

Paris, le 30 novembre 2016



Yves ROME
Sénateur de l'Oise



Monsieur Thierry VUGHT
Président de la
Chambre régionale des comptes

Hôtel Dubois de Fosseux
14 rue du Marché au Filé
62012 Arras Cedex

Objet : Réponse écrite au Rapport d'observations définitives relatif à l'examen de la gestion du Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé.

Monsieur le Président,

Le rapport que votre institution a établi sur l'aéroport de Beauvais-Tillé me paraît contestable sur plusieurs points.

Tout d'abord la procédure de sélection du candidat s'est effectuée dans les règles. Le cabinet Ernst et Young, en tant qu'assistant à maître d'ouvrage, a suivi toutes les étapes de la négociation. Élément indispensable étant donné que le transfert par l'Etat des aéroports s'est fait sans aucune aide de sa part et que toutes les collectivités qui ont eu à conduire les procédures d'attribution des DSP des aéroports transférés ont dû le faire dans des délais restreints (transfert en 2016, fin des contrats précédents en 2007, mise en place des nouvelles DSP en 2008) sans avoir de personnel formé à l'origine. Le bon déroulement de la procédure de passation a été comme le mentionne la Chambre confirmé par le rejet des recours présentés devant le Tribunal Administratif par les groupes Galaxy Gts (décision du 25 février 2008) et Vinci (arrêt du 17 mars 2008). Ces deux arrêts confirmant à la fois la régularité de la procédure et les éléments d'appréciation des offres que la Chambre semble contester.

Le choix a été de retenir la proposition privilégiant « développement économique » et « protection des populations riveraines » avec le souci constant de maintenir un équilibre entre ces priorités et l'utilisation optimale des fonds publics. Choix toujours assumé depuis, à l'unanimité des 3 institutions composant le syndicat. Ce projet avait aussi pour avantage de prévoir un volet environnemental dont toutes les mesures prévues ont été menées à bien et de permettre un développement de l'emploi direct et du tourisme dans le département, ambitions qui apparaissaient moins nettement dans d'autres projets.

Dans notre vision, la proposition du candidat cité par la Chambre envisageait plus Beauvais comme une plateforme complémentaire des aéroports parisiens assurant le délestage des avions des 2 grands sites que comme un aéroport à part entière ; ce qu'il est pleinement devenu depuis. L'ancrage sur le territoire et une véritable préoccupation de développement local semblaient peu pris en compte. De plus, le risque était très fort de disposer d'un aéroport ouvert en permanence, ce que les 3 partenaires (Région, agglomération de Beauvais et Conseil General) refusaient pour des raisons évidentes, compte tenu de la proximité de la ville de Beauvais et du nombre de villages survolés.

La proposition de la SAGEB tenant compte de la réalité locale et proposant un vrai plan de développement de l'aéroport a ainsi été retenue à l'unanimité des 3 collectivités membres du syndicat. Le tourisme s'est largement développé depuis la mise en place de la DSP de l'aéroport et aujourd'hui plus de 8% des passagers consomment sur l'Oise, soit plus de 320 000 personnes.

Les fonds publics engagés l'ont toujours été dans le respect des contrats passés et avec ce souci de protection de l'intérêt général, des populations riveraines et de l'environnement. Notre participation aux investissements du site ont toujours eu cet objectif : la réalisation de l'ILS 3 dispositif d'atterrissage tous temps, les efforts constants de modification de trajectoire pour atténuer les nuisances, les avances consenties pour accélérer les dispositifs d'aide à l'insonorisation des riverains qui sans cette décision auraient mis plus de 7 ans supplémentaires à se déployer en attestent. La création du deuxième hall a de plus permis de valoriser l'image de notre département auprès des passagers par la qualité des installations et de permettre à notre territoire de disposer de retombées économiques liées au tourisme que les études du BIPE cabinet reconnu au niveau national ont démontrées. De plus notre attachement au maintien et au respect du couvre-feu a été une garantie importante pour nos concitoyens. Je rappelle que nous avons lancé l'an dernier une démarche d'extension de la plage protégée qui semble-t-il n'est plus d'actualité.

La conclusion du rapport remettant d'une certaine manière en cause l'effectivité des retombées économiques locales, paraît plus que contestable. L'affirmation gratuite de la page 12 « *selon la Chambre ces divers impacts résulteraient cependant avant tout de l'attractivité touristique de la région parisienne* ». Quels éléments permettent à la Chambre Régionale d'affirmer cela? Comment affirmer que l'ensemble des emplois créés dans l'Oise du fait de l'aéroport sont essentiellement issus de l'attractivité touristique de Paris? Comment penser que sans le développement de l'aéroport ces emplois directs ou indirects auraient existé. Pour ma part, je renvoie aux rapports annuels du BIPE, organisme spécialisé dans l'analyse des retombées économiques des entreprises sur les territoires, dont le sérieux est difficilement contestable et qui démontrent l'impact positif de cette plateforme sur le territoire régional et départemental. Le nombre d'emplois pourvus sur le site et dans les entreprises sous-traitantes est d'ailleurs aisément constatable. Faut-il rappeler que c'est près de 1000 emplois directs et plus de 4 000 emplois indirects qu'a généré le développement de la plateforme. Plus de 5 000 emplois directs et indirects, est ce négligeable dans le contexte actuel ?

La comparaison de la CRC indiquant que le choix d'un aéroport ne se fondant pas sur le trafic low-cost aurait généré plus d'emplois - hypothèse au demeurant invérifiable - nie totalement la spécificité de Beauvais qui, quel que soit son attrait, peut difficilement être comparée aux capitales, grandes métropoles d'équilibre ou sites touristiques majeurs servant de base à l'étude de l'Association Airports Council International (ACI) prise pour base par la

Chambre : Paris, Lyon, Marseille, Bordeaux, Toulouse, Nice, Biarritz et Nîmes en constituent en effet l'échantillon français.¹

Concernant l'activité de la desserte régulière d'intérêt national de transport terrestre de voyageurs entre Paris et Beauvais, elle est - comme le signale la Chambre - partie au transfert de l'aéroport faite par l'Etat et constitue un des éléments de la gestion de l'aéroport. En ce sens, elle est selon moi, prévue par les statuts actuels. Elle a été considérée tant par l'Etat que par le SMABT comme faisant partie du transfert de la plateforme et de ce fait intégrée dans l'un des articles de la DSP initiale de l'aéroport dont elle constitue un élément du service public aéroportuaire. Le "*simple courrier du ministre de l'écologie*" notifié au Prefet de l'Oise le 31 décembre 2007 alors que la négociation était achevée ne saurait remettre en cause le caractère strictement lié au transfert de l'aéroport de cette ligne. Par la suite, devant le développement de cette activité, le SMABT a intensifié son contrôle en exigeant des comptes plus détaillés de l'exploitant et en intégrant à partir de 2012 - après de difficiles négociations - les résultats de la filiale TPB dans l'examen des comptes annuels de la SAGEB et dans le calcul du TRI dégagé.

Concernant la gouvernance du syndicat - comme le signale la chambre - le choix a été fait d'associer de façon permanente les représentants des 3 partenaires par des réunions trimestrielles du comité syndical avec, entre ces réunions, des réunions techniques mensuelles composées des 3 directeurs généraux des collectivités concernées, du directeur du SMABT et de la SAGEB avec de plus des comités semestriels de suivi des comptes après étude, par notre AMO, des chiffres fournis par l'exploitant. Comme le signale la Chambre, si la "*période 2008 à fin 2011 se caractérise par la mise en oeuvre des dispositions du contrat de délégation de service public*" initial, l'année 2012 a été marquée après le renouvellement du plan de gêne sonore de l'aéroport par une démarche volontaire d'aide à l'insonorisation des riverains et d'octroi d'une avance remboursable à l'exploitant permettant ainsi d'anticiper le versement de la taxe d'Etat et de réaliser les travaux pour les riverains avec 7 ans d'avance. Il est à signaler que la réalisation de ces mesures par le SMABT a été citée plusieurs fois en exemple par les services de l'Etat par comparaison avec ce qui était constaté sur les autres aéroports.

Sur les interrogations de la Chambre concernant l'administration du syndicat par des agents du département de l'Oise: Il est vrai que le temps passé tant par les services du département que par les services de l'agglomération et de la région n'a pas été refacturé au SMABT. Ce choix a été fait à l'unanimité des 3 partenaires qui ont considéré le syndicat comme une partie de leur administration propre et jugé inutile de facturer des sommes qui auraient dû par la suite donner lieu à subvention de fonctionnement de la part de nos 3 collectivités.

Concernant le profil des postes, les 2 directeurs délégués ont été sur la période 2010 - 2014 des Conseillers de Tribunaux administratifs qui étaient les mieux à même de gérer les difficiles questions contractuelles qui se posaient et qui disposaient de plus d'une connaissance du droit - tant en matière de contrats qu'en matière de plan de gêne sonore - qui a été très largement utilisée non seulement par le syndicat mais aussi par les services de l'Etat.

¹ Le référentiel comprend pour les pays étrangers : Berlin, Cologne, Prague, Copenhague, Bruxelles, Liège, Tallin, Helsinki, Vienne, Graz, Salzbourg, Tirana, Split et Dubrovnik... références auxquelles je suis fier que Beauvais soit comparée mais restons sérieux.

Concernant l'examen des comptes les informations de la Chambre sont inexactes il y a eu examen annuel des comptes du délégataire effectué par notre AMO financier "partenaire finances locales". Ils ont donné lieu à demande de précisions et ont conduit à des évolutions de présentation des comptes, ce qui a permis d'avoir après quelques années de pratique une vision exhaustive des comptes. Le retard pris dans la réalisation de certains investissements par le délégataire lié à une série de contraintes que le comité syndical a accepté de prendre en compte à l'unanimité (dont la non libération des terrains de la piste de permis de conduire occupée sans titre par l'Etat) a été conçu non comme une remise en cause de l'équilibre du contrat mais comme un élément qui serait à apprécier lors de l'examen global de la réalisation de la DSP. De plus, comme vous l'indiquez j'ai décidé le lancement d'un audit début 2015 dont notre délégataire a été informé fin 2014 afin de disposer de données précises à mi DSP et de mener à son terme la DSP sur les bases effectivement signées.

Le suivi des conditions financières de la délégation a été assuré par le même directeur général adjoint du département de 2008 à son décès en 2014, il paraît donc difficile d'affirmer comme vous semblez le faire qu'il n'y a pas eu continuité dans la relation avec le délégataire. Les décisions prises ont toujours fait l'objet d'une unanimité totale de la gouvernance tripartite locale entre la Région, le Département et l'agglomération du beauvaisis.

Concernant le financement par le Département et par l'agglomération d'infrastructures routières : Ces travaux constituent une action pleinement conforme aux compétences de nos collectivités qu'il s'agisse de la déviation de l'aéroport par une route départementale ou de la sécurisation des accès et de la traversée de Tillé. Pour la "desserte de la tour de contrôle" elle est l'une des infrastructures prévues dans le cadre de la réalisation de la zone de développement économique portée par l'agglomération et dans laquelle le Département avait sous ma présidence lancé un projet autour d'entreprises numériques.

L'aéroport de Beauvais – Tillé constitue par son développement maîtrisé une totale réussite économique tant du point de vue de l'emploi que de l'appui à l'économie locale, succès d'autant plus notable dans le contexte de crise économique de ces dernières années où la Picardie enregistrait bon nombre de fermetures d'usine.

En vous souhaitant bonne réception de ces éléments, je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma plus haute considération.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Yves Rome'. The signature is fluid and cursive, with a large loop at the end.

Yves ROME