



Rapport d'observations définitives et sa réponse

AÉROPORT DE BEAUVAIS-TILLE

TOME 3

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT PARIS-BEAUVAIS (TPB)

(Département de l'Oise)

Exercices 2008 à 2014

Observations délibérées le 23 septembre 2016

SOMMAIRE

SYNTHESE	5
RAPPEL A LA REGLEMENTATION	7
RECOMMANDATIONS.....	7
I. PROCÉDURE	8
II. OBSERVATIONS DÉFINITIVES	8
I - PRÉSENTATION DE LA SOCIETE TRANSPORT PARIS-BEAUVAIS.....	8
A - HISTORIQUE DE L'ENTREPRISE ET PRECEDENTES OBSERVATIONS DE LA CHAMBRE REGIONALE DES COMPTES.....	8
B - L'OBJET SOCIAL DE LA SOCIETE TPB	9
C - L'EVOLUTION DE L'ACTIVITE ENTRE 2008 ET 2014	9
D - LA VALORISATION DE LA SOCIETE TPB LORS DE SON APPORT EN NATURE A LA SAGEB	10
E - LA GOUVERNANCE.....	10
1 - Les instances collectives	10
2 - Les présidences successives	11
3 - Les conflits d'intérêts au cours des présidences successives	11
a - Des incompatibilités de fonctions	11
b - Des conventions réglementées non rédigées.....	12
c - Les autres conventions réglementées avec la CCI et la SAGEB	13
F - LE PERSONNEL ET LES INFRASTRUCTURES DE LA SOCIETE TPB	13
1 - L'organisation interne de TPB	13
2 - Les locaux d'exploitation de TPB.....	14
II - LES RELATIONS ENTRE TPB ET LA SAGEB.....	14
A - LA DELEGATION DE SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT DE VOYAGEURS ENTRE PARIS ET BEAUVAIS	14
B - LES CONTRATS ENTRE TPB ET LA SAGEB.....	15
1 - L'absence de contrat de 2008 à 2010	15
2 - L'organisation de la facturation	16
C - LES BIENS NECESSAIRES AU FONCTIONNEMENT DU SERVICE.....	16
III - LA SITUATION FINANCIÈRE DE TPB	16
A - LA REGULARITE ET LA SINCERITE DES COMPTES.....	16
1 - La tenue de la comptabilité par la SAGEB	16
2 - La consolidation des comptes de TPB dans les comptes de la SAGEB.....	16
3 - La certification des comptes.....	17
B - L'EVOLUTION DES CHARGES ET DES PRODUITS	17
1 - Les produits.....	17
2 - Les charges.....	18
3 - Les soldes intermédiaires de gestion	19
C - LA CAPACITE D'AUTOFINANCEMENT (CAF)	20
D - LA STRUCTURE BILANCIELLE	21
1 - Le bilan fonctionnel.....	21
2 - La trésorerie.....	21
E - LES INDICATEURS FINANCIERS	21
F - LA PROSPECTIVE FINANCIERE ETABLIE PAR TPB	22
1 - Une prospective qui ne rend pas compte de la rentabilité réelle de la société.....	22
2 - Le programme de renouvellement de la flotte de véhicules.....	23
3 - L'impact du retraitement des prospectives sur l'évolution du taux de rentabilité interne.....	24

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 ouvert 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 1er 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 dans le cadre de cette même délégation de service public. L'exploitation de cette ligne est confiée à la société TPB, filiale à 100 % de 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 (pax²) 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 passagers en 2001 à plus de 4 millions en 2014 (soit 2,28 % du trafic français national) grâce au développement de l'activité des compagnies aériennes à bas coûts, dites compagnies low-cost qui représente 99,35 % de son trafic total. L'aéroport se situe à la 10e place des aéroports français métropolitains pour le nombre de passagers et à la 4e place en nombre des destinations proposées.

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 Pax : terme aéronautique désignant le passager d'un avion.

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 % des passagers de cette compagnie en France transitent par l'aéroport de Beauvais-Tillé, selon le bulletin statistique de la direction générale de l'aviation civile (DGAC)³.

³ 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

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

En 2008, la société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais (SAGEB), détenue majoritairement par la CCI de l'Oise (51 %) et par Véolia Transport (49 %), 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 et Beauvais, dans le cadre d'un 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 TPB. Tout d'abord, en l'absence de tout contrat entre 2008 et 2010, puis sur la base d'un contrat dit « in house », sans aucune mise en concurrence.

En 2010, la CCIO a cédé 49 % du capital de TPB à son associé Véolia Transport 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 CCIO et Véolia Transport a ensuite été transféré par un apport en nature, dans le cadre d'une augmentation de capital, à la SAGEB, laquelle est devenue l'unique actionnaire de TPB.

La société TPB a été dirigée par trois présidents successifs entre 2008 et 2014. Actuellement, sa présidence est assurée par un élu consulaire de la CCI de l'Oise.

Elle n'a aucune autonomie dans la facturation de prestations réalisées pour son unique client et actionnaire, la SAGEB. Les fonctions comptables et financières de TPB sont assurées par les services de la direction administrative et financière de la SAGEB. La société TPB fonctionne comme un centre d'activité de la SAGEB.

Le chiffre d'affaires de TPB est de l'ordre de 10 M€ en 2014, tandis que le produit de 27,9 M€ lié à la vente des titres de transport apparaît uniquement dans la comptabilité de la société mère SAGEB et non dans celle de sa filiale TPB. Ainsi, le chiffre d'affaires de TPB ne retrace que le tiers du périmètre de l'activité de transport de voyageurs entre Paris et Beauvais.

En 2012, suite à la signature de l'avenant n° 4 entre le SMABT et la SAGEB, cette dernière s'est engagée à fournir au syndicat le taux de rentabilité de sa filiale TPB sur la période 2008-2023. Ce taux a été évalué, en 2012, à 13,57 % puis à 20,34 % en 2014. Selon la chambre, les hypothèses retenues par la SAGEB et TPB pour l'établissement des perspectives financières semblent contestables. La rentabilité de la société TPB est en fait bien supérieure à celle affichée et son taux pourrait atteindre, avec ou sans renouvellement de la flotte de bus, 44 % sur la période 2008-2023, et même davantage selon les hypothèses des perspectives financières.

La direction de TPB prévoit de son propre chef de renouveler trois fois la flotte de bus entre 2008 et 2023 alors que rien ne l'y contraint sur les plans technique, contractuel, environnemental ou commercial. La chambre observe que le rythme de renouvellement habituel des matériels roulants de ce secteur d'activité est généralement compris entre 10 et 15 ans, ou encore au-delà d'un million de km parcourus. Elle estime que pareille politique de renouvellement des bus aura un impact déterminant sur la rentabilité de la société TPB et par conséquent sur celle de la SAGEB, son actionnaire unique, et *in fine* sur celle de la délégation aéroportuaire. Elle souligne que, dans ces conditions, le SMABT, autorité délégante, ne pourra vraisemblablement pas bénéficier de la clause d'intéressement prévue au contrat de délégation et devra financer la reprise des véhicules non amortis en fin de contrat, alors que ces biens auraient dû être classés en biens de retour.

Le régime de propriété des biens n'est pas clairement établi dans la comptabilité de la société TPB. Or, dans le cadre d'une délégation de service public, l'intégralité des biens nécessaires à son fonctionnement doit revenir en fin de contrat à l'autorité délégante.

Le montage juridique retenu favorise un manque de transparence qui nuit à la connaissance exacte de la rentabilité propre de la prestation de transport par bus assurée par la société TPB. La rentabilité globale réelle de la SAGEB, délégataire des services publics aéroportuaire et de transport de voyageurs par bus, est d'autant plus méconnue que la société mère et sa filiale se facturent des prestations réciproques et ne procèdent pas à la consolidation de leurs comptes. De ce fait, les membres du syndicat mixte que sont la région, le département de l'Oise et la communauté d'agglomération du Beauvaisis, sont dans l'incapacité de connaître les reversements qui leur sont dus.

Rappel à la réglementation				
	Réalisé	En cours de réalisation	Non réalisé	Page
1 - Etablir et soumettre aux commissaires aux comptes les conventions réglementées concernant les dirigeants de la société TPB, conformément aux dispositions des articles L. 227-10 à L. 227-12 du code de commerce.			X	11

Recommandations				
	Réalisée	En cours de réalisation	Non réalisée	Page
2 - Respecter le régime des incompatibilités de fonctions des élus de chambre consulaire au sein de TPB.				11
3 - Respecter les dispositions statutaires concernant la nomination du président.			X	11
4 - Mentionner les conventions établies lors d'exercices antérieurs et toujours en vigueur dans les rapports spéciaux des commissaires aux comptes.			X	11
5 - Etudier les conditions de réimplantation du dépôt nécessaire à l'exploitation de TPB.		X		14
6 - Procéder à la redéfinition du régime des biens qui doivent revenir en fin de contrat au syndicat mixte déléguant le service public.			X	15
7 - Procéder à la consolidation des comptes par palier de TPB avec ceux de la SAGEB.			X	16
8 - Faire valider la stratégie de renouvellement de la flotte de bus par le SMABT.			X	23

I. PROCÉDURE

L'examen de gestion de l'aéroport de Beauvais-Tillé 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 (SASU) 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 TPB, constituent ainsi le troisième tome d'un rapport global relatif à l'aéroport de Beauvais-Tillé consacré également à l'autorité organisatrice, dénommée SMABT (tome 1) et à l'exploitant, la société SAGEB (tome 2).

L'examen de la gestion de la société TPB a été ouvert le 5 octobre 2015 par lettre du président de la chambre adressée à M. Philippe Enjolras, actuel président de la société, ainsi qu'à MM. Marc Amoudry et Jean-Luc Jacob, en leur qualité d'anciens présidents.

En application de l'article L. 243-1 du code des juridictions financières, l'entretien préalable au dépôt du rapport d'instruction a eu lieu le 21 décembre 2015 avec l'actuel président et un de ses deux prédécesseurs.

Lors de sa séance du 2 février 2016, la chambre a arrêté des observations provisoires, adressées au président en exercice.

Des extraits ont été transmis à titre personnel aux présidents successifs, au SMABT, à la société Transdev et à la chambre de commerce et d'industrie de l'Oise (CCIO).

Seuls le président de TPB, la société Transdev, la CCIO, M. Amoudry ont fait part de leurs remarques, par courriers enregistrés au greffe les 18 mai et 20 mai 2016.

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

II. OBSERVATIONS DÉFINITIVES

I - PRÉSENTATION DE LA SOCIÉTÉ TRANSPORT PARIS-BEAUVAIS

A - Historique de l'entreprise et précédentes observations de la chambre régionale des comptes

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

En 2008, la société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais (SAGEB), détenue majoritairement par la CCIO (51 %) et par Véolia Transport (49 %), 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 et, à titre accessoire, l'exploitation de la ligne de bus entre Paris et Beauvais dans le cadre d'un contrat de délégation de service public

pour une durée de 15 ans (2008-2023). La SAGEB a choisi de continuer de 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.

En 2010, la CCIO a cédé 49 % du capital de TPB pour un montant de 2,94 M€ sur la base d'une évaluation de la société à hauteur 6 M€ à son associé Véolia Transport. L'ensemble des titres détenus par la CCIO et Véolia Transport a ensuite été transféré par un apport en nature à la SAGEB dans le cadre d'une augmentation de capital. La SAGEB, devenue l'unique actionnaire de la TPB, a signé avec sa filiale un contrat intégré dit « *in house* », toujours en vigueur, sans mise en concurrence.

La chambre régionale des comptes de Picardie avait examiné, en 2006, la gestion de la CCI de l'Oise sur la période 2001-2005 et notamment son activité de gestionnaire de l'aéroport de Beauvais-Tillé pour le compte de l'Etat. La chambre avait alors observé que seule l'activité de transport terrestre de passagers par bus entre Beauvais et Paris assurait en réalité la rentabilité de la plateforme aéroportuaire en représentant 49 % des recettes. Elle avait également relevé l'absence de contrat entre TPB et la chambre de commerce et d'industrie.

B - L'objet social de la société TPB

Les statuts déposés au greffe du tribunal de commerce ont tous confirmé la vocation dédiée de la société TPB à l'activité de « *transport public routier de voyageurs pour l'exploitation de la ligne de passagers de l'aéroport de Beauvais-Tillé par autocars, en continuation des lignes aériennes desservant l'aéroport de Beauvais-Tillé et, de façon générale, toutes opérations commerciales, industrielles, mobilières et financières se rapportant directement et indirectement ou pouvant être utiles à cet objet ou susceptibles d'en faciliter la réalisation* »⁴.

Les statuts du 9 mai 2005 ont été appliqués jusqu'au 23 septembre 2010, date de la vente des parts de la société par actions simplifiée (SAS) TPB, détenues par la CCIO, à Véolia Transport et date à laquelle l'entreprise TPB est devenue société par actions simplifiées unipersonnelle (SASU) dont l'unique actionnaire est la SAGEB. Le capital social de la société TPB, fixé à 110 000 €, n'a pas évolué depuis la création de l'entreprise.

Le siège social a été déplacé sur le site de l'aéroport de Beauvais-Tillé à partir de 2010, dans les mêmes locaux que ceux de la SAGEB. L'exploitation de l'entreprise est assurée à partir d'un dépôt de bus situé à Saint-Denis.

C - L'évolution de l'activité entre 2008 et 2014

La société TPB assure la liaison Paris Porte Maillot – aéroport de Beauvais, toute l'année sauf le 25 décembre. Le parcours représente 85 km, soit 1 h 15 de trajet environ sur une ligne publique interurbaine d'intérêt national. TPB a assuré 69 allers-retours en moyenne par jour en 2014. La société n'a qu'un seul client, la SAGEB, qui est son actionnaire majoritaire et n'a pas diversifié son activité depuis sa création. Elle est rémunérée en fonction du nombre d'allers-retours quel que soit le taux de remplissage. L'utilisateur de l'autobus ne paye pas son titre de transport à TPB mais à la SAGEB, délégataire du service public.

⁴ Source : statuts de la société du 23 septembre 2010.

Le nombre d'allers-retours commandés à la TPB par la SAGEB (hors sous-traitance) était de 21 981 en 2010, 25 259 en 2013 et de 25 130 en 2014, soit une progression de 14 % sur la période avec une inflexion à partir de 2013. Le nombre de prestations d'aller et retour avec prise en charge de voyageurs a progressé de 7,18 % passant de 16 454 à 17 637. Dans le même temps, le nombre de commandes comportant « un aller ou un retour à vide » a également progressé de 39,27 % sur la 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 sur la période 2008-2014 dont 11 % sont imputables à l'indexation des tarifs du contrat et 14 % à l'augmentation des quantités de prestations. Par ailleurs, 53 % de l'augmentation du chiffre d'affaires sont imputables aux prestations d'aller ou retour à vide facturées. 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.

D - La valorisation de la société TPB lors de son apport en nature à la SAGEB

En octobre 2010, la CCIO, actionnaire unique de TPB, a cédé 49 % de ses titres à son associé dans la SAGEB, Véolia-Transport. Simultanément, une augmentation de capital de la SAGEB, par apport en nature des titres détenus par la CCIO (51 %) et Véolia Transport (49 %), a permis de porter le capital social de la SAGEB à 5,5 M€. La société TPB est donc devenue une filiale à 100 % de la SAGEB.

Cette cession s'est faite sur la base d'une valorisation de la société en 2008 entre 12 et 16 M€ par un cabinet d'expertise comptable, selon une méthode d'évaluation dite « des flux futurs de trésorerie ». Le caractère atypique de l'activité de la société auprès de son unique client et actionnaire aurait pu conduire à conforter cette valorisation par d'autres méthodes d'évaluation⁵ en comparaison avec la valeur d'autres entreprises du même secteur d'activité.

Fin 2009, la valeur nette des immobilisations au sein de TPB s'élevait à 1,193 M€. Ces immobilisations étaient composées quasi-exclusivement de matériel de transport à renouveler. Le besoin en fonds de roulement était alors négatif de - 0,143 M€, la trésorerie s'élevait à 1,146 M€ et les dettes financières à 1,23 M€. En l'absence d'immobilisations susceptibles de générer des plus-values latentes, l'actif réalisable de la société pouvait alors être évalué 0,966 M€.

La CCIO a réalisé une plus-value au regard du prix d'achat initial de TPB grâce à un accord entre les parties qui a fixé la valorisation de l'entreprise à 6 M€. La chambre remarque que celle-ci s'est faite sur des bases fragiles et insuffisamment détaillées.

E - La gouvernance

1 - Les instances collectives

A partir de 2010, les statuts de TPB font état de l'existence d'un comité des associés dont la présidence est assurée par le président de la SAGEB, composé de 10 membres physiques, auprès duquel le président de TPB rend compte de sa gestion une fois par trimestre au moyen d'un document de synthèse.

⁵ Règles des multiples de l'excédent brut d'exploitation (EBE) ou de la capacité d'autofinancement (CAF).

Les comités des associés se sont tenus à un rythme régulier entre 2011 et 2014. Les points habituellement abordés ont concerné l'analyse des résultats financiers de TPB, la gestion du projet de renouvellement de la flotte de bus, les objectifs de sous-traitance en termes de transports de voyageurs et le déménagement éventuel du dépôt de bus suite à la demande d'acquisition du terrain du dépôt de bus par la ville de Saint-Denis. Au comité des associés, la SAGEB est fortement impliquée dans les objectifs de la direction de TPB. Celle-ci n'a en pratique aucune autonomie et stratégie de développement.

Les procès-verbaux des assemblées générales entre 2008 et 2014 ont été fournis à l'exception de l'année 2011. En revanche, aucune lettre de convocation ou feuille d'émargement n'ont pu être communiquées. De ce fait, la chambre n'est pas en mesure de confirmer la convocation régulière des assemblées générales. Elle rappelle l'obligation de respecter les dispositions des statuts en convoquant régulièrement les assemblées générales.

2 - Les présidences successives

Le président de TPB dispose de prérogatives étendues conformément aux règles de gestion régissant les SAS. Il doit cependant solliciter l'avis des membres du comité des associés de la SAGEB et de ses actionnaires pour engager la société au regard de tiers au-delà de 100 000 €, pour contracter un emprunt, et doit soumettre les comptes annuels à la décision collective des associés dans les six mois à compter de leur date de clôture.

Trois présidents se sont succédé entre 2008 et 2015. Le premier a cumulé cette fonction avec celle de président de la SAGEB pour une période de trois ans à compter du 21 décembre 2006. L'actionnaire unique de l'époque, la CCIO, lui a renouvelé sa confiance pour trois ans à partir du 22 décembre 2007.

A l'issue de son mandat, soit à compter du 22 décembre 2010, le comité des associés de la SAGEB a nommé président de TPB le directeur régional de Véolia Transport de l'époque, conformément aux statuts révisés qui précisent que le président est choisi parmi les personnes proposées par Véolia Transport.

Pour lui succéder, le 8 novembre 2013, l'assemblée générale extraordinaire, composée de deux membres en la personne du président de la SAGEB et du président de la CCIO, a nommé ce dernier pour une durée de cinq ans. L'associé, Véolia Transport devenu Transdev, a confirmé son accord rétroactif pour cette nomination dans un courrier du 22 novembre 2013, soit deux semaines après la nomination, alors que les statuts prévoient une proposition préalable.

La chambre recommande de veiller au respect des dispositions statutaires lors de la nomination du prochain président de la société TPB.

3 - Les conflits d'intérêts au cours des présidences successives

a - Des incompatibilités de fonctions

Le président actuel de la SAS TPB est membre du comité des associés de la SAGEB et également président de la CCIO. Il est rémunéré par TPB, dont il assure par ailleurs le contrôle en sa qualité d'élu consulaire.

La détention par la CCIO de 51 % des parts de la SAGEB et la détention par la SAGEB de 100 % des parts de TPB placent ces sociétés sous le contrôle de la CCIO. Les fonctions de président, tant de la SAGEB que de TPB, sont des fonctions de direction rémunérées. Elles conduisent donc les présidents de TPB et de la SAGEB à recevoir un intérêt d'une entreprise dont ils ont la surveillance de par leur mandat d'élus consulaires.

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'élus consulaire.

b - Des conventions réglementées non rédigées

Les conventions réglementées font l'objet d'un rapport spécial des commissaires aux comptes chaque année. Jusqu'en 2010, les rapports spéciaux mentionnaient les nouvelles conventions mais aussi les conventions antérieures encore en vigueur. A partir de 2011, les rapports spéciaux n'ont présenté que les nouvelles conventions. Bien que cette situation soit conforme au droit en termes de gouvernance des SAS, le rappel des conventions antérieures est souhaitable pour garantir la bonne information des associés et la chambre recommande à l'avenir leur mention dans les rapports spéciaux des commissaires aux comptes.

La chambre constate surtout que des actes de gestion concernant des dirigeants de la société TPB n'ont pas été rapportés aux commissaires aux comptes alors qu'ils auraient dû donner lieu à l'établissement de conventions réglementées.

Ainsi, une convention de coopération entre TPB et une filiale de Véolia Transport a été signée le 26 octobre 2012 par le président de TPB et un cadre de cette filiale. Ce contrat prévoyait le versement de 200 000 € HT en 2012 par TPB à la filiale de Véolia Transport en contrepartie de prestations de conseils et d'organisation réalisées en 2010 et 2011. Le président de TPB de l'époque était alors directeur régional de Véolia Transport. Il avait donc une fonction de direction de la filiale et était directement intéressé par l'opération.

La chambre a sollicité, en vain, la liste des pièces techniques et administratives justifiant de l'existence de prestations de conseil. L'analyse des procès-verbaux des réunions du comité des associés réunis au cours de l'année 2012 n'a pas permis de retrouver la mention de son accord pour la signature d'une telle convention, voire même de constater une réserve sur le sujet⁶. Les assemblées générales de 2011 et 2012 ne mentionnent pas davantage l'accord des actionnaires pour ladite signature. La signature d'un acte engageant la société pour plus de 200 000 € semble dès lors être intervenue, à la seule initiative du président, en dehors du respect des règles de fonctionnement de la société.

⁶ Cf. comité du 12 mars 2012.

La chambre remarque, en outre, que les dépenses concernées ont été dissimulées dans les comptes annuels en étant comptabilisées comme charges de personnels extérieurs. Aucune information sur la nature de cette dépense n'étant par ailleurs fournie dans les états financiers, rien ne permettait dès lors d'informer les actionnaires.

De la même façon, deux contrats de mécénat concernant les saisons sportives de 2012-2013 et 2013-2014 ont été signés le 31 octobre 2012 et le 10 janvier 2014 entre les présidents successifs de TPB et l'association sportive Beauvais Oise (ASBO) pour un montant de 70 000 € par an. Ces présidents de TPB ont ensuite occupé, en 2014, des fonctions de membre dirigeant de l'ASBO. Il apparaît donc que ces contrats auraient dû être mentionnés dès cette année-là dans les rapports spéciaux des commissaires aux comptes.

c - Les autres conventions réglementées avec la CCI et la SAGEB

Des conventions réglementées relatives à la location du terrain du dépôt de bus de Saint-Denis à la CCI et au remboursement des charges locatives y afférentes sont restées en vigueur pour un montant global de dépenses de 2 511 277 € sur la période 2008-2014.

A ce montant, s'ajoutait le remboursement de la mise à disposition du directeur financier de la SAGEB pour 6 000 € par an jusqu'en 2011.

Depuis le 1^{er} juin 2013, TPB rembourse 60 % de la masse salariale de son directeur technique mis à disposition par la SAGEB. Enfin, une dernière convention entre la SAGEB et TPB concerne la tenue de la comptabilité de TPB par sa maison mère pour un montant de 42 000 € par an, soit 210 000 € entre 2008 et 2014. Le président de TPB confirme, dans sa réponse aux observations provisoires de la chambre, que ces diverses refacturations représentent un montant total de 872 113 € sur la période 2008-2014.

F - Le personnel et les infrastructures de la société TPB

1 - L'organisation interne de TPB

Le management de l'entreprise est organisé en deux services dirigés par un directeur d'exploitation, cadre de la SAGEB mis à disposition à 60 % de son temps. Le service d'exploitation organise les moyens humains et techniques avec 52 chauffeurs et 48 bus. L'atelier assure, quant à lui, la maintenance préventive et curative des cars. Il est placé sous la responsabilité d'un chef d'atelier et comprend trois mécaniciens.

Les fonctions comptables et financières de la société sont assurées par la direction administrative et financière de la SAGEB et fixées dans une convention réglementée (cf. *supra*). TPB n'a conservé que la fonction achats et ressources humaines en interne.

La société TPB n'a donc aucune autonomie dans la facturation de prestations réalisées pour son unique client. Les factures sont établies par la SAGEB sur la base de documents de pointage des prestations réalisées par sa filiale. De ce fait, TPB fonctionne en réalité comme un centre d'activité de la SAGEB.

Le montage juridique retenu favorise un manque de transparence qui nuit à la connaissance exacte de la rentabilité propre de la prestation de transport par bus assurée par la société TPB.

2 - Les locaux d'exploitation de TPB

La société TPB organise son activité à partir du dépôt de bus situé à Saint-Denis. Par un bail signé en novembre 2006, la CCIO est restée propriétaire du foncier et des immeubles pour une durée de neuf ans, soit jusqu'en novembre 2015.

Le coût de la location du dépôt – composé d'un bâtiment à usage d'aire de lavage, d'un bâtiment de bureau avec couverture terrasse à usage de parking, d'un atelier et hangar, d'un bâtiment industriel élevé à deux fosses, le tout sur une surface de 1 ha 50 – a été fixé à l'origine à 300 000 € par an. Sa révision était prévue selon l'évolution de l'indice national brut du coût des loyers avec une périodicité triennale. Le montant du loyer a été réactualisé chaque année. Il s'est élevé, en 2015, à 365 000 €. Sur la période 2008 à 2014, le montant total de la location a été de 2,326 M€. Par ailleurs, TPB assume les charges locatives et les impôts fonciers du site pour un montant moyen de 26 451 € par an, soit un coût total de 0,185 M€ sur la période.

Le bail spécifiait que le preneur ferait son affaire des frais de démolition et de réhabilitation du site et des travaux d'entretien. Le bailleur (la CCIO) a ainsi transféré au preneur (TBP) l'ensemble des charges d'entretien et de maintenance lui incombant normalement. Celles-ci représentent un montant de 0,367 M€ sur la période.

La vétusté des bâtiments et les programmes de renouvellement urbain ont conduit TPB à démolir les locaux administratifs pour ne préserver que les auvents et l'atelier de maintenance et à remplacer les locaux par des structures modulaires. Les locations diverses (bungalows, mobiliers...) ont généré un coût sur la période de 0,212 M€. Ces surcoûts de location n'ont pas été compensés par une baisse du montant du loyer.

Sur la période, le gardiennage des locaux s'est élevé à 1,169 M€ et l'imputation des charges de tenue de la comptabilité et les rémunérations du directeur et du président à 1,150 M€.

Le coût d'implantation du dépôt de TPB à Saint-Denis peut être évalué à 4,259 M€⁷ sur la période, soit un coût moyen de 0,607 M€ par an. La ville de Saint-Denis souhaite racheter le site.

La pérennité du dépôt de bus de TPB n'étant pas assurée à Saint-Denis, la chambre recommande de mener une étude de réimplantation des locaux et de réorganiser l'activité de l'entreprise entre Paris, Beauvais et le dépôt. La présidence de TPB a indiqué, en réponse aux observations provisoires de la chambre, vouloir mener une telle réflexion.

II - LES RELATIONS ENTRE TPB ET LA SAGEB

A - La délégation de service public de transport de voyageurs entre Paris et Beauvais

Au moment de la signature du contrat de délégation le 19 mars 2008, l'exploitation de la ligne de transport de voyageurs était assurée par TPB, alors filiale à 100 % de la CCIO, dans le cadre d'un contrat de prestations intégré⁸ conclu le 20 juin 2005 pour une période de trois ans.

⁷ 4,259 M€ = 2,326 M€ + 0,185 M€ + 0,367 M€ + 0,212 M€ + 1,169 M€.

⁸ Ou « in house ».

Le contrat de délégation définit succinctement dans son titre 6 les conditions d'exploitation de la ligne de transport public de personnes reliant l'aéroport de Beauvais-Tillé à Paris. Il précise, à l'article 46, que « *compte tenu du caractère indissociable du fonctionnement de l'aéroport... le syndicat AOT⁹ a décidé d'intégrer, à titre accessoire son exploitation dans le périmètre de la concession...* », que le « *délégataire est par conséquent l'exploitant de cette ligne...* » et « *qu'il peut en sous-traiter l'exploitation, sous réserve de l'accord express du Syndicat. Cet accord sera donné au vu des garanties professionnelles et financières de la société sous-traitante...* ».

La SAGEB, autorité délégataire, avait la possibilité, selon l'article 48 du contrat de délégation, de poursuivre l'activité de transport ou d'y mettre fin par anticipation en assumant les conséquences financières. Elle a fait le choix de continuer à confier la prestation à la société TPB.

B - Les contrats entre TPB et la SAGEB

1 - L'absence de contrat de 2008 à 2010

Le 1^{er} juin 2008, la SAGEB s'est subrogée à la chambre de commerce et d'industrie de l'Oise. Un mois plus tard, à compter du 1^{er} juillet 2008, le contrat entre TPB et la SAGEB est devenu caduque. Il n'y a pas eu de contrat formel entre TPB et la SAGEB du 2 juillet 2008 au 22 septembre 2010, soit durant la période entre la fin du contrat de 2005 et le contrat du 23 septembre 2010.

En effet, le contrat entre TPB et la CCIO a été conclu avec effet au 1^{er} juillet 2005 pour une durée de trois ans, soit jusqu'au 1^{er} juillet 2008. Alors même que ce contrat n'était pas arrivé à son terme, une délibération du 27 novembre 2006 de la CCIO indique que le contrat de prestations avec TPB a été reconduit pour une durée indéterminée. Cependant, aucun contrat ne semble avoir acté cette volonté.

Un contrat intégré dit « in house » d'exploitation de la ligne de bus par la société TPB a finalement été conclu, sans mise en concurrence préalable, avec la SAGEB le 23 septembre 2010 alors que la société TPB n'est devenue une filiale à 100 % de la SAGEB qu'en octobre 2010. Les conditions financières du contrat n'ont pas été renégociées par rapport à celui de 2005.

S'agissant d'un service public de transport, celui-ci ne pouvait être confié à une entreprise privée en l'absence de toute mise en concurrence. De ce fait, la SAGEB ne pouvait, entre juillet 2008 et octobre 2010, confier l'exploitation du service de bus à TPB sans mise en concurrence préalable, conformément aux dispositions de l'article 29 de l'ordonnance¹⁰ de 2005.

La chambre considère que la SAGEB a accordé, entre 2008 et 2010, un avantage injustifié à TPB en lui confiant l'exploitation de la ligne de bus sans mise en concurrence. Cette activité a contribué à la valorisation de la société TPB, rachetée par la suite par la SAGEB en octobre 2010.

⁹ Le syndicat délégant : autorité organisatrice de transport.

¹⁰ Ordonnance n° 2005-649 du 6 juin 2005 relative aux marchés passés par certaines personnes publiques ou privées non soumises au code des marchés publics.

2 - L'organisation de la facturation

La facturation des prestations effectuées par la société TPB au bénéfice de la SAGEB est réalisée par cette dernière au gré « d'une réconciliation de prestations » conduite par deux agents cadres de chaque société. La SAGEB cumule la qualité d'unique client de sa filiale et d'ordonnancement de la facturation au sein de celle-ci. Ce cumul de fonctions est propice à l'existence de risques en termes de conservation des actifs des deux structures.

C - Les biens nécessaires au fonctionnement du service

Aucune disposition contractuelle liant le SMABT à la SAGEB ou TPB à la SAGEB ne définit en dehors des bus, le classement¹¹ des biens nécessaires à l'exploitation de la ligne de transport par TPB. S'agissant des bus, l'avenant n° 4 du contrat de délégation de la SAGEB, en date du 21 janvier 2014, indique à son article 2 que les biens relatifs au matériel roulant utilisé pour l'exploitation de la ligne de transport public entre Paris et Beauvais seront des biens de reprise à la fin du contrat de délégation de service public.

La chambre attire l'attention sur l'avis du Conseil d'Etat du 21 décembre 2012¹² qui précise que tous les biens nécessaires au fonctionnement d'un service public restent ou intègrent la propriété de la personne publique à l'expiration d'une convention de délégation de service public, quel que soit le régime de propriété applicable en cours d'exécution du contrat. Ces biens constituent des biens de retour¹³.

Dans ces conditions, le matériel roulant aurait dû être classé en bien de retour et non en bien de reprise. Elle recommande, par ailleurs, aux parties de redéfinir le régime des autres biens (dépôt, équipement d'exploitation et de maintenance de la flotte) et de préciser les modalités de transfert en fin de délégation à l'autorité délégante.

III - LA SITUATION FINANCIÈRE DE TPB

A - La régularité et la sincérité des comptes

1 - La tenue de la comptabilité par la SAGEB

La tenue de la comptabilité de l'entreprise TPB, comme indiqué *supra*, est assurée par la direction administrative et financière de la SAGEB. Les pièces justificatives de la comptabilité de l'entreprise ne sont pas présentes, ni sur le site de Saint-Denis, ni au sein du siège social de la société TPB, dépourvue de locaux propres.

2 - La consolidation des comptes de TPB dans les comptes de la SAGEB

Les comptes de la société TPB étaient consolidés avec ceux de la CCIO dont TPB était filiale, jusqu'en 2009. A partir de 2010, la SAGEB a détenu la totalité des parts de TPB sans pour autant procéder à une consolidation. La consolidation s'est faite de façon proportionnelle directement dans les comptes des actionnaires de la SAGEB : CCIO et Véolia Transport devenu Transdev.

¹¹ Classement des biens en biens de retour, de reprise ou propres.

¹² CE Ass. 21 décembre 2012, commune de Douai, req. n° 342788.

¹³ CE 4 juillet 2012, communauté d'agglomération de Chartres Métropole.

La chambre remarque qu'une consolidation par palier, tout d'abord au sein de la SAGEB, aurait assuré davantage de transparence. Elle estime qu'en consolidant TPB directement dans la chambre de commerce et d'industrie de l'Oise et Véolia Transport, l'appréciation de la rentabilité de la délégation de service public est faussée et que cela prive les collectivités locales membres du syndicat mixte, délégataire, de l'éventuel bénéfice de cette rentabilité.

En réponse aux observations provisoires de la chambre, le président de la société TPB indique que « la société TPB a été intégrée dans le calcul du taux de rentabilité interne¹⁴ de la SAGEB pour présenter un taux de rentabilité interne concessif. [depuis l'avenant n° 4 du contrat de délégation de service public conclu entre la SAGEB et le SMABT] [...] La marge dégagée par TPB sur son activité est bien prise en compte dans le calcul du taux de rentabilité interne concessif, que ce soit à travers une remontée de dividende au fil de l'eau vers sa maison-mère (à 100 %) ou le cas échéant, en fin de délégation de service public dans la prise en compte de réalisation patrimoniale de TPB ».

La chambre ne souscrit pas à cette position et rappelle que l'absence de tableau de flux de trésorerie d'exploitation du périmètre concédé, établi conformément au règlement du comité de la réglementation comptable n° 99-02 du 29 avril 1999 relatif aux comptes consolidés des sociétés commerciales et entreprises publiques ne permet pas, en l'absence de consolidation par palier de TPB et de la SAGEB, de conduire un calcul sincère du taux de rentabilité interne du périmètre délégué.

La méthodologie actuellement mise en œuvre est contraire aux principes de calcul actuariel d'un taux de rentabilité interne qui se calcule sur la base d'une chronique de flux de trésorerie d'exploitation. Un flux de trésorerie d'exploitation est inévitablement supérieur à un flux de dividendes distribuables car il n'inclut pas les charges d'amortissement qui sont par nature des charges calculées et non décaissables.

La chambre recommande de procéder à une reconsolidation des comptes au moins depuis 2010, afin de mieux connaître et ne pas sous-estimer la rentabilité du contrat de délégation.

3 - La certification des comptes

Conformément aux dispositions du code de commerce, les statuts de 2008 et 2010 de TPB prévoient la désignation d'un commissaire aux comptes et d'un suppléant sur proposition du président et par décision collective unanime des actionnaires.

Les différents commissaires aux comptes désignés sur la période ont certifié sans réserve les comptes de la société TPB.

B - L'évolution des charges et des produits

1 - Les produits

Les produits sont en progression, sur la période, de 27 %, soit 4 % en taux de croissance annuel moyen, passant de 8,22 M€ en 2008 à 10,4 M€ en 2014. Les produits d'exploitation de TPB sont composés à 95 % par les ventes de prestations de transport de voyageurs à la SAGEB.

¹⁴ Le taux de rentabilité interne ou TRI d'un investissement 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.

Les recettes issues de la vente, aux usagers des bus, de titres de transport par la SAGEB peuvent être estimées en 2014 à environ 27,9 M€, soit plus de trois fois le chiffre d'affaires affiché par TPB dans ses comptes.

La mission de TPB étant d'après ses statuts « le transport public routier de voyageurs pour l'exploitation de la ligne de passagers de l'aéroport de Beauvais-Tillé par autocars », il serait légitime que TPB encaisse les billets de transport délivrés. En effet, le contrat avec la SAGEB conduit à ce que le chiffre d'affaires provenant de la vente des titres de transport apparaisse uniquement dans la comptabilité de la société mère SAGEB et non dans celle de sa filiale TPB.

Tableau n° 1 – Evolution des produits de 2008 à 2014 (en euros)

	Libellé	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL	TCAM
70	Ventes production	6 771 503	7 356 807	8 237 531	10 249 784	10 627 340	10 795 467	10 328 799	64 367 232	7 %
75	Autres produits	413	500	5	6	2	1 775	7	2 708	- 49 %
76	Produits financiers	38 272	4 099	1 881	3 965	7 115	10 328	10 018	75 677	- 20 %
77	Produits exceptionnels	514 864		160 856	67 000	1 348 000			2 090 720	- 100 %
78	Reprises amortissements	841 161	2 500	27 056	12 864	59 427			943 008	- 100 %
79	Transfert de charges	56 643	103 794	46 853	71 089	93 956	121 811	72 043	566 189	4 %
7	Comptes de produits	8 222 855	7 467 701	8 474 183	10 404 707	12 135 841	10 929 381	10 410 867	68 045 534	4 %

Source : *balances comptables TPB.*

2 - Les charges

Les charges progressent moins vite que les produits, soit 3 % en moyenne annuelle sur la période en passant de 7,8 M€ en 2008 à 9,5 M€ en 2014. Elles sont toutefois en baisse depuis le pic de 11 M€ de l'exercice 2012. Les charges de gestion ont cru de 23 % pour atteindre 9 M€.

Les charges de personnel représentent 35 % des charges sur la période. Elles sont passées de 2,8 M€ en 2008 à 3,8 M€ en 2014, soit une croissance annuelle moyenne de 5 %, et en hausse de 27 % sur la période. Cette évolution résulte essentiellement de l'augmentation des effectifs de la société.

Les charges liées à l'amortissement passent de 0,8 M€ à 1,6 M€ du fait de l'amortissement dégressif sur 6,66 ans des nouveaux bus. Les charges financières demeurent contenues à moins de 1 % du poste de charges.

Les achats extérieurs représentent 15 % des charges du compte de résultat. Ils sont constitués pour 85 % du coût de fourniture en gasoil (en moyenne 1,2 M€/an).

Les services extérieurs (7,8 M€) constituent 12 % des charges sur la période, les coûts de sous-traitance du transport de voyageurs (2,7 M€) et les coûts de location (2,7 M€) représentant chacun 35 % de ce montant.

Tableau n° 2 – Evolution des charges de 2008 à 2014 (en euros)

	Libellé	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL	TCAM
60	Achats	1 008 942	912 836	1 087 406	1 747 102	1 952 265	1 899 884	1 425 169	10 033 603	6 %
61	Services ext.	1 315 392	1 313 362	1 362 257	1 216 103	1 044 544	863 931	768 701	7 884 291	- 9 %
62	Autres services ext.	915 555	926 727	1 003 251	1 129 999	1 262 221	1 062 506	1 183 523	7 483 781	4 %
63	Impôts, taxes	487 951	364 967	152 533€	216 795	234 797	225 961	215 847	1 898 852	- 13 %
64	Charges personnel	2 803 971	2 649 862	2 890 629	3 352 690	3 587 299	3 649 722	3 816 153	22 750 326	5 %
65	Autres Charges de gestion	220	1 507	1 425	5	116	3	2	3 279	- 55 %
66	Charges financières	74 911	56 216	38 879	116 314	165 058	170 716	120 339	742 433	8 %
67	Charges exceptionnelles	171 305	31 775	2 122	154	218 505	- 10		423 851	- 100 %
68	Dotations aux amortis. & prov.	843 279	609 228	632 658	2 248 005	2 932 928	2 511 003	1 674 180	11 451 281	12 %
69	Impôts	215 634	201 640	603 556	83 787	318 819	163 782	385 066	1 972 284	10 %
6	Comptes de charges	7 837 162	7 068 121	7 774 715	10 110 955	11 716 552	10 547 497	9 588 979	64 643 981	3 %

Source : *balances comptables TPB.*

Les autres services extérieurs (12 % des charges et 7,4 M€) sont composés pour 46 % du coût des péages et des frais de stationnement (3,4 M€), pour 24 % des charges de personnel externe (1,7 M€), pour 16 % de frais de gardiennage (1,1 M€), pour 6 % de dons en nature et relations publiques essentiellement au club de football de Beauvais¹⁵ (0,4 M€).

3 - Les soldes intermédiaires de gestion

La valeur ajoutée a progressé de 97 % entre 2008 et 2014, soit de 12 % en moyenne annuelle. Cette hausse est à rapprocher de celle du chiffre d'affaires de l'entreprise qui progresse de 53 % sur la période (7 % en moyenne annuelle). L'amélioration de la valeur ajoutée est aussi portée par la diminution de 42 % des achats de services extérieurs, qui passent de 1,3 M€ en 2008 à 0,7 M€ en 2014. L'excédent brut d'exploitation bondit de 92 % sur la période en passant de 0,2 M€ à près de 3 M€ sous l'impact de la diminution de la fiscalité de 126 % et de la progression de 27 % des charges de personnel (5 % en moyenne annuelle).

Le résultat d'exploitation évolue pour sa part de 0,2 M€ en 2008 à 1,3 M€ en 2014. Le résultat financier reste négatif en passant de - 0,036 M€ en 2008 à - 0,110 M€ en 2014 et correspond aux frais financiers liés aux emprunts contractés pour le renouvellement de la flotte de bus. La reprise des anciens bus a permis à TPB de percevoir un résultat exceptionnel de 1,1 M€ en 2012. Le résultat d'exercice de TPB progresse de 0,3 M€ en 2008 à 0,8 M€ en 2014, soit une évolution de 113 % et une moyenne annuelle de 13 %. La rentabilité de la société TPB est importante.

¹⁵ Le président et le vice-président de TPB sont par ailleurs dirigeants de l'association sportive ASBO.

Tableau n° 3 – Evolution des soldes intermédiaires de gestion de 2008 à 2014

N	LIBELLE	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	TCAM	EvoL
70	Ventes	6 771 503	7 356 807	8 237 531	10 249 784	10 627 340	10 795 467	10 328 799	7%	53%
60	Achats	-1 008 942	-92 836	-1 087 406	-1 747 102	-1 952 265	-1 899 884	-1 425 169	6%	41%
61	Services extérieurs	-13 539 2	-13 13 362	-13 62 257	-12 16 103	-10 44 544	-8 63 931	-7 68 701	-9%	-42%
62	Autres services extérieurs	-9 5 555	-9 26 727	-10 03 251	-1 129 999	-1 262 221	-1 062 506	-1 183 523	4%	29%
	Valeur ajoutée	3 531 614	4 203 882	4 784 617	6 156 580	6 368 310	6 969 147	6 951 406	12%	97%
63	Impôts et taxes	-487 951	-364 967	-52 533	-2 16 795	-234 797	-225 961	-2 15 847	-13%	-56%
64	Charges de personnel	-2 803 971	-2 649 862	-2 890 629	-3 352 690	-3 587 299	-3 649 722	-3 8 16 53	5%	36%
	EBE	239 691	1 189 052	1 741 456	2 587 095	2 546 214	3 093 464	2 919 406	52%	118%
75	Autre produits de gestion	413	500	5	6	2	1 775	7	-49%	-98%
78	Reprises Amortissement	841 161	2 500	27 056	12 864	59 427	0	0	-100%	
79	Transfert de charges	56 643	103 794	46 853	71 089	93 956	121 811	72 043	4%	27%
65	Autres charges de gestion	-220	-1 507	-1 425	-5	-116	-3	-2	-55%	-99%
68	Dotation amortissement et prov.	-843 279	-609 228	-632 658	-2 248 005	-2 932 928	-2 511 003	-1 674 180	12%	99%
	Résultat exploitation	294 408	685 111	1 161 287	423 043	-233 445	706 044	137 275	28%	347%
76	produits financiers	38 272	4 099	1 881	3 965	7 115	10 328	10 018	-20%	-74%
66	Charges financières	-74 911	-56 216	-38 879	-116 314	-165 058	-170 716	-120 339	8%	61%
	Résultat financier	-36 639	-52 117	-36 998	-112 350	-157 942	-160 388	-110 321	20%	201%
77	Produits exceptionnels	514 864	0	160 856	67 000	1348 000	0	0		
67	Charges exceptionnelles	-171 305	-31 775	-2 122	-54	-218 505	10	0		
	Résultat exceptionnel	343 559	-31 775	158 734	66 846	1 129 495	10	0		
69	IMPOTS	-2 15 634	-201 640	-603 556	-83 787	-318 819	-163 782	-385 066	10%	79%
	Résultat exercice	385 693	399 579	699 468	293 752	419 289	381 884	821 887	13%	113%

Source : *balances comptables TPB.*

C - La capacité d'autofinancement (CAF)

L'évolution de la capacité d'autofinancement est positive sur la période, en progression de 0,3 M€ en 2008 à 2,4 M€ en 2014. Les trois dernières années sont particulièrement significatives avec une CAF moyenne de 2,4 M€ par an pour une CAF du secteur d'activité de 0,089 M€¹⁶.

Tableau n° 4 – Evolution de la capacité d'autofinancement de 2008 à 2014 (en euros)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
EBE	239 691	1 189 052	1 741 456	2 587 095	2 546 214	3 093 464	2 919 406
Autres produits de gestion courante	413	500	5	6	2	1 775	7
Transfert de charges	56 643	103 794	46 853	71 089	93 956	121 811	72 043
Produits financiers	38 272	4 099	1 881	3 965	7 115	10 328	10 018
Autres produits exceptionnels							
Produits sur exercice antérieur	324 424		2 856				
Autres charges de gestion	- 220	- 1 507	- 1 425	- 5	- 116	- 3	- 2
Charges financières	- 74 911	- 56 216	- 38 879	- 116 314	- 165 058	- 170 716	- 120 339
Amendes Pénalités	- 12 004	- 475		- 154	- 6 280	10	
Charges sur exercices antérieur		- 31 300					
Participations des salariés			- 167 630	- 11 274	- 72 331	- 45 828	- 137 089
Impôts sur bénéfice	- 215 634	- 201 640	- 435 926	- 72 513	- 246 488	- 159 247	- 370 898
Contribution sur dividende						- 45 000	- 16 200
CICE						86 293	139 121
CAF	356 674	1 006 307	1 149 191	2 461 893	2 157 015	2 892 887	2 496 067

Source : *balances comptables TPB.*

¹⁶ Base score (accès public par abonnement).

D - La structure bilancielle

1 - Le bilan fonctionnel

Le bilan fonctionnel de TPB passe de 5,3 M€ en 2008 à 16 M€ en 2014, soit une évolution de 200 % et une croissance moyenne annuelle de 20 %.

Les capitaux propres ont plus que triplé en passant de 2,3 M€ en 2008 à 10,6 M€ en 2014 (moyenne annuelle de 29 %). Cette progression est essentiellement liée à l'augmentation du stock des amortissements qui passent de 1,7 M€ à 9,1 M€ et à la distribution limitée des dividendes sur la période. Le capital social et les réserves sont stables à 0,121 M€.

En 2008, 2013 et 2014, il a été procédé à une distribution de dividendes respectivement pour 0,759 M€, 1,5 M€ et 0,540 M€, soit un total de près de 2,8 M€ qui correspond à 82 % des résultats dégagés (3,4 M€). La distribution de 2008 a été réalisée au profit de l'actionnaire majoritaire qui était alors la Chambre de commerce et d'industrie de l'Oise. Celles de 2013 et 2014 ont bénéficié à la SAGEB (dont la CCIO détient 51 % des parts et Transdev 49 %).

Les dettes financières sont passées de 1,7 M€ à 3,9 M€ après avoir atteint un pic de 8 M€ en 2012. L'actif immobilisé est passé de 3,5 M€ en 2008 à 12,5 M€ suite à l'achat de nouveaux bus.

2 - La trésorerie

Le fonds de roulement de la société progresse de 0,5 M€ à 2 M€. La couverture du chiffre d'affaires (fonds de roulement*360/chiffre d'affaires) de 72 jours est importante en 2014 pour ce secteur d'activité¹⁷.

Le besoin en fonds de roulement de la société TPB est devenu négatif sur la période et se situe à - 1,1 M€ en 2014. Cette valeur s'explique par la diminution de l'actif circulant sur la période, ce qui a un impact positif sur la trésorerie de l'entreprise qui passe de 0,7 M€ en 2008 à 3,2 M€ en 2014.

E - Les indicateurs financiers

Le taux de croissance du chiffre d'affaires est en moyenne de 8 % sur la période. Après avoir connu une forte hausse jusqu'en 2011, sa progression a ensuite nettement ralenti. En 2014, il est même en recul de 4 %.

Le ratio de profitabilité (résultat d'exploitation/chiffre d'affaires) est en moyenne de 7 % sur la période, variant entre - 2 % et 14 %. Selon la base Score, le ratio de rentabilité commerciale (résultat net/chiffre d'affaires) est de 8 % pour la société TPB pour une valeur moyenne du secteur proche de 0 %, ce qui atteste d'une bonne profitabilité de la société. Le poids des charges d'intérêts (charges d'intérêts/excédent brut d'exploitation) est en moyenne de 8 %.

¹⁷ Base Score.

Tableau n° 5 – Indicateurs de profitabilité

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Moyenne
Taux de croissance du CA	-	9 %	12 %	24 %	4 %	2 %	- 4 %	8 %
Ratio de profitabilité	4 %	9 %	14 %	4 %	- 2 %	7 %	13 %	7 %
Poids des charges intérêt	31 %	5 %	2 %	4 %	6 %	6 %	4 %	8 %

Source : retraitements chambre régionale des comptes.

Le ratio dettes financières/capacité d'autofinancement est de 1,57 en 2014 alors que pour ce secteur d'activité il est en moyenne de trois ans. La société est endettée mais dispose d'une capacité d'autofinancement suffisante pour assurer les remboursements des annuités d'emprunt.

Le ratio de couverture des emplois stables (ressources stables/emplois stables) est en moyenne de 1,21 entre 2008 et 2014, tout comme celui de couverture des capitaux investis (ressources stables/capitaux investis). Le ratio du secteur est supérieur à 8 selon la base Score pour le secteur d'activité.

Tableau n° 6 – Indicateurs d'équilibre financier

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Moyenne
Dettes financières/CAF	4,83	1,22	3,03	2,35	3,75	2,09	1,57	2,69
Ratio de couverture	1,15	1,28	1,23	1,25	1,24	1,18	1,16	1,21
Ratio de couverture des capitaux investis	1,15	1,28	1,23	1,25	1,24	1,18	1,16	1,21
Ratio autonomie financière	3,40	1,36	2,17	3,04	3,49	5,02	2,65	3,02

Source : retraitements chambre régionale des comptes.

Le ratio d'autonomie financière, qui se mesure par le rapport entre les dettes financières et les capitaux propres, est en moyenne de 3.

La rentabilité des actifs économiques avant impôts (résultat économique/actifs économiques) est en moyenne de 10 % sur la période. Ce ratio s'est dégradé suite à l'endettement contracté pour renouveler la flotte de véhicules à partir de 2011. Cependant, les faibles capitaux propres investis dans la société induisent une rentabilité financière élevée, en moyenne de 41 % entre 2008 et 2014.

Tableau n° 7 – Indicateurs de rentabilité des actifs

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Moyenne
Rentabilité des actifs	17 %	14 %	17 %	4 %	6 %	5 %	9 %	10 %
Rentabilité financière après impôts	76 %	44 %	44 %	15 %	18 %	32 %	55 %	41 %

Source : retraitements chambre régionale des comptes.

F - La prospective financière établie par TPB

1 - Une prospective qui ne rend pas compte de la rentabilité réelle de la société

Le nombre de passagers transportés par la société TPB a progressé de 1 366 692 en 2009 à 1 827 485 en 2014, après avoir culminé à 1 944 868 passagers en 2012.

La part de marché des personnes transportées est passée de 52,5 % en 2009 à 45,4 % en 2014, au lieu de 47,5 % prévus dans la prospective. L'emport moyen des passagers par bus a été amélioré passant sur la période de 68,5 à 72,8.

La société TPB a effectué 19 947 allers-retours en 2009 et 25 093 en 2014 après un pic en 2011 de 25 808.

Pour l'année 2016, TPB prévoit, dans son plan d'affaires révisé en 2014, 2 041 286 passagers, soit 45 % de parts de marché, un emport moyen de 72,5 et 28 156 allers-retours entre Paris et Beauvais. Pour 2022, année de fin de concession, la prospective de TPB 2014 table sur 2 166 866 passagers, soit 45 % de parts de marché, un emport moyen de 72,5 passagers par bus et 29 888 allers-retours.

En parallèle, l'étude prospective projette une progression soutenue des charges.

La part des charges dans le chiffre d'affaires, qui est de 72,5 % en 2014, devrait ainsi atteindre 82,7 % en 2022.

La masse salariale est estimée à une progression moyenne annuelle de 5,96 % entre 2014-2022 sans augmentation des effectifs, contre 7,73 % entre 2009-2014 avec une progression de 24 % des effectifs. De 41 % en 2014, sa part relative devrait passer à 43,1 % du chiffre d'affaires en 2022.

Le total de la sous-traitance progresserait de 12,87 % par an de 2014 à 2022, alors que celle-ci avait diminué de - 29,69 % sur la période 2009-2014.

La charge de gasoil passerait de 11,3 % du chiffre d'affaires en moyenne de 2009 à 2014 à 13,4 % sur la période 2014-2022. L'accroissement de 9 % par an des frais généraux les ferait passer de 1 M€ en 2014 à 2,1 M€ en 2022, alors que ceux-ci sont essentiellement constitués de charges fixes.

Dans ces conditions, le montant cumulé de l'excédent brut d'exploitation entre 2008-2022 resterait stable à 36,4 M€ au lieu de 36,5 M€ dans la prospective établie en 2012.

Les résultats de l'exercice qui s'établissaient à 0,4 M€ en 2009, et 0,8 M€ en 2014, sont annoncés à 0,097 M€ en 2022, soit un montant total cumulé pour l'ensemble des 15 années de la concession de 5,7 M€.

Pour la chambre, les hypothèses retenues pour la progression des charges semblent contestables et peu documentées. Elles permettent de dégrader artificiellement la rentabilité de la filiale TPB et par conséquent de limiter les perspectives de distribution de dividendes à la société mère SAGEB, tout en minorant le flux de trésorerie à consolider avec celle-ci.

2 - Le programme de renouvellement de la flotte de véhicules

La société TPB a fourni une prospective de renouvellement de la flotte des bus d'ici 2023 qui prévoit deux renouvellements sur une période de huit ans.

Au total, sur la période de la délégation de service public aéroportuaire de 15 ans, TPB envisage de renouveler trois fois le parc d'autocars pour un montant cumulé de 39 M€.

Après un premier renouvellement de la flotte en 2010, la seconde période de renouvellement commencerait ainsi en 2016 pour une durée de trois ans et conduirait au remplacement intégral de la flotte (48 bus) pour un montant prévisionnel de 15,941 M€ contre 12,019 M€ en 2010-2013.

Une troisième prévision de dépenses d'investissement en 2021 pour 7,250 M€ est programmée pour le remplacement de 21 bus en 2022. Le taux annuel d'actualisation de 5 % des deux projets de renouvellement, espacés de seulement six ans, est élevé dans un contexte de faible inflation. Les bus seront revendus avec une vétusté d'environ un demi-million de km et un âge moyen de cinq ans. Le prix de cession de la flotte renouvelée est évalué par TPB à 6,079 M€.

La direction de TPB justifie cette politique de renouvellement par une analyse des coûts d'entretien, par l'évolution des normes environnementales d'émission EURO6 en vigueur depuis septembre 2014 et par la nécessité de proposer de nouvelles fonctionnalités à l'intérieur des véhicules à la clientèle, telles que le wifi.

La chambre souligne cependant que cette politique n'est fondée sur aucune préconisation contractuelle liant aujourd'hui la SAGEB au SMABT ou TPB à la SAGEB.

Cette politique de renouvellement ne semble pas davantage corrélée avec le rythme de renouvellement des matériels roulants observé dans ce secteur d'activité qui est habituellement compris entre 10 et 15 ans ou encore d'un million de kilomètres parcourus pour la vétusté kilométrique.

Aucune disposition réglementaire n'impose, par ailleurs, de renouveler de façon anticipée des autocars du fait de la mise en œuvre de la norme EURO6. Celle-ci s'applique aux nouveaux véhicules achetés. Enfin, la société pourrait procéder à une simple évolution technique des moteurs.

Le renouvellement de la flotte de bus aura nécessairement un impact sur la rentabilité de la délégation aéroportuaire. La chambre estime que l'accord préalable du délégant SMABT devra être obtenu dans la mesure où celui-ci aura, selon des clauses par ailleurs critiquables du contrat (cf. *supra*), à financer la reprise des véhicules non amortis en fin de délégation, faute d'avoir classé ceux-ci en biens de retour.

3 - L'impact du retraitement des prospectives sur l'évolution du taux de rentabilité interne

Le premier plan d'affaires, établi en 2012 suite à l'avenant n° 4 au contrat de délégation aéroportuaire de 2010, prévoyait un taux de rentabilité interne pour la société TPB de 13,57 % sur la durée du contrat 2008-2023 en intégrant notamment un flux d'investissement de 37,76 M€.

Le plan d'affaires actualisé par TPB en 2014 fait apparaître désormais un taux de rentabilité interne de 20,34 % malgré une augmentation des investissements prévus sur la période de 1,2 M€.

La chambre estime que le taux de rentabilité interne pourrait même atteindre 44 %, en l'absence de réalisation de 27 M€ d'investissement pour de nouveaux bus sur la période 2014-2023 sans préjuger du développement du trafic aérien de l'aéroport de Beauvais et des répercussions possibles de l'ouverture récente à la concurrence du transport de voyageurs.

La rentabilité de la société TPB, bien supérieure à celle des entreprises du secteur, devrait inciter la SAGEB à revoir le contrat avec sa filiale. En renégociant à la baisse la rémunération de TPB et en maintenant les produits dans la SAGEB, le résultat d'exploitation de la SAGEB progressera ainsi que le taux de rentabilité interne de la concession, favorisant par voie de conséquence l'atteinte du seuil de déclenchement de l'intéressement du SMABT.

Le montage juridique retenu favorise, selon la chambre, un manque de transparence qui nuit à la connaissance exacte de la rentabilité propre de la prestation de transport par bus assurée par la société TPB. La rentabilité globale réelle de la SAGEB, délégataire à la fois des services publics aéroportuaire et de transport de voyageurs, est d'autant plus méconnue que la société mère et sa filiale se facturent des prestations réciproques et ne procèdent pas à la consolidation de leurs comptes. De ce fait, les membres du syndicat mixte, région, département de l'Oise et communauté d'agglomération du Beauvaisis, sont dans l'incapacité de connaître les reversements qui pourraient leur être contractuellement dus.

Tableau n° 8 – Evolution du TRI du projet TPB

	Avenant 4	Actualisation 2014	Actualisation 2014 et absence investissement 2015 à 2022
EBE comptes sociaux	37 453 781	37 551 226	37 551 226
Intéressement	-	-	-
TIPP	680 564	743 058	743 058
CICE	348 192	339 433	1 459 433
Produits et charges exceptionnelles	5 858 171	5 931 136	1 665 359
IS retraité sur la base d'un résultat hors financier (3)	(3 009 875)	(3 505 291)	(15 826 790)
Participation des salariés	(583 975)	(817 666)	(817 666)
Variation du BFR (4)	-	-	-
Investissements	(37 765 323)	(39 052 612)	(12 019 545)
TOTAL	2 981 534	1 189 284	12 755 075
TRI projet	13,57%	20,34%	44,38%

Source : CRC.

*

* *



Réponse au rapport d'observations définitives

AEROPORT DE BEAUVAIS-TILLE

TOME 3

SOCIETE DE TRANSPORT PARIS-BEAUVAIS (TBP)

(Département de l'Oise)

Exercices 2008 à 2014

Ordonnateurs en fonctions pour la période examinée :

- M. Marc Amoudry : pas de réponse.
- M. Jean-Luc Jacob : pas de réponse.
- M. Philippe Enjolras : réponse de 4 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).