ryanair bénéficie de la gratuité totale des prestations en escale.

Jusqu'en 2014, les tarifs des différentes prestations en escale étaient détaillés dans les grilles tarifaires validées par l'autorité déléguée, le SMABT. Leur application aux compagnies aériennes utilisatrices de l'aéroport s'imposait donc à la SAGEB qui n'était pas autorisée à renoncer à leur facturation.

Sur la base du trafic passagers et du nombre de mouvements d'aéronefs de la compagnie Ryanair, les prestations fournies gratuitement à cette seule compagnie représentent au minimum 42,9 M€. Ce montant peut se décomposer en 24,3 M€ de prestations non facturées conformément au guide tarifaire et de 18,6 M€ de « vente à perte ».

La Compagnie Ryanair indique, en réponse aux observations provisoires, ne pas avoir « accès à la comptabilité analytique de l'aéroport de Beauvais. Le droit de la concurrence interdit même à Ryanair de demander de telles informations sensibles du point de vue de la concurrence à l'aéroport. Cependant, rien ne garantit qu'il était prévisible de manière ex ante que les contrats avec Ryanair mèneraient de façon marginale à des pertes et non à des profits pour l'aéroport. »

En l'absence de transmission de pièces par la SAGEB, il n'est pas établi que les contrats passés entre la SAGEB et Ryanair tiennent compte de la rentabilité des accords commerciaux *ex ante* et rien n'indique donc que la SAGEB se soit comportée en investisseur avisé en économie de marché.

Cette somme minimale de 42,9 M€, évaluée par la chambre s'ajoute au montant des remises évoquées précédemment comprises entre 29,7 M€ (base contrat) et 35,2 M€ (base comptabilité). La chambre estime ainsi que sur la période 2008 à 2014 Ryanair a bénéficié de remises exceptionnellement élevées et de prestations à titre gratuit pour un montant compris entre 72,7 M€ et 78,1 M€.

Tableau n° 10 – Evaluation du montant des avantages octroyés à Ryanair

En M€	Remises aéronautiques	Déficit assistance en escale non facturé à Ryanair (Estimation CRC)	Montant des avantages octroyés à Ryanair par SAGEB
Estimation SAGEB	22,283	-	22,283
Estimation CRC sur la base des contrats SAGEB/ RYANAIR	29,796	42,9	72,7
Montant Remisé selon la comptabilité de la SAGEB	35,294	42,9	78,1

Source : retraitement CRC.

En conclusion, la SAGEB a accordé ces remises et libéralités sans y être autorisée par le contrat de délégation, en déconnexion avec les grilles tarifaires en vigueur et en contradiction avec la réglementation relative aux redevances aéroportuaires et aux prestations d'assistance en escale.

Ce dispositif de remises contrevient aux règles de gestion des délégations de service public, et notamment aux principes d'égalité de traitement de neutralité entre les différentes compagnies aériennes usagères de l'aéroport de Beauvais-Tillé.

En ne facturant pas les prestations d'assistance en escale et les redevances, conformément aux grilles tarifaires validées par le SMABT, autorité déléguée, la SAGEB, chargée d'une mission de service public, a accordé une exonération de contributions et taxes publiques, en violation des termes du contrat la liant au SMABT, propriétaire de l'aéroport, et en méconnaissance des textes légaux et réglementaires en vigueur.

V - LES IMPACTS FINANCIERS SUR LA DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

La SAGEB a satisfait aux obligations légales en désignant des commissaires aux comptes. Conformément à ses statuts, sur proposition du président et par décision collective unanime des actionnaires, deux commissaires aux comptes et deux suppléants ont été désignés.

Les commissaires aux comptes ont tous certifié les comptes de la SAGEB, sans aucune réserve, durant la période sous revue.

A - Une comptabilité dissimulant les remises et la rentabilité de la délégation

1 - Les écritures mensuelles d'inventaire

L'analyse des journaux comptables de la SAGEB entre 2008 et 2015 a permis de constater l'existence de nombreuses écritures en débit et en crédit de comptes de classe 7 (comptes de produits) et de classe 6 (compte de charges).

En 2014, en classe 6 les débits sont enregistrés pour un montant de 127,9 M€ et les crédits à hauteur de 70,2 M€ aboutissant à un solde débiteur des comptes de classe 6 de 57,7 M€. Les comptes de classe 6 permettent l'enregistrement des charges et sont par nature des comptes débiteurs. Les crédits en classe 6 ne peuvent être qu'occasionnels et correspondre à des régularisations d'erreur d'imputation comptable ou d'écritures au cours de l'année.

De la même façon en 2014, l'ensemble des comptes de classe 7 correspondant à l'enregistrement des produits de l'année totalisent un montant créditeur de 119,8 M€ et un débit de 60,2 M€, soit un solde créditeur de 59,6 M€. La même remarque peut être faite pour les comptes de classe 7 que pour les comptes de classe 6 (voir *supra*). Le montant des charges, des produits et du résultat de l'année sont conformes aux montants inscrits dans les liasses fiscales du compte de résultat.

Interrogée sur l'existence de ces écritures atypiques, la SAGEB a expliqué que ces écritures résultaient de l'obligation de fournir des comptes intermédiaires le 25 de chaque mois avec une date de clôture à la fin du mois aux actionnaires en vue de la consolidation de leurs comptes.

Un arrêt des comptes est opéré le 25 du mois. Les produits et charges à venir entre le 25 et le 30 sont alors estimés et font l'objet d'une écriture comptable qui est annulée en début de mois suivant. Cette explication n'est pas convaincante car l'obligation de publication de comptes intermédiaires ne s'applique pas à la SAGEB, ce qui a été confirmé par les commissaires aux comptes successifs.

Le motif d'adaptation de la tenue de la comptabilité en fonction de contingences d'établissement de comptes intermédiaires pour les actionnaires n'est donc pas un argument recevable. Cette pratique complexifie inutilement la tenue de la comptabilité de l'entreprise et permet en réalité de dissimuler des remises diverses octroyées à la principale compagnie aérienne de l'aéroport.

Chaque mois, les comptes de produits aéronautiques du compte 706 sont débités par le crédit du compte 419800 « Rabais remises ristournes à accorder et autres avoirs à établir ». Selon les services financiers de la SAGEB, « la remise annuelle de la compagnie Ryanair est ainsi constituée au fil de l'année ». Le cumul du compte 419800 correspond en fin d'année à l'avoir annuel octroyé à Ryanair l'année suivante et « correspond aux avoirs mensuels provisionnés » l'année précédente, selon la SAGEB.

Tableau n° 11 – Ecritures de remise mensuelles extraites du grand livre 2014

Date	Comptes	Comptes	Pièces	Libellé	Echéance	Débit	Crédit
01/02/2014		419800	0000000794	AAE RYANAIR 01/2014	00/01/1900	,00	234 833,85
01/02/2014	706310		0000000794	AAE RYANAIR 01/2014	00/01/1900	110 650,18	,00
01/02/2014	706320		0000000794	AAE RYANAIR 01/2014	00/01/1900	19 442,73	,00
01/02/2014	706340		0000000794	AAE RYANAIR 01/2014	00/01/1900	104 740,94	,00

Source : journaux comptables SAGEB.

Au début de l'année suivante (avril ou mai), les comptes 706310, 706320 et 706340 sont débités par le crédit du compte client auquel est affectée la remise (C300329 Ryanair). Le même mois, le compte 419100 est débité par le crédit des comptes 706. Cette écriture annule alors « la provision d'avoir » constituée sur le compte 419800 l'année précédente.

Ces écritures ont été observées³¹ dans le grand livre 2014 par le débit de comptes de classe 7 (706310 et suivants) et le crédit du compte C300329 à la date du 1^{er} mai 2014. Cette diminution de produit est compensée le même mois à la date du 31 mai 2015 par le crédit de comptes 7 et le débit du compte 419800 sous le libellé « Ext avoir Ryanair 2013 ».

Cette écriture passée dans le journal VT01 correspondant au journal des ventes et avoirs établis ne permet pas de faire le lien directement avec les écritures de remise comptabilisées au journal OD04 qui est un journal d'opérations diverses comptabilisant entre autres des provisions.

Ce jeu d'écriture comptable conduit la SAGEB à maintenir dans ses comptes en fin d'année 2014 : 352 021 € en crédits du compte 419700 « Clients autres avoirs », 3 169 487,37 € en crédits du compte 419800 et 4 292 268,74 € en débit du compte 411100 « Clients » (balances générales) dont 3 041 222,96 € uniquement pour le compte client Ryanair (C300329 dans la balance auxiliaire du compte 411100 clients). Il permet ainsi, lors de l'établissement des comptes annuels, de ne pas faire apparaître la compagnie Ryanair, qui est la principale bénéficiaire du dispositif.

2 - Les libellés des remises

Des dispositions contractuelles avec des compagnies aériennes prévoient la fourniture de prestations commerciales de publicité par la SAGEB pour le compte de certaines compagnies, ou des dispositifs d'intéressement au développement du trafic dénommés « marketing incentives » et « environnement incentives », accordés à la compagnie Ryanair, au moyen d'un avoir mensuel venant en déduction des recettes aéronautiques dues en fonction du nombre de passagers transportés par celle-ci.

La nature et la définition de ces dernières prestations sont ambiguës et ne permettent pas de savoir s'il s'agit de remises commerciales ou de remboursement de prestations de marketing conduites par Ryanair au profit de la SAGEB. Elles représentent, selon la SAGEB, un montant de 3,5 M€ sur la période 2008 à 2015.

3 - Le processus de facturation des compagnies

De nombreuses anomalies ont été relevées dans la facturation des prestations aéroportuaires auprès de plusieurs compagnies aériennes

Cette pratique a été justifiée, en cours d'instruction, par l'existence d'accords commerciaux en dehors du cadre tarifaire présenté en commission consultative économique et validés par le SMABT.

L'analyse du processus de facturation à la compagnie Ryanair permet de constater que les factures sont initialement établies selon un quantitatif de prestations et un prix unitaire conformes au guide tarifaire annexé au contrat de délégation.

Les accords commerciaux conduisent ensuite la SAGEB à n'encaisser qu'une partie des montants facturés, parfois en l'absence d'un réel contrat commercial, sur la base d'une simple lettre ou de courriels échangés, et à maintenir ainsi des sommes dues en compte client de façon injustifiée au regard des délais de paiement.

³¹ Tableau récapitulatif n° 21 en annexe.

Ils amènent ensuite la SAGEB à suivre le recouvrement des créances de ces compagnies non pas sur la base des factures émises mais en réalité en fonction de la comptabilisation d'un nombre de passagers au départ de l'aéroport multiplié par un prix par passager validé entre les deux parties. Cette modalité de tarification n'est ni validée par l'autorité délégante, le SMABT, ni reprise dans la grille tarifaire de la plateforme et correspond en fait à une redéfinition informelle des redevances aéroportuaires entre les parties.

L'écart entre le montant de la facture émise initialement et les sommes dues au titre des accords commerciaux fait l'objet d'un avoir annuel de plusieurs millions d'euros chaque année, dont la SAGEB indique s'assurer du suivi à travers le contrôle du compte client concerné dans sa comptabilité.

Aucune pièce ne justifie, au regard des tarifs fixés par le délégant, l'avoir annuel de 3 233 404,17 € consenti à Ryanair au titre de l'exercice 2013 et celui de 3 107 589,54 € consenti au titre de l'exercice 2014.

Pour l'année 2014, seul un courrier électronique entre la compagnie aérienne et la SAGEB atteste d'un accord entre les parties. L'avoir annuel pour l'année 2014 de Ryanair ne comporte aucune justification quantitative ou tarifaire des remises accordées qui sont forfaitaires.

L'analyse des échanges entre Ryanair et la SAGEB démontre l'intention délibérée des deux parties de déroger à l'application de la grille tarifaire de la délégation aéroportuaire. L'instruction n'a pas permis de connaître les montants remboursés par la SAGEB à Ryanair au titre de la taxe de sûreté ou de la taxe sur les nuisances sonores.

Le processus comptable de facturation mis en place est adossé à un processus d'émission d'avoirs qui permet de réconcilier la facturation officielle avec la facturation officieuse, en fonction des paiements effectifs de la compagnie Ryanair.

Les commissaires aux comptes en charge de la certification des comptes estiment, pour leur part, en réponse à la chambre, qu'ils n'avaient pas à émettre une opinion sur le contenu des relations commerciales entre la SAGEB et les compagnies aériennes et « *que la difficulté de contractualiser avec Ryanair a toujours été parfaitement connue par les actionnaires* ». La chambre rappelle que dans une convention de délégation de service public, les conditions de tarification du service rendu à l'utilisateur relèvent de la responsabilité de la personne publique délégante (SMABT) et s'imposent donc à la SAGEB et aux usagers (compagnies aériennes et passagers). La forme de la facture doit correspondre aux dispositions du code de commerce définies aux articles L. 441-3, L. 441-4 et L. 441-5 dudit code. Les factures doivent faire mention de « *toute réduction de prix acquise à la date de la vente ou de la prestation de service* ».

La chambre rappelle également le principe d'égalité devant le service public qui signifie que toutes personnes se trouvant dans une situation identique vis à vis du service public doivent bénéficier du même traitement. Ce principe conduit à ne pas pouvoir faire varier les tarifs contractualisés dans la convention de délégation de service public en fonction de la politique commerciale du délégataire, ni à s'affranchir des règles fixées par le code de l'aviation civile (article R. 242-2 cf. *infra*).

4 - La séparation comptable des activités d'assistance en escale

L'article R. 216-13 du code de l'aviation précise que « *Le gestionnaire d'un aérodrome [...] qui fournissent des services d'assistance en escale sur les aérodromes, doivent³², [...] opérer une stricte séparation comptable entre les activités liées à la fourniture de ces services et leurs autres activités. Cette séparation est effectuée suivant des règles définies à cet effet par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé du budget.*

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 gestionnaire d'aérodrome, le ou les commissaires aux comptes, ou l'agent comptable, 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. »

Il n'existe pas de rapport spécial des commissaires aux comptes au sein de la SAGEB sur ce sujet et les commissaires aux comptes successifs soulignent ne pas avoir été missionnés par la SAGEB à cet effet.

La SAGEB a confirmé, en réponse à la chambre, ne pas tenir de comptabilité commerciale séparée des prestations d'assistance en escale. Elle a indiqué tenir une comptabilité analytique qu'elle ne soumet pas à la certification des commissaires aux comptes.

Selon elle, sa comptabilité analytique sépare bien les activités de l'entreprise et permet de déterminer « *les différentes contributions financières* » de chacune. De plus, elle fait état de l'absence de publication d'arrêté d'application de l'article R. 216-3 pour s'exonérer de l'obligation de certification des comptes d'assistance en escale.

Or, un arrêté d'application a bien été pris par la direction générale de l'aviation civile le 7 novembre 2001 et publié au journal officiel du 27 novembre 2001. Cet arrêté précise les dispositions relatives à la tenue de la comptabilité d'assistance en escale.

La tenue d'une simple comptabilité analytique est autorisée à condition de l'assortir de procédures d'affectation des charges communes par activité et de définitions explicites et contrôlables des clés de répartition dans la documentation comptable interne de l'entreprise. La comptabilité analytique de la SAGEB ne répond pas à ces obligations.

La chambre recommande la certification des comptes des activités d'assistance en escale et la tenue d'une comptabilité conformément aux dispositions de l'article R. 216-13 du code de l'aviation civile et de son arrêté d'application.

5 - Le bilan

Les articles 621-8 et 942-22 du plan comptable général repris au recueil des normes comptables françaises précisent que « *les biens mis dans la concession par le concédant ou par le concessionnaire sont inscrits à l'actif du bilan de l'entité concessionnaire. L'inscription à l'actif du bilan du concessionnaire de la valeur des biens mis gratuitement dans la concession par le concédant comporte une contrepartie au passif du bilan, classée dans les autres fonds* ».

³² A compter de leur premier exercice comptable clos postérieurement au 30 juin 1999.

« Les immobilisations incorporelles ou corporelles mises en concession par le concédant ou par le concessionnaire sont inscrites au compte 22 ; les immobilisations corporelles sont ventilées dans les mêmes conditions que celles inscrites au compte 21. Le compte 229 "Droits du concédant" enregistre la contrepartie de la valeur des biens mis gratuitement dans la concession par le concédant. »

La valeur des biens remis en début de concession à la SAGEB sont inscrits dans les comptes du SMABT à hauteur de 49,95 M€. Ce montant n'est pas repris au bilan de la SAGEB.

Or, l'évaluation des terrains et bâtiments apportés par l'Etat³³ au SMABT, lors du transfert de l'infrastructure en 2008, a été arrêtée à 19 M€ en 2010. L'inventaire des biens, autres que les terrains et bâtiments, remis en fin de délégation par la chambre de commerce et d'industrie de l'Oise au SMABT et immédiatement transférés à la SAGEB à titre gratuit³⁴, fait état d'une valeur nette comptable des immobilisations transférées de 14 M€. La direction générale de l'aviation civile a validé par courrier du 24 novembre 2008 le plan d'apurement de l'excédent de la taxe d'aéroport constaté au 31 mai 2008 pour un montant de 3,8 M€ et le transfert de l'excédent de taxe pour un montant de 0,1 M€.

Il apparaît donc que l'inventaire comptable et physique des biens remis à la SAGEB existait et pouvait être inscrit au bilan de l'entreprise en tant qu'immobilisations mises en concession.

Les commissaires aux comptes, interrogés sur ce point par la chambre, ont indiqué que la SAGEB *« a choisi comme politique comptable de ne pas enregistrer ces immobilisations dans son bilan. Ce choix comptable est prévu par les textes et est utilisé par de nombreuses sociétés (cf. memento comptable - article 4121 "lorsque les biens sont remis au délégant à titre gratuit en fin de concession, il peut être difficile de déterminer leur valeur sur lequel le concessionnaire ne dispose pas d'un droit de propriété. Dans certains cas, cette difficulté est telle qu'elle peut conduire à ne pas les inscrire à l'actif du bilan du délégataire")*. La société SAGEB fait état de cette option dans son annexe aux comptes annuels ».

La SAGEB indique, en réponse aux observations provisoires de la chambre, que le choix comptable *« fait l'objet annuellement d'une justification des appréciations dans le rapport des commissaires aux comptes. »* [...] *« Il paraîtrait au surplus inéquitable que la SAGEB verse à la fois une redevance au titre de l'usage de ces biens et ait à supporter en sus le coût des actifs liés à la mise à disposition de ces biens. »*

Dans la mesure où, comme indiqué *supra*, les biens ont fait l'objet d'un inventaire valorisé en début de délégation et figurent à l'actif du compte du SMABT en immobilisations mises en concession, les arguments présentés ne sont pas recevables.

Cette absence d'inscription au bilan des immobilisations en jouissance temporaire a des conséquences en termes de suivi comptable du patrimoine de la délégation. Elle ne permet pas d'évaluer les provisions de renouvellement et de différencier les financements alloués au maintien du potentiel productif des installations concédées.

Elle ne permet pas, par ailleurs, de distinguer les immobilisations apportées par le délégant de celles apportées par le délégataire et de contrôler le maintien de la valeur des actifs en fin de délégation.

³³ Par la direction générale des finances publiques.

³⁴ Annexe 6 du protocole relatif à la fin de la concession 2002-2008 de l'aéroport de Beauvais.

Ainsi, le renouvellement du matériel informatique, les équipements industriels et de sécurité sont inscrits par le délégataire en nouvelles immobilisations alors que ces dépenses correspondent en réalité pour partie à des dépenses de renouvellement d'équipement vétuste.

La chambre rappelle l'obligation de mise en œuvre de l'article 942-22 du plan comptable général et l'inscription des immobilisations apportées gratuitement par le délégant en début de contrat au bilan de la SAGEB.

6 - Les comptes de la SAGEB et TPB ne sont pas consolidés

La SAGEB est une société par actions simplifiée, détenue par la chambre de commerce et d'industrie de l'Oise et Véolia Transport devenu Transdev, totalement dédiée à la gestion et à l'exploitation de l'aéroport de Beauvais-Tillé.

Elle détient, depuis 2010, l'ensemble des titres de la société TPB, qui assure le transport de voyageurs entre l'aéroport de Beauvais-Tillé et Paris pour le compte exclusif de la SAGEB dans le cadre du contrat de convention de gestion de l'aéroport.

Les comptes de la SAGEB sont consolidés selon la méthode dite de l'intégration proportionnelle dans les comptes de la CCI de l'Oise et de Véolia Transport. Cette intégration proportionnelle concerne aussi la filiale de la SAGEB, TPB, dont les comptes sont ainsi consolidés directement au sein de ceux des deux actionnaires de la SAGEB.

Cette pratique, bien que conforme aux règles de consolidation fixées par la réglementation comptable applicable aux sociétés commerciales (CRC³⁵ 99-2), nuit cependant à la lisibilité du périmètre économique global de l'activité du gestionnaire de l'aéroport, en maintenant des comptes réciproques en produits et en charges dans les comptes des deux entités (SAGEB et TPB).

Cette situation est contraire au choix de l'autorité délégante, le SMABT, qui a imposé dans le cahier des charges de la délégation de service public la création d'une société spécifique dans le but de mieux suivre l'activité économique du concessionnaire.

Par ailleurs, l'activité de la filiale TPB est totalement dédiée au transport de voyageurs entre l'aéroport et Paris, et dépendante des clauses du contrat de délégation. Cette activité, comme démontré plus haut, est un élément essentiel à la pérennité du modèle de développement de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Ainsi, l'absence de consolidation des comptes au sein de ceux de la SAGEB empêche de retranscrire dans les comptes sociaux la rentabilité réelle du contrat de délégation de service public de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Beauvais-Tillé.

L'absence de consolidation des comptes ne peut être suppléée par la fourniture de trois tableaux de calcul du taux de rentabilité interne des deux entités puis de l'ensemble regroupé, dans la mesure où les méthodes de calcul mises en œuvre ne permettent pas de fournir aisément les excédents de trésorerie générés par les deux activités combinées.

La chambre recommande donc de conduire une consolidation dite par palier de la filiale TPB dans les comptes de la SAGEB dans le but d'améliorer l'information des parties prenantes.

³⁵ Comité de réglementation comptable.

B - Les conséquences des politiques tarifaires de la SAGEB

1 - Sur la rentabilité du contrat de délégation

La stratégie initiale de la délégation était fondée sur un développement de la plateforme maîtrisé et respectueux de l'environnement et consistait en trois principales orientations :

- développer le trafic dans la limite de 21 000 mouvements commerciaux par an qui était à l'époque le maximum fixé par le plan d'exposition au bruit, à l'horizon 2012 et jusqu'en 2022 ;
- développer les retombées économiques en termes d'emplois directs et indirects liés à l'exploitation de la plateforme ainsi qu'en matière de tourisme et de zones d'activités ;
- intégrer la gestion de l'aéroport dans le cadre du plan environnemental.

Le cadre contractuel a rapidement évolué entre les parties au point que quatre avenants sont venus bouleverser l'économie générale du contrat en autorisant, dès 2012, une augmentation importante du trafic aérien à 32 000 mouvements par an à l'horizon 2022 puis en 2014 à 28 942 mouvements par an à l'horizon 2022.

Le chiffre d'affaires de la durée totale de la délégation de service public était évalué à l'origine du contrat à 527 M€ (hors recettes régaliennes)³⁶. L'avenant n° 3 a porté le chiffre d'affaires de la délégation à 698 M€, soit une progression de 33 %. L'avenant n° 4 estime le même chiffre d'affaires à 634 M€ (soit 867 M€, y compris les recettes régaliennes). Le suivi du plan d'affaires en 2014 fait apparaître un prévisionnel de 659 M€ (soit 894 M€, y compris les recettes régaliennes).

Cet accroissement de l'activité correspond en réalité au scénario de développement intense n° 3 de l'offre initiale, qui prévoyait une augmentation des versements au syndicat au titre de l'intéressement de 13,2 M€ s'ajoutant au montant de la redevance d'occupation du domaine public, fixée forfaitairement à 10,8 M€ sur la période 2008-2023.

2 - L'évolution de la rentabilité du contrat

L'excédent brut d'exploitation global de la délégation passe de 83,21 à 71,2 M€, soit une baisse de 15 %, et le résultat avant impôt est en diminution de 70 % en passant de 20,32 M€ à 6,7 M€. Les perspectives fournies par le délégataire démontrent que le développement de l'aéroport réduit la rentabilité de l'infrastructure et pose la question de la pertinence de la politique de développement de la plateforme.

Plusieurs raisons cumulatives peuvent expliquer cette situation. Le niveau des remises consenties aux compagnies aériennes en dehors des dispositions contractuelles, la dérive des charges d'exploitation, le transfert de la rentabilité du contrat dans la filiale de transport de voyageurs TPB détenue par la SAGEB, ou encore le versement de « *management fees*³⁷ » aux actionnaires, non prévu initialement au contrat.

³⁶ A 729,7 M€ avec les recettes de la TSA.

³⁷ Les « *management fees* » sont des transactions payées à la société mère par la filiale, en contrepartie de services administratifs rendus et d'une implication dans la gestion ou la définition de la stratégie.

Cette rentabilité, prévue en baisse sur la période 2008-2023 de 70 % alors que le trafic aérien et le nombre de passagers projetés seront respectivement supérieurs de 33,2 % et 33,5 %, remet sérieusement en cause l'argumentaire de la SAGEB sur son comportement d'investisseur avisé en économie de marché.

Tableau n° 12 – Evolution des paramètres du contrat sur la période 2008-2023

	Contrat initial	Avenant 3	Avenant 4	Prévision 2014	% évolution
CA en M€ hors recettes régaliennes	527	698	634	659	25 %
CA en M€ y compris recettes régaliennes	729,7	953 ³⁸	867	894	22 %
EBE en M€	83,21	96,07	75,5	71,12	- 15 %
RESULTAT EXPLOITATION en M€	27,84	27,07	6,57	1,62	-15%
RESULTAT AVANT IMPOT en M€	20,32	22,76	9,28	6,17	- 70 %
Nombre de passagers	46 090 853	59 450 852	56 660 852	61 563 412	34 %
Nombre de mouvements	310 434	411 209	389 662	413 519	33 %
TRI SAGEB	-	-	8,15 %	9,45 %	
TRI TPB	-	-	13,57 %	20,34 %	
TRI CONCESSION	-	-	7,94 %	9,78 %	

Source : retraitements chambre régionale des comptes.

Tableau n° 13 – Evolution des paramètres du contrat sur la période 2008-2014

2008-2014	Contrat initial	Avenant 3	Avenant 4	Bilan 2014	% évolution
CA y compris recettes régaliennes (en M€)	-	-	312,6	314	
CA hors recettes régaliennes (en M€)	235,875	249,797	255	256,3	
EBE	35,865	37,809	37,249	39,376	10 %
RESULTAT EXPLOITATION	17,236	11,223	10,843	13,8	- 20 %
RESULTAT AVANT IMPOT	11,887	9,367	12,148	15,184	28 %
Nombre de passagers	19 657 908	23 024 644	22 315 852	22 470 348	14 %
Nombre de mouvements	112 434	164 901	154 552	154 625	38 %

Source : retraitements chambre régionale des comptes.

C - La rentabilité cachée de la délégation

1 - Les perspectives financières de TPB et de la SAGEB

a - La prospective financière de la SAGEB établie en 2014

Sur la période 2008-2014, le chiffre d'affaires de la SAGEB a progressé en moyenne annuelle de 10 % pour une augmentation du nombre de passagers de 18 % et du nombre de mouvements d'aéronefs de 17 %. Simultanément, les charges d'exploitation ont progressé de 19 % en moyenne annuelle.

Sur la période 2014-2022, la prospective fournie en 2014 propose une hausse du trafic et du nombre de voyageurs de 2 % par an et une progression du chiffre d'affaires de 3 %. Elle anticipe, par ailleurs, une hausse des charges de 4 %, soit à un rythme plus rapide que celui des produits.

³⁸ Estimation chambre régionale des comptes.

L'augmentation des charges se répartit entre une hausse de la masse salariale de 5 % par an, avec un bond de 1,6 M€ en 2015, une croissance de la sous-traitance de 5 % par an avec 2,6 M€ de plus en 2015 en passant de 24 M€ à 26,7 M€ et une hausse des autres charges de 3 % en moyenne par an, dont 7 % au titre des frais généraux.

Ces importantes fluctuations ne sont pas corrélées à l'évolution antérieure constatée des charges et ne reposent pas sur des hypothèses étayées. Or, ces hausses influent fortement sur l'évaluation de la rentabilité du contrat conduisant à un résultat d'exploitation de la SAGEB négatif de 2016 à 2022.

Cependant, les résultats d'exploitation de la SAGEB seraient positifs de 2016 à 2023 si les produits et les charges d'exploitation évoluaient proportionnellement à la fréquentation de l'aéroport, comme observé par le passé.

En facturant les redevances aéroportuaires³⁹ conformément à la grille tarifaire, sans remises et en facturant à prix coûtant les charges d'assistance en escale, la SAGEB aurait alors perçu 84,4 M€ supplémentaires sur la période 2008-2014 (dont 11,1 M€ uniquement pour l'année 2014).

Au rythme des remises et du déficit de l'assistance en escale constatés en 2014, sur les 7,5 ans restant à courir du contrat, le montant supplémentaire de produits non perçus atteindrait 83,2 M€. La perte de produits totale serait alors de 167,7 M€ pour la SAGEB sur la période 2008-2022.

Une gestion conforme au contrat de délégation de service public rendrait la délégation très rentable pour les établissements publics (SMABT, chambre de commerce et d'industrie de l'Oise) et les actionnaires de la société aéroportuaire. Seule une éventuelle ouverture à la concurrence de la ligne de bus entre Paris et l'aéroport de Beauvais-Tillé serait susceptible de remettre en cause cette perspective financière.

b - L'impact de la prospective de la filiale TPB

L'impact de la prospective financière de la filiale TPB sur les résultats financiers de la SAGEB est significatif. Le plan d'affaires actualisé par la société TPB en 2014 fait apparaître un taux de rendement interne de 20,34 %. Il devrait même atteindre 44 % en l'absence de trois renouvellements de la flotte de bus sur la période 2014-2023.

Dans ces conditions, la chambre recommande de justifier et documenter les hypothèses des perspectives de la SAGEB et TPB.

2 - Le montant de l'intéressement du SMABT

La méthodologie de calcul du taux de rentabilité interne du contrat⁴⁰ a fait l'objet de deux avenants en décembre 2012 et janvier 2014. La rentabilité est calculée en fonction du taux d'actualisation, qui égalise les flux de trésorerie sur la durée de la délégation. En finances d'entreprise, ce taux se compare à un taux cible correspondant au coût moyen pondéré du capital du projet.

³⁹ Dont les tarifs sont inférieurs au prix du marché.

⁴⁰ Le taux de rentabilité interne ou TRI d'un investissement est synonyme du taux de rentabilité de cet investissement. Il se compare au coût moyen pondéré du capital exigé par les investisseurs pour rémunérer le risque sur les fonds propres et le coût du financement.

Le taux cible a été établi à 10 % en début de contrat puis relevé à 10,2 % par les avenants n^{os} 3 et 4. Ce taux cible est élevé au regard du faible risque du contrat. A titre de comparaison, les contrats de régulation des aéroports de Lyon et d'Aéroports de Paris fixent le taux de coût moyen pondéré du capital à 6,28 % et 5,8 %⁴¹.

En cas de taux de rentabilité supérieur, le montant d'un intéressement devait alors être déterminé pour ramener le taux de rentabilité interne au taux cible. Selon les dispositions du contrat, cet intéressement devait être partagé à 50 % entre la SAGEB et le SMABT. L'avenant n° 4 a instauré un mécanisme de dotation d'un fonds de travaux en substitution au dispositif d'intéressement. Or, seuls les encaissements et décaissements réels de trésorerie permettent de calculer le taux de rentabilité interne du contrat. Les sommes versées en dotation au fonds de travaux ne pourront être prises en compte pour le calcul dudit taux que lors de leur décaissement effectif, suite à la réalisation de travaux.

Le taux de rentabilité interne du contrat calculé par la SAGEB est demeuré inférieur au seuil de déclenchement de l'intéressement fixé à 10 % puis à 10,2 %, à l'exception de l'année 2011. L'intéressement a été évalué cette année-là à 248 826 €. Il a été partagé à 50 % entre les parties. Le SMABT a ainsi perçu 124 413 € d'intéressement en décembre 2012.

La chambre remarque que depuis lors, aucun autre intéressement n'a été versé, malgré la hausse de 22 % du chiffre d'affaires de la délégation (avec les recettes régaliennes), l'accroissement de 33 % du nombre des passagers et de 34 % du nombre de mouvements d'avions.

Le développement de la plateforme se positionne en fait entre les scénarios 3 et 4 de l'offre initiale du groupement chambre de commerce et d'industrie de l'Oise-Véolia Transport⁴². Par conséquent, le mécanisme d'intéressement adossé au contrat aurait dû générer 24 M€ de recettes pour le SMABT. Or, pour l'instant, seuls les 10,8 M€ prévus au contrat initial seront versés sur la durée de la délégation au titre de la redevance d'occupation du domaine public.

Par ailleurs, lors de ces négociations, le groupement précité avait estimé à 18 M€ (29 M€ au lieu de 11 M€) l'impact, sur le montant de la redevance d'occupation, d'une hausse de 13 € à 15 € du tarif sur la ligne de bus Paris-Beauvais, avant d'indiquer renoncer à cette proposition pour maintenir l'attractivité de la ligne. Or, dans les faits, la hausse de tarif a bien été acceptée par le SMABT sans que les conditions d'augmentation de la redevance d'occupation du domaine public ou d'intéressement ne soient renégociées entre les parties.

3 - La méthodologie de calcul de l'intéressement

Le délégataire fournit au SMABT des tableaux de calculs du taux de rentabilité du contrat basés sur des méthodes de calcul des excédents de trésorerie définies par l'avenant n° 4. Les calculs s'effectuent selon une méthode propre au contrat qui minore le taux de rendement interne du projet.

⁴¹ Page 31 du contrat de régulation économique de l'aéroport de Lyon et page 6 du contrat de régulation de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

⁴² Tableau n° 23 en annexe.

Les calculs ne retranscrivent pas la réalité de la rentabilité du contrat et comportent plusieurs biais méthodologiques. En projetant des flux futurs sur la base de perspectives de la SAGEB et de TPB insuffisamment justifiées, la SAGEB minimise de fait la rentabilité de la délégation. La valeur des différents flux d'excédent de trésorerie est déterminée en retranchant à la capacité d'autofinancement, la variation du besoin en fonds de roulement, le montant des investissements réalisés et en ajoutant les subventions perçues.

La méthodologie usuelle de calcul de la capacité d'autofinancement (CAF) par la méthode additive à partir de l'excédent brut d'exploitation (EBE) se détermine en ajoutant ou soustrayant à l'EBE les produits financiers et les charges financières décaissés, les produits et charges exceptionnelles décaissés, l'impôt et la réduction de charges sur les sociétés ainsi que la participation des salariés.

Dans la méthodologie du contrat, l'EBE utilisé pour le calcul de la CAF correspond à l'EBE des comptes sociaux retraités, dénommé EBE annexe 14 bis. Ce retraitement aboutit à soustraire deux fois des charges déjà prises en compte dans le calcul de l'EBE social comme la participation de la SAGEB au plan tourisme (compte n° 623510), l'intéressement de la SAGEB (compte n° 62880) et la reprise de la subvention du SMABT.

La fiscalité prise en compte est « une fiscalité normalisée » à 33,33 % alors que par nature les contrats de délégation réduisent fortement l'impôt sur les sociétés par le biais des amortissements de caducité. La baisse de charges liées au dispositif « crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi » (CICE) n'est pas projetée sur les années à venir.

Les excédents de trésorerie de la filiale TPB sont pris en compte par le biais du versement des dividendes. Or, les dividendes redistribués sont inférieurs aux excédents de trésorerie disponibles au sein de la filiale car ils sont nets des charges d'amortissement, qui sont par nature des charges calculées et non décaissables.

La chambre estime donc que seul un tableau de trésorerie des comptes consolidés de la SAGEB et de TPB, conforme au règlement CRC 99-02 déjà cité, permettrait de prendre en compte les flux de trésorerie générés par la filiale de transport de voyageurs. Elle recommande donc de redéfinir le tableau de calcul du taux de rentabilité interne du contrat à partir de ce modèle.

En appliquant la méthode préconisée par la chambre, le taux de rentabilité interne du contrat serait alors supérieur à 10,2 % et impliquerait l'abondement du fonds de travaux ou un reversement au SMABT, autorité publique délégante. De plus, en réintégrant les remises octroyées aux compagnies aériennes sans autorisation du syndicat mixte et en facturant les prestations d'assistance en escale à leur coût de revient, conformément à la réglementation en vigueur, la rentabilité du contrat serait largement supérieure à 10,2 % et dégagerait un intéressement de l'ordre de plusieurs dizaines de millions d'euros.

*
* *

ANNEXE

Tableau n° 14 – Fréquentation de l'aéroport par compagnie

Trafic et mouvements de l'aéroport de Beauvais-Tillé									
	Passagers	dont Ryanair		dont Blue air	dont Wizz Air	dont Air Moldova	dont Jetair	dont Eurolot	Autres
1997	207 000	127 453	62 %						
1998	260 000	194 211	75 %						
1999	387 000	315 771	82 %						
2000	387 229	346 551	89 %						
2001	422 972	371 376	88 %						
2002	677 857	459 572	68 %						
2003	969 445	806 383	83 %						
2004	1 427 595	1 292 368	91 %		40 919				
2005	1 848 484	1 528 405	83 %	4 023	162 465				
2006	1 887 971	1 626 279	86 %	28 947	148 861				
2007	2 155 633	1 907 662	88 %	69 795	138 256				
2008	2 484 635	2 212 165	89 %	81 072	178 340				
2009	2 591 864	2 210 078	85 %	79 414	300 088				
2010	2 931 796	2 465 476	84 %	84 660	377 812				
2011	3 677 794	3 185 327	87 %	90 083	401 370				
2012	3 865 562	3 369 400	87 %	86 789	397 075	6 502			2 796
2013	3 952 908	3 382 403	86 %	79 757	452 354	13 872	18 987	3 479	2 056
2014	4 024 201	3 353 377	83 %	88 537	525 480	23 924	20 249	9 865	2 769

Source : SAGEB.

Tableau n° 15 – Evolution des comptes de produits sur la période (en €)

		2008 (7 mois)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL PERIODE
70	CHIFFRE D'AFFAIRES	19 357 980	35 351 541	41 355 531	50 876 147	54 030 252	56 579 157	57 340 076	314 890 683
722000	PRODUCTION IMMOBILISEE IMMOB CORP	0	0	5 797 381	0	14 400 697	1 418 624	0	21 616 702
75	PRODUITS DE GESTION COURANTE	1 181	1 589	6 320	16 739	3 975	- 4 775	4 421	29 449
76	PRODUITS FINANCIERS	16 328	19 537	8 944	95 714	100 294	1 562 742	581 862	2 385 423
77	PRODUITS EXCEPTIONNELS	0	42	9 994	6 839	2 185	1 811	5 188	26 059
78	REPRISE AMORT ET PROVISION	34 448	505 955	794 882	275 815	352 077	244 556	1 467 648	3 675 381
79	TRANSFERT DE CHARGE	658 099	119 946	95 246	163 705	114 235	112 482	194 388	1 458 100
7	COMPTES DE PRODUITS	20 068 035	35 998 610	48 068 297	51 434 959	69 003 715	59 914 597	59 593 584	344 081 796

Source : balances des comptes 2008-2014 SAGEB.

Tableau n° 16 – Ventilation des produits aéronautiques par nature de redevance (en €)

	2008 (7 mois)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
PASSAGERS	830 485	1 603 449	1 781 671	2 218 726	2 294 451	2 687 226	3 093 551	14 509 560
ATTERISSAGE	503 565	954 876	1 052 807	1 205 060	1 228 752	1 116 651	1 259 216	7 320 927
STATIONNEMENT	1 345	1 532	11 733	675	1 811	1 055	1 774	19 926
BALISAGE	3 312	9 423	19 631	17 241	19 920	31 597	37 196	138 319
TAXE AEROPORT	4 477 505	8 248 271	10 390 324	12 495 181	14 248 076	15 552 509	15 506 803	80 918 669
FRET	0	0	0	0	0	0	0	-
RRA	-	-	- 199 597	- 925 643	- 387 549	- 1 154 176	- 913 134	- 3 580 099
TOTAL	5 816 211	10 817 552	13 056 568	15 011 239	17 405 462	18 234 862	18 985 407	99 327 301

Source : balances des comptes 2008-2014 SAGEB.

Tableau n° 17 – Chiffre d'affaires par nature de produits extra-aéronautiques (en €)

VENTILATION DES PRODUITS EXTRA AERONAUTIQUES								
	2008 (7 mois)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
ASSISTANCE	532 361	1 154 974	364 787	576 261	657 165	930 735	881 142	5 097 425
REDEVANCES COMMERCIALES & DOMANIALES	1 849 858	3 008 642	3 329 010	4 182 696	4 203 337	4 310 661	4 642 006	25 526 209
PARKING AUTO	1 689 171	3 006 809	3 519 231	4 469 758	4 830 989	4 679 664	4 565 435	26 761 057
BUS	9 419 696	17 287 146	20 922 766	26 447 043	26 811 397	28 240 197	27 947 648	157 075 893
AUTRES	50 666	76 417	163 169	189 149	121 603	183 038	318 437	1 102 480
TOTAL	13 543 759	24 535 999	28 300 972	35 866 919	36 626 502	38 346 308	38 356 683	215 563 065

Source : balances des comptes 2008-2014 SAGEB.

Tableau n° 18 – Produits financiers entre 2008 et 2015 (en €)

	2008 (7 mois)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL	% sur période
REVENUS DES TITRES DE PARTICIPATION	0	0	0	0	0	1 500 000	540 000	2 040 000	1 %
REVENUS DES PRETS	0	0	0	0	302	507	293	1 102	0 %
REVENUS DES CREANCES COMMERCIALES	0	0	0	0	0	0	87	87	0 %
REVENUS DES VALEURS MOBILIERES DE PLA	0	0	0	53 995	71 790	53 732	10 097	189 614	0 %
PRODUITS NETS S/CESSIONS VALEURS MOBI	16 328	19 537	8 944	41 720	28 202	8 504	5 371	128 606	0 %
AUTRES PRODUITS FINANCIERS	0	0	0	0	0	0	26 014	26 014	0 %
PRODUITS FINANCIERS	16 328	19 537	8 944	95 714	100 294	1 562 742	581 862	2 385 423	1 %

Source : balances des comptes 2008-2014 SAGEB.

Tableau n° 19 – Evolution des charges sur la période 2008-2014 (en €)

		2008 (7 mois)	2009	2010	2011
60	ACHAT	- 490 053	- 1 043 104	- 7 297 669	- 1 262 906
61	SERVICES EXTERIEURS	- 8 949 285	- 16 537 553	- 17 666 582	- 22 671 134
62	AUTRES SERVICES EXTERIEURS	- 4 288 891	- 5 111 164	- 4 583 423	- 6 760 606
63	IMPOTS TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILES	- 465 813	- 861 493	- 1 276 740	- 1 448 232
64	CHARGES DE PERSONNEL	- 3 524 593	- 8 295 094	- 10 442 362	- 11 244 875
65	AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE	- 369 272	- 247 899	- 674 240	- 688 582
66	CHARGES FINANCIERES	0	- 38 783	- 90 258	- 340 441
67	CHARGES EXCEPTIONNELLES	0	- 3 475	- 35	- 991
68	DOTATIONS AUX AMORT ET PROVISIONS	- 656 962	- 1 514 013	- 2 768 516	- 4 387 516
69	IMPOTS	- 453 838	- 794 478	- 1 741 281	- 799 225
6	COMPTES DE CHARGES	- 19 198 707	- 34 447 056	- 46 541 106	- 49 604 509

		2012	2013	2014	TOTAL PERIODE	TCAM	% sur période
60	ACHAT	- 15 543 361	- 2 894 485	- 1 262 462	- 29 794 041	8 %	9 %
61	SERVICES EXTERIEURS	- 24 233 106	- 26 074 575	- 28 291 950	- 144 424 185	12 %	43 %
62	AUTRES SERVICES EXTERIEURS	- 8 338 158	- 8 136 260	- 7 403 596	- 44 622 097	0 %	13 %
63	IMPOTS TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILES	- 1 573 413	- 1 745 474	- 1 747 181	- 9 118 347	15 %	3 %
64	CHARGES DE PERSONNEL	- 11 639 881	- 12 243 173	- 12 678 864	- 70 068 841	14 %	21 %
65	AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE	- 713 764	- 766 948	- 735 050	- 4 195 755	3 %	1 %
66	CHARGES FINANCIERES	- 239 779	- 151 362	- 141 458	- 1 002 082		0 %
67	CHARGES EXCEPTIONNELLES	- 29 088	- 16 347	- 2 550	- 52 486		0 %
68	DOTATIONS AUX AMORT ET PROVISIONS	- 5 097 796	- 5 196 257	- 4 993 544	- 24 614 604	31 %	7 %
69	IMPOTS	- 568 022	- 293 301	- 422 083	- 5 072 228	- 11 %	2 %
6	COMPTES DE CHARGES	- 67 976 369	- 57 518 182	- 57 678 739	- 332 964 667	11 %	100 %

Source : balances des comptes 2008-2014 SAGEB. TCAM : taux de croissance annuel moyen.

Tableau n° 20 – Soldes intermédiaires de gestion (en €)

LIBELLE	2008 (7 mois)	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Marge commerciale	19 357 980 €	35 351 541 €	41 355 531 €	50 876 147 €	54 027 752 €	56 579 490 €	57 257 044 €
PRODUCTION IMMOBILISEE IMMOS CORP	0	0	5 797 381	0	14 400 697	1 418 624	0
ACHAT	- 490 053	- 1 043 104	- 7 297 669	- 1 262 906	- 15 540 861	- 2 894 818	- 1 179 430
SERVICES EXTERIEURS	- 8 949 285	- 16 537 553	- 17 666 582	- 22 671 134	- 24 233 106	- 26 074 575	- 28 291 950
AUTRES SERVICES EXTERIEURS	- 4 288 891	- 5 111 164	- 4 583 423	- 6 760 606	- 8 338 158	- 8 136 260	- 7 403 596
Valeur Ajoutée	5 629 750 €	12 659 720 €	17 605 237 €	20 181 501 €	20 316 323 €	20 892 461 €	20 382 069 €
IMPOTS TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILES	- 465 813	- 861 493	- 1 276 740	- 1 448 232	- 1 573 413	- 1 745 474	- 1 747 181
CHARGES DE PERSONNEL	- 3 524 593	- 8 295 094	- 10 442 362	- 11 244 875	- 11 639 881	- 12 243 173	- 12 678 864
EBE	1 639 345	3 503 134	5 886 134	7 488 394	7 103 030	6 903 814	5 956 023
PRODUITS DE GESTION COURANTE	1 181	1 589	6 320	16 739	3 975	- 4 775	4 421
REPRISE AMORT ET PROVISION	34 448	505 955	794 882	275 815	352 077	244 556	1 467 648
TRANSFERT DE CHARGE	658 099	119 946	95 246	163 705	114 235	112 482	194 388
AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE	- 369 272	- 247 899	- 674 240	- 688 582	- 713 764	- 766 948	- 735 050
DOTATIONS AUX AMORT ET PROVISIONS	- 656 962	- 1 514 013	- 2 768 516	- 4 387 516	- 5 097 796	- 5 196 257	- 4 993 544
RESULTAT exploitation	1 306 838 €	2 368 711 €	3 339 827 €	2 868 554 €	1 761 756 €	1 292 873 €	1 893 886 €
Résultat financier	16 328 €	- 19 245 €	- 81 313 €	- 244 727 €	- 139 485 €	1 411 380 €	440 404 €
RESULTAT COURANT AVANT IS	1 323 166 €	2 349 465 €	3 258 513 €	2 623 827 €	1 622 271 €	2 704 253 €	2 334 290 €
RESULTAT EXCEPTIONNEL	0	-3 433	9 959	5 848	- 26 903	- 14 537	2 638
PARTICIPATION DES SALARIES	0	0	- 648 648	- 129 305	- 66 797	- 39 435	- 121 536
IMPOTS	- 453 838	- 794 478	- 1 741 281	- 799 225	- 568 022	- 293 301	- 422 083
RESULTAT EXERCICE	869 328 €	1 551 554 €	1 527 191 €	1 830 450 €	1 027 346 €	2 396 415 €	1 914 845 €

Source : balances des comptes 2008-2014 SAGEB.

Tableau n° 21 – Critères de compatibilité des aides au démarrage directive de 2005

Les aides au démarrage ne peuvent concerner que les aéroports de catégorie C et D (moins de 5 millions de passagers).
L'exploitant doit agir en investisseur privé avisé en économie de marché et donc obtenir des effets financiers positifs démontrés à travers un plan d'affaires prévisionnel.
L'aide s'applique à l'ouverture de nouvelles lignes ou à un accroissement de fréquence permettant l'augmentation du volume de passagers.
Les contrats entre exploitant et transporteur doivent être équilibrés. La compagnie doit ainsi s'engager sur des volumes de trafic et des pénalités doivent être prévues si les objectifs de trafic ne sont pas atteints.
L'exploitant ne doit pas bénéficier de subventions pour ses investissements ou même son fonctionnement.
Les clauses figurant au contrat doivent être équilibrées entre les parties en prévoyant des engagements de trafic et des dispositifs de pénalités. L'atteinte de l'objectif de développement induit l'arrêt de l'aide.
Les prestations marketing financées par l'exploitant ne doivent pas être assimilées à un soutien au transporteur. Elles doivent donc être effectuées au prix du marché et procurer un réel retour financier à l'exploitant.
La ligne aidée doit être viable à terme, au-delà de la période de lancement et après la fin des aides : les aides ne peuvent dépasser 3 ans.
Le montant des aides doit être lié aux coûts réels additionnels de lancement et intègre les coûts publicitaires et marketing . Il ne doit pas comprendre des coûts opérationnels réguliers tels que la location ou l'amortissement des avions, le carburant, les salaires des équipages et les charges aéroportuaires. Ce montant est plafonné à 50 % des coûts éligibles chaque année et sa moyenne sur l'ensemble des trois années est limitée à 30 % des coûts éligibles.
Les aides devant être incitatives, la tarification globale doit prévoir un lien dégressif entre montant de l'aide par passager et augmentation du trafic.
Les aides doivent être accessibles de façon non discriminatoire à toute compagnie qui souhaite ouvrir une nouvelle desserte et doivent ainsi être rendues publiques

Source : DGAC n° 061703DG du 31 octobre 2006.

Tableau n° 22 – Extrait des écritures de mai 2014 sur la remise annuelle de Ryanair

Date : 01/05/2014			
	Débit		Crédit
706310	1 326 352,85 €		
706320	205 693,57 €		
706340	1 701 357,75 €		
		Compte client Ryanair	3 233 404,17 €
Date : 31/05/2014			
419800	3 233 404,17 €		
		706310	1 296 371,30 €
		706320	205 693,50 €
		706340	1 731 399,37 €

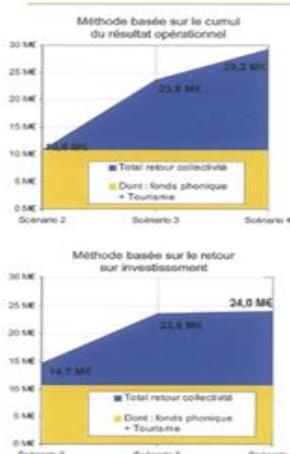
Source : Grand Livre 2014.

Tableau n° 23 – Extraits offre financière chambre de commerce et d'industrie de l'Oise/Véolia

en millions d'euros courants*, sur la durée de la DSP	Scénario 2			Scénario 3			Scénario 4	
	Offre Déc.07	Offre optimisée		Offre Déc.07	Offre optimisée		Offre optimisée	
		méth. RESOP	méth. TRI		méth. RESOP	méth. TRI	méth. RESOP	méth. TRI
Part Fixe	2,7 M€	10,8 M€	10,8 M€	2,7 M€	10,8 M€	10,8 M€	10,8 M€	10,8 M€
Intéressement	3,7 M€	0,0 M€	3,9 M€	13,7 M€	13,0 M€	12,8 M€	18,5 M€	13,2 M€
TOTAL RETOUR à la COLLECTIVITE	6,4 M€	10,8 M€	14,7 M€	16,4 M€	23,8 M€	23,6 M€	29,3 M€	24,0 M€

* hypothèse d'inflation = 2% par an

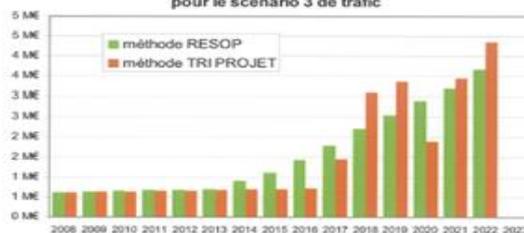
- Après ajustement des hypothèses de trafic et à tarifs identiques : nouvelle offre → jusqu'à deux fois plus de retour financier vers le SMABT.



Deux méthodes sont proposées, au choix du SMABT.

- dans les 2 cas, la part de 40% avant IS retourne marginalement 1,5 fois de plus au SMABT qu'au délégataire

Dynamique temporelle de l'intéressement pour le scénario 3 de trafic



Ensemble pour un développement économique et environnemental durable



Détails des postes de recettes (activité de services et régalién)

Scénario 2 de trafic

En euros courants (estimation*)	2008	2012	2017	2022	Moyenne	Total
Mouvements (milliers)	18,0	21,0	21,0	21,0	20,7	310,4
Pax totaux (milliers)	2 626	3 099	3 125	3 173	3 073	46 091
Recettes aéronautiques	5,5 M€	6,6 M€	6,9 M€	7,2 M€	6,7 M€	99,9 M€
Remise aux compagnies	-2,3 M€	-2,9 M€	-3,1 M€	-3,3 M€	-3,0 M€	-44,6 M€
Prix Bus Aller Simple Internet TTC	13,00 €	14,07 €	15,54 €	17,15 €	14,99 €	
Recettes de bus	17,4 M€	21,0 M€	22,7 M€	25,3 M€	21,9 M€	329,0 M€
Prix Parking P1/P3 3 jours TTC	32,00 €	34,64 €	38,24 €	42,22 €	36,89 €	
Recettes parking	2,8 M€	3,8 M€	4,4 M€	5,0 M€	4,1 M€	61,3 M€
Loueurs, commerces	2,8 M€	3,9 M€	4,4 M€	5,1 M€	4,2 M€	62,4 M€
Recettes domaniales	0,5 M€	0,9 M€	1,0 M€	1,1 M€	0,9 M€	14,0 M€
Total recettes d'activité	26,7 M€	33,2 M€	36,3 M€	40,4 M€	34,8 M€	522,0 M€
Recettes régaliennes (TSA)	9,9 M€	12,8 M€	14,5 M€	18,0 M€	13,8 M€	207,7 M€
TOTAL AEROPORT	36,6 M€	45,9 M€	50,8 M€	58,4 M€	48,6 M€	729,7 M€

* selon hypothèse inflation = 2,00% par an



Réponse au rapport d'observations définitives

AEROPORT DE BEAUVAIS-TILLE

TOME 2

SOCIETE AEROPORTUAIRE DE GESTION ET D'EXPLOITATION DE BEAUVAIS

(Département de l'Oise)

Exercices 2014 et suivants

Ordonnateurs en fonctions pour la période examinée :

- M. Marc Amoudry :

- M. Michel Liot :



réponse commune de 6 pages.

« Les destinataires du rapport d'observations disposent d'un délai d'un mois pour adresser au greffe de la chambre régionale des comptes une réponse écrite. Dès lors qu'elles ont été adressées dans le délai précité, ces réponses sont jointes au rapport. **Elles engagent la seule responsabilité de leurs auteurs** » (article 42 de la loi 2001-1248 du 21 décembre 2001).