



TILLÉ, le 9 décembre 2016

Monsieur Thierry VUGHT
Président
Chambre Régionale des comptes
Hôtel Dubois de Fosseux
14 rue du Marché au Filé
62012 ARRAS

N/Réf. : PhE/PhE/16-30
V/Réf. : ROD2015-0275
OBJET : Observations sur la notification du rapport de la CRC.
LETTRE RECOMMANDÉE A.R. N° 1A 130 658 1656 1



Monsieur le Président,

J'ai bien reçu, le 14 novembre 2016, votre courrier daté du 7 novembre 2016, dont l'objet était la notification du rapport d'observations définitives relatif à la vérification des comptes et à l'examen de la gestion de la SASU Transport Paris-Beauvais dont je suis le Président.

Je me permets donc de vous adresser dans le délai prévu et conformément aux dispositions de l'article L. 243-5 du code des juridictions financières des observations sur ledit rapport.

Page 3 – Paragraphe 4 : je pense qu'il s'agit d'une erreur de rédaction, la société SAGEB n'a pas créé de filiale qu'elle détiendrait à 100 % (la société TPB) mais comme il a été indiqué par ailleurs dans le rapport, le caractère de filiale à 100 % a été la conséquence de l'apport au capital de la SAGEB des titres de la société TPB préalablement constituée en dehors de la SAGEB.

Page 5 – Paragraphe 5 : les fonctions comptables et financières de TPB ne sont pas assurées par « les services de la Direction Administrative et Financière de la SAGEB ».

En effet, après avoir assuré la comptabilité en interne, la société TPB a estimé qu'il était préférable d'externaliser cette fonction dans le cadre d'un contrat de prestations comptables passé avec la SAGEB. La société TPB ne fait qu'adopter un système largement utilisé par de nombreuses autres entreprises, à savoir externaliser une grosse partie des fonctions administratives, comptables ou autres de leur société.

Aucune décision, qu'elle soit comptable, financière ou autre n'est prise par la SAGEB pour le compte de TPB, seul le personnel de TPB, chacun pour sa partie, pouvant décider ou engager ladite société TPB à l'exclusion de toute autre.

TPB ne fonctionne donc en aucune manière comme un centre d'activité de la SAGEB mais est seulement une filiale de ladite société SAGEB par ailleurs prestataire de sa société mère.

Page 5 – Paragraphe 6 : Je ne perçois pas le sens et l'intérêt d'indiquer que le chiffre d'affaires de TPB ne retrace que le tiers de l'activité de voyageurs entre Paris et Beauvais.

En effet, si la société TPB est prestataire de la société SAGEB, par contre la totalité de la billetterie pour la navette Paris - Beauvais / Beauvais - Paris est du ressort de la société SAGEB elle-même, et ce dans le cadre du strict respect de la DSP.

 ... / ...

Le chiffre d'affaires de TPB facturé à SAGEB pourrait donc à la limite n'être considéré que comme un poste de charges de ladite activité de gestion de la ligne Paris – Beauvais par la SAGEB.

Page 5 – Dernier paragraphe : dans ce paragraphe, comme à plusieurs reprises dans le rapport, il est fait référence à l'avenant n° 4 de la DSP.

Il convient de rappeler une évidence, à savoir que la société TPB n'est en aucune manière partie audit avenant, lequel concerne la seule société SAGEB ainsi que le SMABT. C'est fort étrangement que cet avenant numéro 4 parle des bus comme de biens de reprise alors même qu'initialement TPB n'était pas une filiale de la société SAGEB, et alors même que la rédaction de la DSP prévoit que la prestation de transport peut être confiée à d'autres sociétés que TPB, et que le rapport lui-même préconise que la société TPB puisse avoir d'autres activités de transport de voyageurs que celle à partir de l'aéroport de Beauvais et en dehors de toute prestation pour le compte de la SAGEB.

Page 6 – Premier paragraphe : concernant les prévisions de changement de bus, le rapport ignore un certain nombre d'éléments dont l'importance est pourtant considérable pour l'exploitation de TPB.

Il est impératif en effet, s'agissant de la partie de l'activité consistant en la navette de Paris – Beauvais et la Porte Maillot, que les bus soient en parfait état et ce tant d'un point de vue confort que d'un point de vue esthétique et d'un point de vue mécanique.

Ces différents éléments, s'ils n'étaient pas respectés, amèneraient à accroître encore davantage l'impact des concurrences constituées par les schuttles, le train, les taxis, les transports collaboratifs, etc... C'est d'ailleurs pour cela que la société TPB a investi depuis 3 ans maintenant dans de la maintenance préventive de manière à tenter de supprimer tout incident sur le trajet de la navette.

Par contre, il est évidemment prudent de prévoir un renouvellement de la flotte, notamment lorsque le suivi individualisé de chacun des bus amène à constater un vieillissement trop important de tel ou tel véhicule.

Page 6 – Paragraphe 2 : il est évident que dans ce paragraphe le rapport fait une mauvaise appréciation de fait et de droit de la situation.

En effet, si l'avenant n° 4 non opposable à TPB a fait des bus assurant la navette des biens de reprise, lesdits bus ne sont en aucune manière nécessaires au fonctionnement de la DSP, seule la gestion de la billetterie de la ligne l'étant.

Page 6 – Dernier paragraphe : il est bien évident, contrairement à ce qui est allégué, que le Syndicat Mixte et ses membres ont tous les éléments en leur possession pour connaître le montant des reversements qui leur sont dus, l'application des dispositions de la DSP, à laquelle TPB n'est pas partie prenante, étant semble-t-il particulièrement claire sur ce point.

Page 11 – Paragraphe 6 : l'accord de VEOLIA TRANSPORT devenu TRANSDEV n'est pas intervenu postérieurement à la désignation du Président, mais bien au contraire c'est cette société qui a proposé sa nomination ainsi que les conditions de celle-ci, ce qui a été validé par l'assemblée générale de TPB. Ce n'est qu'après, souhaitant que soit établi un écrit, que celui-ci a été fait, la date étant celle à laquelle l'écrit a été établi et non celle à laquelle la décision a été prise.

Pages 11 et 12 (3) : En ma qualité de Président de la CCIO et de Président de la Société TPB, je tiens à réfuter l'idée d'un conflit d'intérêts qui pourrait exister du fait du cumul de mes fonctions ; cette situation de cumul relevée dans votre rapport, ne caractérise pas un conflit d'intérêt.

Comme actionnaire unique de TPB, c'est à la SAGEB qu'il revenait statutairement de désigner le Président de cette société, sur proposition de son actionnaire privé, la Société TRANSDEV.

Rien à ma connaissance n'exclut l'exercice concomitant d'un mandat de Président de la CCIO et de Président de la Société TPB, dont elle n'est pas actionnaire directe, ce cumul n'étant l'objet d'aucune incompatibilité légale ou statutaire.



Au plan opérationnel, mes fonctions au sein de la CCIO n'ont jamais interféré avec ma gestion de TPB et je n'ai jamais participé à une délibération ou à une décision de la CCIO concernant l'activité de TPB et SAGEB.

En tout état de cause, il convient d'attirer l'attention de la CRC sur le fait que la CCIO s'est pourvue d'un règlement intérieur, résultat d'un travail concerté entre les organismes consulaires à l'échelle nationale. Ce règlement contient plusieurs dispositions visant à prévenir les situations de conflit d'intérêts, notamment quant à l'obligation « *de s'abstenir de délibérer sur une affaire à laquelle un élu consulaire est directement ou indirectement intéressé* », selon les mêmes modalités que celles prévues par la Loi du 11 octobre 2013 relative à la transparence de la vie publique.

Page 13 – F (1) : avant même le contrôle de la CRC, la décision avait été prise de cesser la mise à disposition d'un cadre de la SAGEB pour assurer les fonctions de directeur d'exploitation (cette personne était d'ailleurs un ancien cadre de la société TPB).

Désormais, ces fonctions de directeur d'exploitation sont assurées en interne, et ce en collaboration étroite avec le Président.

Concernant les fonctions comptables, il existe un contrat de prestations sur la comptabilité passée avec la SAGEB, lequel exclue toute possibilité pour la SAGEB de décider.

Contrairement à ce qui est donc indiqué, TPB a une totale autonomie pour la facturation.

De plus il convient de rappeler sur ce point évoqué par ailleurs dans le rapport, que l'objet social de la société TPB a été modifié, que la société TPB a désormais la possibilité de fournir toute prestation de transport privé de voyageurs par autocars, et que depuis plusieurs mois cette activité se développe grandement, tant auprès d'entreprises que de collectivités, d'associations, de banques, etc...

Ce point montre, si besoin en était, l'indépendance totale de TPB, et qu'à l'évidence TPB n'est en aucune manière un centre d'activité de SAGEB.

Concernant le reste du rapport, il a été fait réponse ci-dessus pour les points qui le méritaient.

Il convient de rajouter que depuis plusieurs années le souci constant a été d'optimiser la structure de charges.

La première raison en est, comme dans toute entreprise, que si des mesures sont bonnes il convient de ne pas attendre pour les prendre, même si la société est en relative bonne santé.

Le second élément est que l'activité de la billetterie de SAGEB décroît en termes de part de marché, et que bien évidemment l'activité et le chiffre d'affaires de TPB s'en ressent. Ce point n'est pas étranger à la décision qui a été prise d'élargir l'objet social de la société TPB.

Cette restructuration de la structure de charges intègre notamment une diminution significative du gardiennage du dépôt de Saint-Denis, ainsi que la réorganisation dudit dépôt en essayant de trouver un emplacement équivalent sur le Beauvaisis et une vingtaine de places de parking à proximité du parking Pershing.

Cette réflexion est d'autant plus nécessaire à mener que le coût pour TPB du parking Pershing est passé d'environ 200 000 euros par an il y a 3 ans à 400 000 euros par an sur les 12 derniers mois, et avec le nouveau tarif mis en place par la mairie de Paris à compter de janvier 2017, cela pourrait aller jusqu'à 800 000 euros par an si la mairie de Paris n'accueille pas favorablement la demande que je lui ai formulée.

Il faut rappeler également sur ce point que les normes environnementales des bus ont un impact direct sur le tarif de la mairie de Paris et qu'une réflexion est actuellement en cours pour des bus sans émissions de particules et de CO2 pour assurer la navette.



Je pense avoir répondu aux points du rapport qui le méritaient sachant que bien évidemment je ferai en sorte d'assurer le respect des recommandations qui ont été faites.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de mes sentiments respectueux.



Philippe ENJOLRAS,
Président