



Rapport d'observations définitives et ses réponses

AÉROPORT DE BEAUVAIS-TILLÉ

TOME 1

SYNDICAT MIXTE DE L'AÉROPORT DE BEAUVAIS-TILLE (SMABT)

(Département de l'Oise)

Exercices 2008 et suivants

Observations délibérées le 8 septembre 2016

SOMMAIRE

SYNTHESE	6
RAPPELS A LA REGLEMENTATION.....	7
RECOMMANDATIONS.....	7
I. PROCÉDURE	8
II. OBSERVATIONS DÉFINITIVES	9
I - FONCTIONNEMENT ET SITUATION FINANCIÈRE DU SYNDICAT MIXTE DE L' AÉROPORT DE BEAUVAIS-TILLÉ.....	9
A - LA GOUVERNANCE.....	9
1 - Les statuts du syndicat.....	9
2 - Les organes de gouvernance.....	9
3 - Les politiques mises en œuvre depuis 2008	10
a - La politique de développement touristique	11
b - L'évaluation des retombées économiques.....	11
c - Une stratégie concertée de développement des infrastructures aéroportuaires à construire	12
B - L' ADMINISTRATION DU SYNDICAT PAR LES SERVICES DU DEPARTEMENT DE L' OISE	13
1 - L'absence de convention de mise à disposition	13
2 - La convention de prestations de service	13
C - LA SITUATION FINANCIERE DU SYNDICAT	14
1 - La fiabilité des comptes.....	14
a - L'exécution budgétaire et la comptabilisation insincère des charges de fonctionnement.....	14
b - L'inventaire des biens mis à disposition du délégataire.....	14
2 - La situation financière	15
a - Les recettes du syndicat	15
b - Les dépenses du syndicat	15
c - L'excédent brut de fonctionnement et la trésorerie.....	16
II - LA DÉLÉGATION AÉROPORTUAIRE	16
A - LE TRANSFERT DE L'INFRASTRUCTURE AEROPORTUAIRE	16
1 - La convention de transfert.....	16
2 - L'achèvement de la précédente délégation.....	16
B - UN PERIMETRE DE DELEGATION CONTESTABLE	17
1 - La décision de recours à une délégation de service public.....	17
2 - Un périmètre de la délégation atypique.....	17
3 - La filialisation de l'activité de transport de voyageurs.....	18
III - UN CHOIX DU DÉLÉGATAIRE PEU TRANSPARENT	19
A - LE DOSSIER DE CONSULTATION ET LES CRITERES DE JUGEMENT DES OFFRES.....	19
B - LA PROCEDURE DE CONSULTATION	19
C - LES NEGOCIATIONS ABOUTISSANT AU CHOIX DU DELEGATAIRE.....	20
D - LES REFERES PRECONTRACTUELS.....	22
E - LA MISE AU POINT DU CONTRAT	22
IV - L'EXÉCUTION DU CONTRAT	24
A - LA MODIFICATION DE L'ECONOMIE DU CONTRAT LIEE A LA HAUSSE DE LA FREQUENTATION	24
B - DES AVENANTS PEU FAVORABLES AUX INTERETS DU SYNDICAT	24
1 - Les avenants n ^{os} 1 et 2.....	24
2 - L'avenant n ^o 3	25

3 - L'avenant n° 4	26
4 - Les avenants n°s 5 et 6	26
C - DES AVENANTS CONTRACTUALISES DE MANIERE IRREGULIERE	26
D - LA REALISATION DU PROGRAMME D'INVESTISSEMENT PAR LE DELEGATAIRE ...	27
1 - La programmation	27
2 - L'exécution du programme d'investissement	27
3 - Le risque de requalification des subventions attribuées en aides d'Etat	28
4 - Les investissements des personnes publiques sans participation de l'exploitant	28
V - LE CONTRÔLE DÉFAILLANT DE LA DÉLÉGATION	29
A - LES MODALITES DE SUIVI.....	29
B - LE CONTENU INSUFFISANT DU RAPPORT DU DELEGATAIRE.....	30
C - UNE VALIDATION LACUNAIRE DES GRILLES TARIFAIRES	31
D - UNE EVOLUTION DU TARIF DE TRANSPORT DE VOYAGEURS EN BUS NON PREVUE AU CONTRAT	32
E - L'EVOLUTION DE L'EQUILIBRE CONTRACTUEL PREJUDICIALE AUX INTERETS DU SYNDICAT.....	33
1 - Une dégradation anormale de l'économie du contrat.....	33
2 - La faiblesse de l'intéressement du SMABT.....	34
ANNEXE	36

Présentation de l'aéroport de Beauvais-Tillé

Exploité en concession par la chambre de commerce et d'industrie de l'Oise (CCIO) depuis 1960, l'aéroport de Beauvais-Tillé a fait l'objet d'un transfert de propriété le 1^{er} 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 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 CCIO (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. Il comporte trois pistes, dont une principale de 2 430 m de long et de 45 m de large avec balisage lumineux et aide à l'atterrissage (ILS catégorie 3). 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-Tillé³ 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 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 en nombre de 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.

³ Cf. tableaux 3, 4 et 5 en annexe.

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. L'aéroport de Beauvais est donc fortement dépendant de l'activité de cette compagnie aérienne. 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 civile (DGAC)⁴.

⁴ 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

Le syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT) est un syndicat mixte ouvert qui regroupe la région Hauts-de-France (qui s'est substituée à l'ancienne région Picardie), le département de l'Oise et la communauté d'agglomération du Beauvaisis. Le 1^{er} mars 2007, il a obtenu, par convention signée avec l'Etat, le transfert en pleine propriété de l'aéroport de Beauvais-Tillé.

Le 25 février 2008, par un contrat de délégation de service public de type concessif d'une durée de 15 ans, le syndicat a attribué l'exploitation de la plateforme et de la ligne de transport de voyageurs entre Paris et Beauvais à la société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais (SAGEB). Cette société est composée majoritairement de la chambre de commerce et d'industrie de l'Oise (CCIO – 51 % du capital), ancien gestionnaire de la plateforme depuis 1960, et de la société Transdev Groupe Véolia (49 % du capital).

Le périmètre de la délégation concerne deux services publics distincts, l'un aéroportuaire, avec comme usagers des compagnies aériennes, et l'autre de transport terrestre de voyageurs, avec comme usagers des personnes physiques. Or, le syndicat n'a inscrit dans ses statuts que la compétence transférée par l'Etat portant sur l'aéroport de Beauvais-Tillé. La chambre estime que la délégation de l'organisation du service public de transport de voyageurs par bus entre l'aéroport et Paris repose sur des bases fragiles.

Les comptes du syndicat présentent des irrégularités qui nuisent à leur sincérité. L'ensemble des charges de fonctionnement n'est pas supporté par la structure. L'essentiel des dépenses de fonctionnement concerne l'attribution de subventions en faveur du développement touristique alors que le syndicat ne dispose pas de cette compétence.

Les conditions d'attribution de la délégation ont manqué de transparence et ont conduit à retenir la SAGEB, filiale de la CCIO, sur la base d'un scénario maîtrisé du développement de l'infrastructure en limitant le nombre de mouvements d'aéronefs à 21 000 par an, au détriment d'une offre concurrente, plus avantageuse sur le plan financier pour le syndicat.

L'économie générale du contrat a été rapidement bouleversée par le syndicat, qui a porté le trafic maximum autorisé à 29 000 mouvements par an dès 2012, sans remise en concurrence. Cet accroissement de trafic ne lui a pourtant pas bénéficié, puisqu'il est resté un contributeur important de son exploitant avec l'octroi de 14,5 M€ de subventions cumulées d'investissement, la prise en charge de travaux de desserte des infrastructures pour 1 M€, le versement d'une avance remboursable de 2 M€ pour préfinancer les travaux d'insonorisation et la compensation des impacts négatifs sur les communes riveraines pour 1,2 M€ (aménagement de voirie communale et financement de la police municipale).

Des irrégularités dans les processus de passation des avenants et des lacunes dans le suivi des grilles tarifaires traduisent une gestion perfectible du contrat de délégation. Les comptes rendus de l'exploitant, trop sommaires, et des contrôles insuffisants du syndicat n'ont pas permis à celui-ci d'appréhender la rentabilité réelle de la délégation. Le syndicat percevra sur la durée de la délégation 10,8 M€, comme prévu au contrat initial, auquel viendra s'ajouter l'intéressement éventuel, sur la base d'un plafonnement à 21 000 vols par an, alors que dans son offre la SAGEB annonçait 41,6 M€ en cas de développement du trafic à hauteur de celui constaté depuis 2011. A la fin 2014, soit durant le premier tiers de réalisation du contrat, la SAGEB a déjà octroyé aux compagnies aériennes 85 M€ de remises non prévues au contrat de délégation, dont 77 M€ uniquement pour Ryanair, et ce sans autorisation du syndicat.

Rappels à la réglementation				
	Réalisé	En cours de réalisation	Non réalisé	Page
1 - Etablir une convention de mise à disposition du personnel du département de l'Oise conformément aux dispositions de l'article L. 5721-9 du code général des collectivités territoriales (CGCT).		X		9
2 - Soumettre les projets d'avenant à la commission de suivi de délégation de service public conformément aux dispositions de l'article L. 1411-6 du CGCT.			X	26
3 - Notifier préalablement à la Commission européenne et/ou aux autorités nationales compétentes les projets de subvention d'investissement destinés aux différents gestionnaires aéroportuaires conformément aux dispositions des lignes directrices de 2005 et de 2014.			X	28

Recommandations				
	Réalisée	En cours de réalisation	Non réalisée	Page
4 - Réviser les statuts du SMABT pour prendre en compte la compétence en matière de transport terrestre de voyageurs entre Paris et Beauvais.		X		9
5 - Valoriser les contributions en nature fournies par le département de l'Oise au SMABT.		X		14
6 - Elaborer une stratégie de développement en partenariat avec les autres aéroports régionaux et les aéroports de la région parisienne.			X	13
7 - Mettre en place des procédures de conservation des archives du SMABT.		X		22
8 - Améliorer le processus de contrôle de la délégation de service public.		X		29
9 - Réviser les grilles tarifaires conformément aux dispositions contractuelles, veiller à la tenue des réunions de la commission consultative économique et à la justification économique des tarifs des redevances aéronautiques.			X	32

I. PROCÉDURE

Trois entités font l'objet d'un examen de gestion concernant l'aéroport de Beauvais-Tillé, donnant lieu à trois rapports d'observations définitives distincts : le syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT), propriétaire de l'infrastructure depuis 2007, objet du présent rapport, la société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais (SAGEB), exploitant de l'aéroport, et la SAS Transport Paris-Beauvais (TPB), filiale à 100 % de la SAGEB, exploitant de la ligne de transport de voyageurs éponyme.

Les présentes observations, qui concernent le SMABT, constituent ainsi le premier tome d'un contrôle global relatif à l'aéroport de Beauvais-Tillé, qui concerne également l'exploitant, la société SAGEB (tome 2) et la société TPB (tome 3).

L'examen de la gestion du SMABT a été ouvert le 20 février 2015 par lettre du président de la chambre adressée à M. Yves Rome, président du syndicat du 1^{er} janvier 2008 jusqu'au 29 juin 2015. Mme Caroline Cayeux, en sa qualité de nouvel ordonnateur, a été informée de cet examen par courrier du président du 10 août 2015.

En application de l'article L. 243-1 du code des juridictions financières (CJF), l'entretien préalable à la formulation d'observations provisoires a eu lieu le 27 octobre 2015 avec l'actuelle présidente et le 17 novembre 2015 avec son prédécesseur.

Lors de sa séance du 21 janvier 2016, la chambre a formulé des observations provisoires, qui ont été communiquées aux ordonnateurs successifs.

Des extraits ont été transmis à la région Nord-Pas-de-Calais, Picardie, au département de l'Oise, à la société SAGEB et à la chambre de commerce et d'industrie de l'Oise.

Les deux ordonnateurs successifs, la région et le département ont fait part de leurs remarques, respectivement par courriers des 27 avril 2016, 11 mai 2016, 18 mai et 12 mai 2016, enregistrés au greffe de la chambre les 2, 12, 25 et 13 mai 2016.

Après avoir examiné celles-ci, la chambre, dans sa séance du 8 septembre 2016, a arrêté les observations définitives suivantes.

II. OBSERVATIONS DÉFINITIVES

I - FONCTIONNEMENT ET SITUATION FINANCIÈRE DU SYNDICAT MIXTE DE L'AÉROPORT DE BEAUVAIS-TILLÉ

A - La gouvernance

1 - Les statuts du syndicat

Le syndicat, domicilié dans les locaux de l'aéroport de Beauvais-Tillé, est un syndicat mixte ouvert dont les membres sont la région Hauts-de-France, le département de l'Oise et la communauté d'agglomération du Beauvaisis.

Chaque membre est représenté par quatre délégués titulaires et quatre délégués suppléants. Les contributions aux dépenses de fonctionnement et d'investissement sont respectivement de 38 % pour la région Hauts-de-France, de 38 % pour le département de l'Oise et de 24 % pour la communauté d'agglomération du Beauvaisis.

Les statuts du 20 octobre 2006 précisent que le syndicat mixte est compétent pour « l'acquisition, l'aménagement, l'entretien et la gestion de l'aéroport de Beauvais Tillé dont la propriété lui a été transférée par l'Etat ». Une modification statutaire, intervenue en 2011, a étendu l'objet du syndicat à la protection des riverains contre les nuisances aéroportuaires et à l'attribution d'aides aux communes voisines.

Le syndicat mixte bénéficie également d'une délégation de compétence de l'Etat pour l'organisation d'une liaison routière entre l'aéroport de Beauvais et Paris. Celle-ci a été mise en place suite à un simple courrier ministériel, notifié le 31 décembre 2007 au préfet de l'Oise, précisant que « cette liaison sera conventionnée par le syndicat mixte (...) en accord avec le département de l'Oise et le syndicat des transports d'Ile-de-France ». Un bilan à l'issue des trois premières années de fonctionnement de cette liaison routière devait être transmis au ministère. L'instruction n'a pas permis d'obtenir cette convention, ni le premier bilan.

La chambre estime que la convention annoncée devrait être mise en place. Elle recommande également une révision des statuts du syndicat, ce que l'ordonnateur actuel s'est engagé à faire dans sa réponse, afin de prendre en compte explicitement la compétence en matière de transport terrestre. Cette modification des statuts ne réglera cependant pas la délicate question du périmètre de la délégation actuelle (voir *infra* II-B).

2 - Les organes de gouvernance

La présidence du syndicat a été assurée depuis sa création et jusqu'en 2015, par M. Yves Rome, par ailleurs président du conseil général⁵ de l'Oise. Suite aux élections départementales de 2014, le comité syndical du 29 juin 2015 a élu Mme Cayeux, présidente de la communauté d'agglomération du Beauvaisis et maire de Beauvais, en tant que présidente du SMABT.

⁵ Devenu depuis « conseil départemental ».

S'agissant du comité syndical, ni la périodicité des réunions, ni les conditions de quorum, ni la participation des représentants des différents membres n'appellent d'observation.

Le bureau se réunit peu, l'ensemble de ses prérogatives étant assuré par le comité syndical.

Le syndicat mixte a enfin constitué en son sein plusieurs commissions (commission d'appel d'offres, commission de délégation de service public, commission consultative des services publics locaux et commission consultative économique), qui se réunissent très rarement.

En réalité, l'ensemble des prestations de services nécessaires au fonctionnement du syndicat sont, dans les faits, prises en charge par les services du département à travers leurs propres marchés de prestations de services.

Cette gouvernance restreinte, qui se limite à la tenue de réunions du comité syndical, est à l'origine, selon la chambre, de l'absence de véritable contrôle du syndicat sur son délégataire de service public, comme la suite du présent rapport permettra de le constater.

3 - Les politiques mises en œuvre depuis 2008

La stratégie du syndicat n'est pas établie explicitement. Elle se déduit de l'analyse des débats d'orientation budgétaire et des comptes rendus des comités syndicaux.

La période 2008-2011 se caractérise par la mise en œuvre des dispositions du contrat de délégation de service public. La stratégie du syndicat, alors fondée sur un « développement maîtrisé de la plateforme et respectueux de l'environnement », s'articule autour de trois axes que sont le développement du trafic dans la limite de 21 000 mouvements par an à l'horizon 2012, le développement des retombées économiques et touristiques de la plateforme et la gestion de l'aéroport dans le cadre d'un plan environnemental.

Durant cette période, le syndicat a souhaité encourager l'implantation d'une base Ryanair de trois à cinq avions sur le site de Beauvais, synonyme de la création annoncée de 250 emplois directs. Les conditions d'implantation de cette base, imposées par la compagnie, impliquaient la restructuration des équipements de radioguidage à travers la construction d'un système de balisage lumineux et d'aide à l'atterrissage (ILS de catégorie III) prévue au contrat de concession, la construction d'un hôtel pour le personnel de la compagnie et l'assouplissement des conditions du couvre-feu sur la plateforme.

Le programme contractualisé d'investissement sur la plateforme était fixé à 68,5 M€ dans le contrat de délégation et subventionné à hauteur de 14,5 M€ par le syndicat. Des acquisitions foncières de 100 ha autour de l'aéroport ont été envisagées dont 22 ha pour la réalisation des investissements (ILS et zone de sécurité). Dès 2010, le financement de la voie de contournement de l'aéroport en partenariat avec la région Picardie et le département de l'Oise a été projeté pour un montant de 6,5 M€ à l'horizon 2013. Le SMABT a enfin financé, en 2014, 80 % des dépenses de réalisation de la voie de desserte de la nouvelle tour de contrôle pour un coût de 1 M€.

L'année 2012 a marqué un tournant dans la gestion de la plateforme avec le relèvement, de 21 000 à 32 000 mouvements par an, du nombre de mouvements commerciaux autorisés. Cette modification a eu de nombreux impacts sur la gestion du site et sur le contrat de délégation dont l'équilibre économique s'est trouvé alors remis en cause. La période 2012-2015 se caractérise par des modifications contractuelles significatives de la délégation et la mise en œuvre de dispositifs d'accompagnement contre les nuisances sonores afin de compenser les « externalités négatives » de la plateforme.

Le syndicat a alors choisi d'accompagner la mise en place réglementaire du fonds d'aide à l'insonorisation en attribuant une avance remboursable à l'exploitant (la SAGEB) de 2 M€⁶. Il a aussi adopté un dispositif d'accompagnement de l'aide à l'insonorisation des habitations en accordant une aide complémentaire de 5 000 € maximum par dossier et a mis en œuvre un dispositif d'aide rétroactif permettant de rembourser les travaux d'insonorisation entrepris par les riverains entre 2007 et 2012.

Enfin, à partir de fin 2014, le syndicat a mis en place une aide exceptionnelle à l'insonorisation de 7 000 € au bénéfice des riverains à proximité du périmètre du plan de gêne sonore pour environ 350 habitations complémentaires et décidé d'octroyer des subventions aux communes impactées par le développement de l'aéroport pour l'insonorisation des bâtiments publics, la réalisation d'aménagements de voirie et le développement de la police municipale de Tillé.

a - La politique de développement touristique

Le 15 octobre 2008, le SMABT, le gestionnaire de la plateforme aéroportuaire (la SAGEB), le comité régional du tourisme picard, le comité départemental du tourisme de l'Oise et l'office de tourisme de Beauvais ont signé une convention d'objectifs pour une durée de trois ans pour la réalisation d'un plan d'actions et de développement touristique de l'aéroport de Beauvais.

Celle-ci vise à valoriser la destination touristique de l'Oise en maintenant 8 % des voyageurs européens en Picardie. Son renouvellement a été approuvé en 2011 par délibération du comité syndical du 10 mars 2011 au vu du « *bilan positif de la mission confiée aux trois acteurs institutionnels du tourisme* », du « *caractère productif de cet investissement pour le territoire* » et de « *l'accroissement du nombre de passagers consommant la destination Beauvais/Oise/Picardie* » qui passe de 4 % à 6 % en 2010.

Le SMABT et la SAGEB se répartissent le financement de cette politique à 50 % chacun pour un montant total de 0,462 M€ par an, soit 1,848 M€ sur la période 2008 à 2011 et de 1,4 M€ sur la période 2012-2014.

La chambre souligne que la promotion du développement touristique et économique du territoire picard ne fait pas partie des compétences statutaires du syndicat.

b - L'évaluation des retombées économiques

Une première étude d'évaluation des impacts économiques réalisée par l'université de Picardie Jules Verne a été financée en 2011 par l'exploitant. Cette étude évaluait les retombées économiques de l'aéroport à 66 M€ en 2009 et à 115 M€ en 2011 pour la Picardie et à 900 le nombre d'emplois créés.

⁶ Dont 1,5 M€ dès janvier 2011 et 0,5 M€ complémentaire en juin 2013.

Ces chiffres ont été revus à la baisse par les études suivantes confiées à partir de 2012 à un observatoire des retombées économiques, et cofinancées par le syndicat et l'exploitant pour un montant de 100 000 €. Les rapports produits analysent l'évolution des retombées économiques de l'infrastructure au niveau national et local en mesurant l'impact direct⁷, l'impact indirect⁸, l'impact induit⁹ et l'impact catalytique¹⁰.

Selon cette étude, au niveau national, la valeur ajoutée générée par l'activité de l'aéroport est globalement évaluée à 311 M€ par an dont les 2/3 correspondraient à l'impact catalytique. La création d'emplois a été évaluée à 4 793 équivalents temps plein au niveau national dont 3 330 équivalents temps plein au titre des effets catalytiques du tourisme en région parisienne. Selon la chambre, ces divers impacts résulteraient cependant avant tout de l'attractivité touristique de la région parisienne.

Les retombées économiques pour la région picarde sont évaluées à 101 M€ par an, dont 74 M€ au titre des impacts directs et indirects. L'impact induit par la consommation des salariés sur le territoire de l'Oise progresserait de 90 % en passant de 12 M€ par an en 2011 à 21 M€ en 2013 alors que les effectifs ne progresseraient localement que de 10 % sur la période.

Le nombre d'emplois directs générés au niveau local est de 922 en 2014, contre 867 en 2011, et de 45 emplois indirects.

Par ailleurs, l'association Airports Council International (ACI) a publié plusieurs études sur les retombées économiques de 59 aéroports au niveau européen évaluant en 2004 le nombre d'emplois directs créés par une plateforme aéroportuaire¹¹ à 950 équivalents temps plein par million de passagers. Ce ratio appliqué à l'aéroport de Beauvais aurait dû favoriser la création de 3 839 emplois, alors que seuls 922 équivalents temps plein sont recensés à ce jour. Cet écart ne peut trouver son explication que dans le modèle de développement particulier de la plateforme de Beauvais-Tillé.

L'ordonnateur en fonctions a confirmé cette analyse en indiquant qu'« *une nouvelle étude menée par l'ACI en 2005 avait estimé qu'un aéroport accueillant une majorité de compagnies dites type low-cost aurait besoin de 20% de personnel en moins par rapport à un aéroport traditionnel pour traiter un volume de trafic identique.* » Il estime pour autant que la création de « *1235 emplois sur le territoire [de l'Oise] grâce à la présence de l'aéroport se traduit en retombées économiques fortes et ancrées localement, dans un contexte actuel plus que morose.* »

c - Une stratégie concertée de développement des infrastructures aéroportuaires à construire

La réforme territoriale issue de la loi n° 2015-29 du 16 janvier 2015 a abouti à la fusion des régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie. Alors que deux aéroports régionaux font désormais partie de la même région, aucune concertation n'existe à ce jour entre eux et encore moins avec ceux de la région parisienne.

⁷ Correspondant à la valeur ajoutée créée au sein de l'emprise aéroportuaire (activité de la plateforme et des entreprises implantées).

⁸ Correspondant à la valeur générée par les fournisseurs de biens et de services rendus à la plateforme.

⁹ Correspond à la valeur générée par les dépenses de consommations des employés directs et indirects.

¹⁰ Correspondant aux dépenses touristiques grâce au rôle d'attraction de l'aéroport essentiellement.

¹¹ The social and economic impact of airports in Europe January 2004 – ACI Etude de 2004.

La chambre souligne la nécessité d'établir une stratégie de développement de la plateforme de Beauvais en cohérence avec celles des autres aéroports limitrophes notamment dans un souci de gestion efficiente des grandes infrastructures de transport et d'évitement de phénomènes de concurrence entre équipements, préjudiciables aux finances publiques et à l'intérêt général.

B - L'administration du syndicat par les services du département de l'Oise

1 - L'absence de convention de mise à disposition

Lors de la création du syndicat mixte, le comité syndical a fait le choix de mutualiser les moyens techniques et humains existants chez les différents membres. Les statuts précisent que « *le syndicat donne la priorité à la mutualisation des moyens humains et techniques, existant chez ses membres en application de l'article L. 5721-9 du CGCT. Il peut également se doter de moyens humains, matériels, immobiliers et mobiliers nécessaires à l'exercice de ses compétences.* »

Le SMABT est administré par trois cadres administratifs du département sans aucune convention de mise à disposition signée entre les parties.

Le renouvellement des effectifs a été important au cours des quatre dernières années puisque trois directeurs délégués se sont succédé. Cette situation est préjudiciable à l'équilibre de la relation entre le syndicat et son délégataire ainsi qu'à la bonne administration de la structure. En 2015, la direction du syndicat mixte reposait uniquement sur deux agents.

La chambre rappelle que la mise à disposition de personnel, prévue à l'article L. 5721-9 du code général des collectivités territoriales, pour l'administration du syndicat mixte implique la signature d'une convention de mise à disposition conformément aux stipulations des articles 61 à 63 de la loi n° 84-53 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale et de son décret d'application n° 2008-580 relatif au régime des mises à disposition. La présidente actuelle du SMABT s'est engagée, dans sa réponse aux observations provisoires de la chambre, à établir cette convention de mise à disposition.

2 - La convention de prestations de service

Une convention de prestations de service a été conclue entre le département de l'Oise et le syndicat le 1^{er} février 2007 et renouvelée le 31 mai 2011. Cette convention précise que les services du département apportent « *une aide logistique pour le fonctionnement du syndicat. Cette aide logistique couvre la gestion budgétaire, la gestion des ressources humaines du personnel....., la gestion juridique et la publicité des actes administratifs pris....., la gestion de la communication, des moyens informatiques et l'assurance des services* ».

Les conventions indiquent que ces prestations « *feront l'objet d'une valorisation et constitueront un apport du département au syndicat* ». Or, l'analyse des comptes ou des délibérations syndicales permet de constater qu'aucune refacturation n'a été mise en œuvre sur la période.

Ainsi, les services du département ont eu recours à des missions de prestations de services d'assistance à maîtrise d'ouvrage auprès de cabinets privés qui n'ont pas été refacturées au SMABT.

Le coût des moyens mis à disposition par le département de l'Oise peut être évalué à 1 488 878 € sur la période de contrôle 2008-2014 (211 500 € pour les frais de structure, 1 277 378 € au titre de la masse salariale) et de 97 491 € pour les études. Ces coûts ne comprennent pas les temps passés par les différents services du département à titre subsidiaire sur ces dossiers.

La chambre recommande de procéder à la valorisation des contributions en nature supportées par le département de l'Oise depuis 2007, date de création du syndicat. Elle insiste sur la nécessité de présenter des comptes sincères retraçant les coûts réels. L'actuelle présidente du SMABT s'est engagée, dans sa réponse, à rembourser au département de l'Oise le coût des moyens mis à disposition du syndicat.

C - La situation financière du syndicat

1 - La fiabilité des comptes

a - L'exécution budgétaire et la comptabilisation insincère des charges de fonctionnement

L'instruction budgétaire et comptable applicable est la M52, le SMABT étant un établissement public à caractère administratif.

Les comptes du SMABT ne peuvent pas être considérés comme exhaustifs du fait de l'absence de refacturations au syndicat mixte des charges de gestion assumées par le département de l'Oise (cf. *supra*). L'état du personnel mis à disposition par le département n'est pas renseigné et les frais de personnel ne sont ni refacturés, ni comptabilisés en contribution en nature dans les comptes du syndicat.

Sur la période 2009 à 2014, le taux d'exécution issu des comptes de gestion¹² est de 49 % en dépenses de fonctionnement et de 77 % en recettes. Les écarts proviennent essentiellement d'une surestimation du compte 65 « Autres charges de gestion courante ». En investissement, le taux d'exécution des dépenses est de 81,05 % et celui des recettes de 70,65 %.

b - L'inventaire des biens mis à disposition du délégataire

Les biens mis à disposition gratuite du délégataire, la SAGEB, proviennent de trois origines différentes.

La convention de transfert entre l'Etat et le SMABT du 1^{er} mars 2007 a tout d'abord établi la liste des biens remis au syndicat¹³. Le 14 février 2010, le service des domaines a évalué les terrains, immeubles et infrastructures de l'Etat apportés gratuitement au SMABT pour un montant de 19 M€.

L'inventaire des biens remis par le précédent délégataire, la CCIO, a été joint au protocole de fin de concession de l'aéroport du 2 novembre 2009 pour un montant de 30 402 559,45 €.

Par ailleurs, des acquisitions foncières ont été effectuées par le SMABT pour un montant de 556 032,86 €.

¹² Tableau n° 6 en annexe.

¹³ Annexes IV, V et VI de la convention.

Enfin, par délibération du 17 juin 2013, le comité syndical du SMABT a constaté l'intégration de ces divers biens dans ses comptes et décidé de leur mise à disposition gratuite au profit du concessionnaire, la SAGEB, pour un montant brut de 49 956 262,53 €.

2 - La situation financière

a - Les recettes du syndicat

Le financement du syndicat repose, d'une part, sur les contributions de ses membres et, d'autre part, sur la dotation de décentralisation des aéroports versée par l'Etat.

En 2015, les recettes de fonctionnement (646 822 €) proviennent pour 563 153 € des contributions de ses membres et pour 83 669 € de la dotation de décentralisation de l'Etat.

Le SMABT perçoit auprès de l'exploitant une redevance d'occupation du domaine public dont le montant est fixé à 10,795 M€ sur la durée de la convention (2008-2023), ce qui équivaut à une recette moyenne annuelle de 719 682 €. Cette redevance annuelle était de 717 056 € en 2015 et atteindra 823 671 € en 2022.

L'article 78 du contrat de délégation prévoyait le versement d'un intéressement supplémentaire au-delà d'un taux de rentabilité interne du contrat supérieur à 10 % selon un mécanisme défini à l'annexe 14 du contrat. Dans les faits, de 2009 à 2014, l'intéressement a été versé une seule fois pour un montant de 124 413 € en 2012. Les dispositions de l'avenant n° 3 du 27 décembre 2012 ont rehaussé le taux de déclenchement du versement de l'intéressement à 10,2 % de taux de rentabilité interne.

L'avenant n° 4 du 21 janvier 2014 a substitué au dispositif d'intéressement la constitution d'un fonds de travaux dont la vocation est d'être utilisé pour la réalisation, par la SAGEB et pour le compte du SMABT, d'investissements concourant à l'amélioration des infrastructures et du service aéroportuaire (piste, parking, terminaux, hangars, matériel d'exploitation...) à l'exclusion des investissements susceptibles d'être financés par la taxe d'aéroport.

b - Les dépenses du syndicat

Les dépenses de fonctionnement, comme indiqué précédemment, se caractérisent par l'absence de refacturation des frais de personnel et d'études engagées par le département de l'Oise et ne reflètent, par conséquent, pas le coût réel de fonctionnement du syndicat.

Globalement, les dépenses ont progressé sur la période. Cependant, seuls 37,8 % de ces dépenses concernent des charges à caractère général nécessaires au fonctionnement du syndicat. Les autres dépenses sont constituées par des subventions versées à des tiers.

Les charges courantes s'établissent à 444 082 € en 2015 contre 827 299 € en 2014 et 841 620 € en 2010. Cette diminution est principalement la conséquence de la baisse des subventions de fonctionnement versées par le syndicat au profit d'organismes de droit privé¹⁴. Ainsi, les subventions à des organismes de droit privé ont été ramenées de 618 888 € en 2014 à 371 838 € en 2015, ce qui représente encore près de 84 % du total des charges courantes.

¹⁴ Tableau n° 7 en annexe.

c - L'excédent brut de fonctionnement et la trésorerie

Les produits de gestion ont progressé sur la période passant de 1,37 M€ en 2009 à 1,49 M€ en 2015. Ils ont atteint un pic de 2,38 M€ en 2012.

Les charges de gestion ont augmenté en conséquence avec une variation annuelle moyenne de 12,6 %. Elles sont ainsi passées de 0,217 M€ en 2009 à 0,444 M€ en 2015 avec un pic de 1,5 M€ en 2012.

La capacité d'autofinancement¹⁵ de 1,049 M€ est importante. Le retraitement permettant de prendre en compte les dépenses réelles de personnel et de fonctionnement de la structure diminuerait son montant à environ 0,667 M€ en 2015.

La trésorerie est positive sur toute la période et atteint 4,116 M€ en 2015 couvrant ainsi plus de neuf années de charges courantes.

Les recettes d'investissement proviennent essentiellement de la contribution des membres du syndicat et de la capacité d'autofinancement nette, le SMABT n'ayant pas d'emprunt.

II - LA DÉLÉGATION AÉROPORTUAIRE

A - Le transfert de l'infrastructure aéroportuaire

1 - La convention de transfert

Le ministre chargé de l'aviation civile et le président du SMABT ont signé, le 1^{er} mars 2007, une convention de transfert définitif de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Le SMABT s'est donc substitué à cette date aux droits et obligations de l'Etat, notamment en tant qu'autorité concédante vis-à-vis de la CCIO, exploitante de l'infrastructure.

Le transfert de propriété de l'infrastructure entre l'Etat et le SMABT a été officialisé par un acte authentique du 16 septembre 2006. Les conditions du transfert se sont faites à titre gratuit et n'ont donné lieu au paiement d'aucune indemnité, droit ou taxe.

2 - L'achèvement de la précédente délégation

La CCIO a assuré l'exploitation de la plateforme aéroportuaire au moyen d'une convention de délégation de service public signée le 30 janvier 2002 pour une durée de cinq ans. Le contrat de délégation a été prolongé par l'Etat d'un an pour permettre la désignation d'un nouvel exploitant.

Le SMABT a validé, le 13 octobre 2009, les comptes de la concession de l'aéroport de Beauvais-Tillé arrêtés au 31 mai 2008. Une délibération du 16 décembre 2008 du comité syndical du SMABT a approuvé le versement d'un montant de 0,9 M€ à la CCIO pour la reprise des bureaux de la direction de l'aéroport, des entrepôts de 6 000 m² et 1 750 m² et des structures modulaires.

¹⁵ Tableau n° 7 en annexe.

Or, dans la convention de transfert signée en janvier 2002 entre l'Etat et le SMABT (notamment son annexe VI), les bureaux de direction et les deux entrepôts figurent sur la liste de biens appartenant à la CCIO ayant un statut de biens de retour en fin de concession.

Dans ces conditions, la chambre estime que le SMABT n'avait pas à indemniser ces biens à la CCIO.

Par ailleurs, l'instruction n'a pas permis de reconstituer, faute de document disponible sur le sujet, le montant des provisions pour gros entretien et renouvellement encore libres d'emploi dans les comptes de la CCIO. Le rapport d'observations définitives du 3 septembre 2007 relatif à la chambre de commerce et d'industrie de l'Oise indiquait pourtant qu'en 2004, 5,216 M€ étaient provisionnés au titre des provisions pour renouvellement et 0,59 M€ au titre des provisions pour remise en état et grosse réparation. Dans ces conditions, la chambre ne peut exclure que la CCIO ait conservé les sommes en cause indûment en ne les remettant pas au SMABT en fin de contrat.

B - Un périmètre de délégation contestable

1 - La décision de recours à une délégation de service public

La commission consultative des services publics locaux, prévue à l'article L. 1413-1 du CGCT, a émis un avis favorable le 24 mai 2007 au principe de la gestion déléguée de l'aéroport.

Elle s'est prononcée après avoir comparé différents modes de gestion possibles (régie, contrat de partenariat, marché public ou délégation de service public). La chambre attire l'attention du syndicat sur l'émergence de nouveaux modes de gestion de type société publique locale (SPL) ou société d'économie mixte d'opération (SEMop) dont l'intérêt du recours mériterait d'être analysé lors du renouvellement du contrat actuel.

Le comité syndical du SMABT a décidé, par délibération du 7 juin 2007, de déléguer la gestion de l'aéroport sous la forme d'une concession et en a approuvé les caractéristiques quantitatives et qualitatives.

La durée du contrat de 15 ans proposée au délégataire, qui doit s'apprécier selon l'article L. 1411-2 du CGCT en fonction des prestations demandées au délégataire et de la durée d'amortissement des investissements, est conforme aux exigences requises pour ce type d'équipement.

2 - Un périmètre de la délégation atypique

Le périmètre concédé concernait la gestion et l'exploitation de la plateforme et, en complément et à titre accessoire, l'exploitation de la liaison par autocar entre l'aéroport de Beauvais-Tillé et Paris porte Maillot. Cette définition du périmètre concédé a conduit le syndicat à joindre dans une seule convention la gestion de deux services publics distincts, en considérant que l'exploitation de la ligne de bus Paris-Beauvais était indissociable de celle de la plateforme aéroportuaire de Beauvais-Tillé.

La présidente actuelle du syndicat, dans sa réponse aux observations provisoires de la chambre, justifie ce périmètre par une décision du Conseil d'Etat du 13 juillet 2012¹⁶. Cependant, cette jurisprudence concerne le périmètre d'un service public administratif de fourrière et de refuge animalier, alors qu'au cas présent le périmètre délégué concerne deux services publics industriels et commerciaux, relevant de deux champs réglementaires différents et dont les usagers sont par nature distincts, les premiers étant les compagnies aériennes et les seconds des passagers de transport terrestre.

Or, selon les dispositions de l'article L. 1411-1 du 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 administrative¹⁷ constante 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 2016¹⁸ 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. Il s'agit là d'une règle de bonne gestion et de transparence des coûts destinée à éviter qu'un service public déficitaire ne soit financé par les usagers d'un autre service public. Au cas présent, les déficits de l'activité aéroportuaire sont comblés par les recettes procurées par les usagers de la ligne de transport de bus Paris-Beauvais.

La chambre observe que le périmètre de la délégation concerne deux services publics industriels et commerciaux différents délégués par un syndicat qui n'a inscrit dans ses statuts que la compétence aéroportuaire transférée par l'Etat. La délégation de l'organisation du service public de transport de voyageurs repose par voie de conséquence sur des bases juridiques fragiles.

3 - La filialisation de l'activité de transport de voyageurs

Comme le rapport d'observations de septembre 2007 de la chambre régionale des comptes de Picardie l'avait déjà fait remarquer, la viabilité du modèle de développement de l'aéroport de Beauvais repose essentiellement sur les recettes procurées par le transport de voyageurs entre Paris et Beauvais.

A compter de 2008, l'exploitation de la ligne a été incluse dans la convention de délégation¹⁹ et la gestion de celle-ci a été sous-traitée par la société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais (SAGEB) à la société Transport Paris Beauvais (TPB), sans processus de mise en concurrence de 2008 à 2010. Cette sous-traitance nuit à la transparence économique du contrat de délégation dans son ensemble.

¹⁶ Décision relative à la définition d'un service public administratif de fourrière et de refuge animalier (CE, 13 juillet 2012, Commune d'Aix-en-Provence, req. n° 358512).

¹⁷ Réponse Min. Intérieur n° 1671, JOAN Q.2 Août 1993 p. 23 et réponse Min. Intérieur n° 3541, JOAN Q. 27/11/2012 P 7002.

¹⁸ CE, 21 septembre 2016, Communauté urbaine du Grand Dijon et autres n°s 399656 et 399699, mentionné aux tables du recueil Lebon.

¹⁹ Article 1 et titre 6 de la convention du 19 mars 2008.

A partir de 2010, la filiale TPB de la CCIO a été rachetée à 100 % par la SAGEB. Cette modification du contrôle de la société TPB aurait dû permettre d'améliorer la connaissance de la rentabilité du contrat de délégation en consolidant par pallier les comptes de TPB au sein de ceux de la SAGEB. Cependant, le maintien de la consolidation au sein des comptes des actionnaires de la SAGEB (CCIO et Véolia Transport) n'a pas permis d'atteindre cet objectif.

De ce fait, l'activité la plus rentable de la DSP n'apparaît pas dans les comptes du délégataire SAGEB et prive ainsi les personnes publiques membres du syndicat d'une partie de l'intéressement, le seuil de déclenchement de celui-ci se trouvant artificiellement minoré.

III - UN CHOIX DU DÉLÉGATAIRE PEU TRANSPARENT

A - Le dossier de consultation et les critères de jugement des offres

L'instruction n'a pas permis d'accéder à la totalité des documents relatifs à la phase de consultation de la convention de délégation de service public (DSP). Notamment, les services du SMABT n'ont pas été en mesure de remettre la copie des annexes des dossiers de consultation transmis aux candidats.

Les critères de jugement des offres, présentés à l'article 7 du projet de règlement de consultation, étaient:

- *« nature et qualité des moyens mis en œuvre pour l'organisation et l'exploitation de l'aéroport de Beauvais-Tillé, y compris en termes de management et de moyens humains, ainsi que l'exploitation du service accessoire d'autocars reliant l'aéroport à Paris, en prenant en compte les exigences de développement durable ;*
- *économie globale de l'exploitation de l'aéroport et relations financières entre le SMABT et le délégataire dont les modalités de calcul de la redevance et de l'intéressement prévus aux articles 68,78,79 du projet du contrat ;*
- *qualité du programme d'investissement proposé et des délais de réalisation ».*

Ces critères n'étaient ni hiérarchisés, ni cotés. En demeurant trop généraux, ils ne permettaient pas d'appréhender avec précision les attentes de l'autorité délégante.

La chambre souligne la nécessité de mieux définir les critères de jugement des offres en procédant éventuellement à la définition de sous critères et à leur cotation.

B - La procédure de consultation

Un premier avis de publicité daté du 21 juin 2007 a fait l'objet d'une annulation. Un second appel à la concurrence a été publié le 6 juillet 2007 au Bulletin officiel des annonces de marchés publics (BOAMP), le 12 juillet au Journal officiel de l'Union européenne (JOUE) et le 13 juillet dans le numéro d'Air et Cosmos (revue spécialisée). La date limite de remise des offres a été fixée au 20 août 2007 à 16 h 30.

Le SMABT a reçu cinq dossiers de candidatures dans les délais fixés.

La commission de délégation de service public a procédé, le 30 août 2007, à l'ouverture des cinq plis et a conclu que tous les candidats remplissaient les conditions de « garanties professionnelles et financières ». Le président du SMABT a décidé de poursuivre la procédure en leur envoyant un dossier de consultation, sur la base de l'avis de la commission du 12 septembre 2007.

Quatre des cinq candidats ont répondu dans les délais impartis, soit avant le 14 décembre 2007.

Un cabinet conseil, assistant à maître d'ouvrage, a procédé à l'analyse des offres et remis un rapport à la commission de délégation de service public. Il a proposé de retenir les offres de deux candidats : le groupement CCI de l'Oise-Véolia transport et le groupement V-K, et d'écarter les deux autres au motif qu'elles ne mettaient pas en évidence l'équilibre économique prévisionnel de l'aéroport et le montant des contributions et rétributions financières entre le délégant et le délégataire.

La commission de délégation de service public s'est réunie le 21 janvier 2008 et décidé à l'unanimité de poursuivre des négociations avec les deux groupements retenus.

C - Les négociations aboutissant au choix du délégataire

Les négociations relatives à la délégation de service public pour l'exploitation de l'aéroport ont eu lieu le 29 janvier 2008 et le 5 février 2008. Les services du SMABT n'ont pas été en mesure de transmettre le procès-verbal de la négociation du 5 février 2008.

Alors que les deux candidats avaient fourni chacun plusieurs scénarios de développement limité (21 000 mouvements par an) et dynamique (plus de 30 000 mouvements par an) sans modification de la période de couvre-feu (entre 0 h et 5 h), le SMABT a demandé au cours des négociations une limitation à 21 000 mouvements commerciaux par an à l'horizon de 2022.

Les candidats ont donc remis une synthèse de leur offre négociée modifiée. Il convient de souligner que la CCIO maintenait, dans son offre du 5 février 2008, un scénario limité à 21 000 mouvements et un scénario portant sur 29 800 mouvements à l'horizon 2022 en proposant pour ce dernier un intéressement supplémentaire de 12,8 M€ en sus de l'intéressement de 10,8 M€²⁰.

Dans un rapport de synthèse financier, le cabinet conseil indiquait que la politique de développement des deux candidats avait été harmonisée et que seule la politique tarifaire des deux candidats différait en termes de recettes aéronautiques et extra aéronautiques conduisant le groupe V. à générer « 130 M€ de recettes de plus ».

Dans les scénarios de référence, le cabinet conseil relevait, par ailleurs, que le candidat V. avait bien limité son plan d'affaires à 21 000 mouvements au lieu des « 28 000 mouvements pour 3,8 M de passagers en 2022. »

Concernant le transport de passagers, le conseil indiquait que l'offre V. « ne prévoit pas de filiale pour l'exploitation de la ligne d'autocar, l'exploitation serait confiée par un contrat à K. ». Le poids dans les recettes extra aéronautiques serait de « 28 M€ en 2012 et 29,5 M€ en 2022 ». Tandis que l'offre CCIO prévoit « la création d'une filiale dont les comptes seront consolidés avec ceux de la SAGEB » et des recettes de « 18,6 M€ en 2012 et de 18,4 M€ en 2022 ».

Le programme d'investissement était évolutif pour l'offre V. de 70 M€, sans participation du syndicat, à 84 M€ pour un trafic de 28 000 mouvements, puis 117 M€ pour 55 000 mouvements. Le programme d'investissement proposé par le groupement CCIO s'élevait quant à lui à « 61,7 M€, soit 68,2 M€ en euros courants », avec une participation de 14,5 M€ du SMABT.

²⁰ Tableau n° 8 en annexe.

La chambre souligne que, dans l'offre CCIO, le programme d'investissement incluait 10,2 M€ d'investissements dénommés « matériel de sûreté » dont le coût est compensé par la taxe de sûreté aérienne, ce qui ramenait le programme en réalité de 68,2 M€ à 58 M€ sur la période. De plus, des travaux de maintenance et de renouvellement pour un montant de 18,6 M€²¹ ont été comptabilisés à tort en investissement. Ainsi le montant des travaux d'investissement s'élevait en fait à 39,4 M€ sur la période, soit 24,9 M€ net des subventions du syndicat²².

Le document du cabinet conseil précisait : « C'est pourquoi en raison des recettes supplémentaires dégagées les relations avec le SMABT pourraient sembler plus avantageuses avec le groupe V. En effet, V. ne solliciterait aucune contribution du syndicat pour financer ces investissements et retournerait tout au long de la concession 42 M€ sous forme d'intéressement. En revanche, le groupe CCIO demanderait une participation de 14 M€ et retournerait selon le mode de calcul retenu entre 10,8 et 14,7 M€. »

Un rapport d'analyse des négociations, établi le 7 février 2008 par le cabinet conseil sur la base des trois critères de sélection des offres, ne mentionne plus cet avantage de l'offre du groupement V-K.

Le groupement CCIO-Véolia a été classé en première position sur le critère n° 1 « *Nature et qualité des moyens mis en œuvre pour l'organisation et l'exploitation de l'aéroport* » et sur le critère n° 3 « *Qualité du programme d'investissement* ». Le groupement V-K a été classé second sur ces deux critères et premier sur le critère n° 2 « *Economie de l'exploitation globale de l'aéroport et relation financière entre le SMABT et le délégataire* ».

Le rapport a conclu qu' « *au regard du cahier des charges élaboré par le SMABT et des critères de jugement des offres, l'offre CCIO apparaît nettement meilleure notamment pour assurer un développement maîtrisé de l'aéroport respectueux de l'environnement. Il vous est proposé de retenir l'offre de ce groupement.* »

Cependant, la lecture détaillée du rapport d'analyse démontre que les deux offres étaient sensiblement équivalentes concernant les critères de sélection 1 et 3 à l'issue des négociations. L'offre économique du groupement V-K était plus favorable aux intérêts financiers du SMABT de 57,7 M€ en l'absence de demande de subventionnement pour le financement des investissements, par le niveau d'investissement envisagé sur la durée du contrat ou encore par le montant de l'intéressement versé au SMABT à niveau de développement équivalent de la plateforme.

Par ailleurs, l'offre du groupement V-K proposait une gestion davantage aux risques et périls du délégataire que l'offre du groupement CCIO-Véolia.

Par conséquent, la politique de développement du trafic analysée à travers le critère n° 1 a été déterminante dans le choix final entre les deux offres. Le SMABT a ainsi écarté une offre V-K plus avantageuse, comme il en avait le droit, en privilégiant l'offre CCIO-Véolia Transport basée sur un développement contenu et « au fil de l'eau par rapport à une offre de développement plus dynamique et moins respectueuse de l'environnement de l'aéroport ». De ce fait, la limitation du trafic à 21 000 mouvements est devenue un point central de la convention de délégation fondant l'équilibre financier du contrat entre les parties.

²¹ Dont maintenance des installations 8,5 M€, matériel d'assistance en escale 7,1 M€ et matériels et équipements informatiques 3 M€.

²² 39,4 M€ auxquels il est soustrait la participation de 14,5 M€ du SMABT.

L'article L. 1411-5 du CGCT précise que le représentant de la collectivité arrête son choix au terme des négociations et en saisit l'assemblée délibérante en lui transmettant la liste des entreprises admises à présenter une offre, l'analyse de leurs propositions, les motifs du choix du candidat retenu et l'économie générale du contrat, 15 jours avant la réunion de l'assemblée.

La décision de l'assemblée délibérante du SMABT du 25 février 2008, sur la base du rapport du président, a autorisé celui-ci à signer le contrat de convention.

Le SMABT n'a pas été en mesure de fournir à la chambre le rapport du président au comité syndical afin de lui permettre de vérifier la bonne information de ce dernier notamment sur le contenu précis des deux offres et de leur économie générale.

Dans ces conditions, la chambre ne peut se prononcer sur les conditions d'information de l'assemblée délibérante. Elle rappelle l'obligation de conserver les pièces administratives et notamment les marchés et conventions et recommande d'améliorer les conditions de conservation des archives.

D - Les référés précontractuels

Deux groupements évincés ont déposé chacun un référé précontractuel les 4 février 2008 et 26 février 2008 devant le tribunal administratif d'Amiens à fin d'annulation de la procédure de passation.

Les requérants ont axé leur mémoire sur le déroulement de la procédure qui ne garantissait pas, selon eux, l'égalité de traitement entre les candidats et notamment sur l'insuffisance d'information du dossier de consultation et la modification des clauses d'équilibre financier de la délégation en limitant le nombre de mouvements commerciaux à 21 000 aéronefs par an sur la durée du contrat en cours de négociation.

Les jugements rendus les 25 février et 17 mars 2008, statuant uniquement sur le respect de l'égalité de traitement des candidats au cours du processus de consultation, ont débouté les requérants en confirmant la possibilité pour le délégant de préciser le cahier des charges de la DSP en cours de négociation. De ce fait, la clause de limitation du trafic sur la plateforme a été réaffirmée à travers le jugement du 17 mars 2008 comme un point central du cahier des charges fondant l'équilibre contractuel de la délégation et discriminant entre les offres des différents candidats dans l'attribution du contrat.

E - La mise au point du contrat

A l'issue de cette procédure de mise en concurrence, le SMABT a délégué l'exploitation de l'aéroport au groupement CCIO-Véolia Transport dans le cadre d'une convention de délégation de service public conclue le 19 mars 2008, avec effet au 1^{er} juin 2008 pour une durée de 15 ans.

Conformément aux termes du contrat, la société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais (SAGEB), société par actions simplifiée dont le capital est détenu à 51 % par la CCIO et 49 % par la société Véolia-Transport²³, s'est automatiquement substituée au groupement dès sa création en qualité de délégataire.

²³ Devenue Transdev en mars 2011.

L'analyse des pièces du contrat montre que celui-ci ne contient pas l'intégralité du contenu de l'offre négociée avec le groupement retenu. N'y figurent pas, par exemple, les engagements de création de 700 à 1 500 emplois ou encore la construction d'un centre d'apprentissage dédié aux métiers de l'aérien. Les engagements d'intéressement présentés lors des négociations²⁴ en cas de relèvement du trafic n'ont pas davantage été intégrés dans le contrat lors de sa mise au point, privant ainsi le SMABT d'une garantie d'intéressement supplémentaire de 12,815 M€ (scénario n° 3).

L'adaptation du contrat a essentiellement consisté à ajouter des clauses d'indemnisation en cas de rupture et des clauses de revoyure limitant le risque de gestion au risque et péril du délégataire. Le contrat est resté très général pour ce qui concerne les obligations de résultat en termes de maintenance, de gros entretien et de qualité de service.

L'annexe n° 12 portant sur un plan environnemental pour l'aéroport de Beauvais à l'entête du département de l'Oise, de la région Picardie, de la communauté d'agglomération du Beauvaisis et de la commune de Tillé pour la période 2008-2011 est venue compléter le contrat de délégation.

Ce plan a été approuvé le 24 janvier 2008 selon le SMABT, soit postérieurement à la remise des offres des deux candidats et juste avant l'achèvement des négociations. L'analyse du procès-verbal disponible des négociations et des offres des candidats ne démontre pas que la prise en compte de ce plan leur ait été demandée au cours des négociations.

L'annexe n° 14 porte sur le calcul de la redevance de l'autorisation d'occupation temporaire et le versement de l'intéressement. La formule de calcul de l'intéressement n'est plus identique à celle du document d'analyse des offres négociées. Le reversement de la rentabilité au-delà de 10 % de taux de rentabilité interne du projet, calculé sur la base des flux de trésorerie d'exploitation, est passé de 40 % avant impôts à 50 % après impôts.

La grille des tarifs 2009 jointe au contrat diffère de la tarification²⁵ proposée lors des négociations.

Le plan de développement touristique cofinancé par la SAGEB et le SMABT sur la base d'un programme d'actions est évalué à 0,45 M€ par an. Ce document correspondrait à un programme d'actions approuvé lors du comité syndical du 24 janvier 2008, soit postérieurement aux deux réunions de négociation des offres. Il ne reprend pas les engagements de l'offre du groupement CCIO-Véolia, notamment ceux en termes de taux de captation de 15 % du flux de passagers sur le territoire picard. Les actions proposées dans l'offre du groupement à l'issue des négociations ne prévoyaient pas de cofinancement par le délégant de ces actions de développement touristique.

En conclusion, la chambre constate des écarts significatifs entre le contrat signé, l'offre négociée et le rapport d'analyse des offres, en défaveur du syndicat mixte.

²⁴ Tableau n° 8 en annexe.

²⁵ Cf. paragraphes 152 et suivants.

IV - L'EXÉCUTION DU CONTRAT

A - La modification de l'économie du contrat liée à la hausse de la fréquentation

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

- développer le trafic dans la limite de 21 000 mouvements commerciaux par an, maximum fixé par le plan d'exposition au bruit, à l'horizon 2012 ;
- 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.

Or, l'ambition de maîtriser le nombre de mouvements d'aéronefs à 21 000 à l'horizon 2012 a rapidement été abandonnée. Le nombre de mouvements s'établissait déjà, fin 2010, à 20 528, et à 25 388 dès 2011.

Un tournant dans la stratégie du syndicat a été opéré en 2012 par le relèvement du trafic autorisé à long terme sur la plateforme à 32 000 mouvements. Selon les comptes rendus de plusieurs comités syndicaux, cette évolution, issue de la réflexion menée dans le cadre du plan d'exposition au bruit, devait « *conduire nécessairement à réexaminer les conditions actuelles de l'exploitation de la plateforme et par conséquent à modifier sensiblement la convention de DSP...* ».

Les pistes envisagées consistaient alors en « *un remboursement des subventions d'investissement versées par le SMABT depuis 2009 (les contraintes de services publics qui justifiaient cette participation s'avérant finalement moindres) ; une augmentation des investissements réalisés par la SAGEB dans le cadre du contrat (constituant des biens de retours), sans modifications du montant des subventions versées, ce qui conduirait mécaniquement à une diminution des subventions versées ; l'élaboration et la réalisation d'un nouveau plan environnemental requalifié de plan de développement durable afin de prendre également en compte des aspects économiques et sociaux* ».

Aucune de ces orientations du comité syndical n'a abouti. Moins de cinq ans après la mise en place de la délégation de service public, c'est toute la stratégie et le modèle économique de celle-ci qui ont été mis à mal, sans que les avenants négociés (cf. ci-dessous) ne permettent de rétablir l'équilibre économique originel du contrat.

B - Des avenants peu favorables aux intérêts du syndicat

Six avenants sont venus compléter la convention initiale.

1 - Les avenants n^{os} 1 et 2

Les avenants n° 1 du 14 février 2010 et n° 2 du 31 janvier 2011 ont modifié les grilles tarifaires malgré les engagements de stabilité des tarifs durant les premières années du contrat.

2 - L'avenant n° 3

L'avenant n° 3 du 27 décembre 2012 a acté « *les financements sur fonds propres de la SAGEB d'un programme de 2,5 M€ de travaux complémentaires, la prolongation du délai de versement de la subvention du SMABT, la signature d'un plan de développement durable évalué à 0,280 M€/an, l'augmentation et l'indexation des tarifs, la modification des clauses d'encadrement du nombre de mouvements aériens* ».

Un décalage partiel de la date de réalisation du programme initial des investissements de la période 2008-2012 sur la période 2013-2017 et une modification du montant et de la nature des investissements de premier établissement, de maintenance et de sûreté ont été acceptés. L'augmentation du programme de travaux a concerné des investissements au titre de la sûreté aéroportuaire. Ceux-ci sont passés de 10,2 M€ à 12,8 M€. Ils sont sans impact sur l'équilibre du contrat car financés par la taxe de sûreté aérienne.

La clause de revoyure prévue à l'article 99 de la convention a été modifiée et une clause d'augmentation des tarifs à la demande a été ajoutée. L'annexe tarifaire 2011 a été remplacée par une annexe tarifaire 2012 sans explication des impacts financiers. Le tarif de la ligne de bus a ainsi été revalorisé à compter de la date de signature de l'avenant n° 3 à 14,96 € HT puis par la formule d'actualisation suivante à partir de janvier 2014.

Or, l'offre finale du candidat retenu indiquait pourtant renoncer à cette hausse de tarif malgré l'accroissement de recettes potentielles et la possibilité d'accroître en conséquence la redevance versée par la SAGEB au SMABT qui serait passée de 10,8 à 29 M€.

Le nombre de mouvements annuels autorisé a été rehaussé²⁶ à 27 000 en 2013 et à 32 000 en 2022. Parallèlement, le nombre de passagers de 3 980 000 par an en 2013 devrait atteindre 4 636 000 en 2023. Ces modifications ont entraîné un bouleversement de l'économie du contrat avec un chiffre d'affaires cumulé sur la durée de la délégation de service public qui passe de 560 M€²⁷ en 2008 à 722 M€²⁸ en 2013 hors recettes régaliennes, soit près de 29 % d'augmentation.

Les modalités de calcul de l'intéressement ont été modifiées par les articles 13 et 14 de l'avenant par le rehaussement du seuil de déclenchement de 10 % du dépassement du taux de rentabilité interne²⁹ à 10,2 % suivant le calcul de l'annexe 18 bis³⁰ « Etats financiers modifiés ».

Les articles 18 et 19 ont substitué l'annexe 18 « Etats financiers » par une annexe 18 bis « Etats financiers modifiés » et l'annexe 20 par une annexe 20 bis « Financements prévisionnels »³¹.

La chambre constate dans ce contexte que l'avenant n° 3 censé rétablir l'équilibre du contrat a, dans les faits, acté la modification de celui-ci au détriment du syndicat.

²⁶ Annexe 17 bis de la convention.

²⁷ Annexe 18 – Etats financiers prévisionnels contrat de 2008 de la convention.

²⁸ Annexe 18 bis – Etats financiers modifiés avenant n° 3 CA cumulé de la convention.

²⁹ Annexe 18 – Etats financiers prévisionnels contrat 2008 de la convention.

³⁰ Annexe 18 bis – Etats financiers modifiés avenant n° 3 de la convention.

³¹ Suppression du besoin de financement prévue sur la ligne « En cours fin d'année standby » sur la période du contrat. Soit une diminution de l'encours de dette de 6 M€ en 2010.

3 - L'avenant n° 4

Selon le syndicat, l'avenant n° 4 du 9 décembre 2013 « *a substitué la clause d'intéressement par la création d'un fonds de travaux pour l'amélioration des infrastructures dont les versements annuels ont été limités à 50 % du résultat net. Un comité de suivi du fonds a été institué et une nouvelle modification des hypothèses de trafic a été contractualisée.* »

Cet avenant a poursuivi le processus de modification de l'équilibre contractuel en transformant le dispositif d'intéressement en un fonds de travaux dont les impacts fiscaux liés aux amortissements de caducité bénéficient au délégataire.

L'évolution du trafic aérien confirme la modification de l'équilibre financier du contrat. Ainsi le chiffre d'affaires cumulé prévisionnel, hors recettes régaliennes, sur la durée du contrat de la délégation de service public, estimé à 560 M€ en 2008, s'établissait à 722 M€ en 2013 avec l'avenant n° 3 pour redescendre à 657 M€³² en 2014 avec l'avenant n° 4.

4 - Les avenants n° 5 et 6

L'avenant n° 5 du 12 septembre 2014 complète la liste des biens mis à disposition du délégataire. L'avenant n° 6 du 8 juillet 2015 modifie les droits et obligations du délégataire et les grilles tarifaires concernant les ressources extra aéronautiques.

C - Des avenants contractualisés de manière irrégulière

Selon les dispositions de l'article L. 1411-6 du code général des collectivités territoriales, tout projet d'avenant entraînant une augmentation du montant global supérieure à 5 % du contrat est soumis à l'avis de la commission de délégation de service public visée à l'article L. 1411-5. L'assemblée délibérante statuant sur le projet d'avenant est préalablement informée de cet avis.

Au cas d'espèce, en l'absence de réunion de la commission de délégation, le processus de signature des avenants n° 3 et suivants, dont l'incidence financière dépasse 5 %, est entaché d'irrégularité.

La chambre rappelle la réglementation sur l'obligation de soumettre à l'avis de la commission de délégation de service public les projets d'avenants préalablement à leur approbation par l'assemblée délibérante.

Des avenants conclus irrégulièrement pouvant être considérés comme nuls, elle invite le syndicat à procéder à la rédaction d'un nouvel avenant modificatif en bonne et due forme.

Par ailleurs, le contrat a été signé sur la base d'une limitation stricte du trafic aérien à 21 000 mouvements par an. Or, cette limitation est devenue un point d'équilibre financier essentiel du contrat souhaité par le syndicat au cours des négociations et un élément discriminant pour l'attribution du contrat entre les différents candidats (cf. *supra*). Ainsi, par l'avenant n° 3 passé dès 2012, en relevant le trafic aérien sur la plateforme de 21 000 à 25 388 mouvements en 2011 et 32 000 en 2022, le syndicat a bouleversé l'économie générale du contrat. Dès lors, un nouveau contrat aurait dû être passé avec le recours à une procédure de mise en concurrence prévue à l'article L. 1411-1 du CGCT.

³² 867 M€ avec les recettes régaliennes.

La chambre estime que les modifications de l'équilibre du contrat ont été financièrement préjudiciables au syndicat. Celui-ci a continué à financer un programme de travaux et n'a bénéficié d'aucun véritable intéressement alors même que le périmètre financier de la délégation a crû de 21,78 %³³ en termes de chiffre d'affaires et de 33 % en termes tant de mouvements que de nombre de passagers.

D - La réalisation du programme d'investissement par le délégataire

1 - La programmation

La convention de concession du 19 mars 2008 a contractualisé la réalisation d'un programme d'investissement de 68,2 M€ sur la période 2008-2023, subventionné à hauteur de 14,5 M€ par le syndicat. L'annexe 6 du contrat a fixé la nature des investissements, le montant des travaux et le calendrier de réalisation.

Le cahier des charges permet de lister les travaux de premier établissement permettant 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 les travaux et aménagements de rationalisation de l'accueil de l'aviation générale ainsi que les autres travaux de maintenance et de renouvellement.

Ces travaux se répartissent, selon la lecture de la chambre, de la façon suivante :

- 39,4 M€ au titre des travaux de premier établissement dont 34 M€ portant sur l'infrastructure et 5,4 M€ sur les activités commerciales et extra aéronautiques (parkings) ;
- 10,2 M€ pour les équipements de sûreté ;
- 18,6 M€ en travaux de maintenance et de renouvellement des équipements d'assistance en escale et mobilier.

L'avenant n° 3 a conduit à modifier ce plan avec un décalage partiel de la date de réalisation du programme (cf. *supra*), mais sans modification du rythme de versement de la subvention du SMABT. Le montant des travaux a été ramené de 49,9 M€ à 44,15 M€, soit 5,75 M€ de moins sur la période 2008-2012. Pour la période 2013-2017, un accroissement de 8,26 M€ est prévu, le montant des travaux devant passer de 7,8 M€ à 16,062 M€.

Comme déjà indiqué, le montant des travaux de sûreté financés par la taxe éponyme est passé de 10,2 M€ en 2008 à 12,8 M€, ce qui explique pour partie l'augmentation du programme de travaux sur la période 2013-2017.

2 - L'exécution du programme d'investissement

Les investissements réalisés par le délégataire dans le cadre du contrat de délégation devaient bénéficier d'une subvention d'un montant total de 14,5 M€ du SMABT, payable selon un échéancier défini contractuellement à hauteur de 3,3 M€ en 2009 et 2010, 2,8 M€ en 2011 et 2012 et 2,3 M€ en 2013. Cet échéancier a été repoussé de deux ans jusqu'en 2015 par l'avenant n° 4 pour faire face au décalage des travaux résultant des délais d'acquisition des emprises foncières par le SMABT.

³³ Prospective financière 2014 laquelle annonce un CA cumulé de 894 M€, soit 682 M€ hors recettes régaliennes.

Le cumul des investissements réalisés au 31 décembre 2013, y compris le plan de gros entretien, s'élève à 44,4 M€. A cette date, le taux de réalisation du programme de travaux est de 62 %. Le comité syndical du 20 octobre 2014 a validé cet avancement.

Le rapport annuel 2014 du délégataire précise que le montant des travaux sur la période 2008-2014 s'élève à 50,50 M€ au lieu des 51,8 M€ prévus au programme initial et des 52,3 M€ inscrits au programme modifié. Il existe donc un décalage de 1,3 à 1,8 M€ sur la période. Pour 2015, le rapport indique qu'il est prévu une enveloppe d'investissement de 10 M€.

En 2013, le SMABT a délibéré sur le financement anticipé de travaux chez les riverains afin d'accélérer le processus d'insonorisation des habitations. Il a décidé d'octroyer une avance remboursable à la SAGEB de 2 M€ afin de permettre un traitement rapide des demandes en 2013. Le premier remboursement du SMABT de 0,156 M€ a eu lieu en 2014.

3 - Le risque de requalification des subventions attribuées en aides d'Etat

Le taux de subventionnement est fixé, selon la convention de délégation, à 21,26 % des investissements cumulés de 2008 à 2012, soit 14,5 M€ sur 68,2 M€. La chambre remarque qu'en ne précisant pas la nature des équipements financés, le SMABT a indistinctement versé des subventions d'équipements pour la réalisation de nouvelles infrastructures aéroportuaires mais aussi pour la réalisation d'équipements permettant la perception de recettes extra aéronautiques. Il a aussi subventionné des travaux de maintenance relevant de charges de fonctionnement.

En ne considérant que les seuls investissements de premier établissement sur la période 2008 à 2012, soit 38,8 M€, le taux de subventionnement est de 37,37 % et non de 21,26 %.

Dans tous les cas de figure, ces subventions auraient dû faire l'objet d'une notification préalable auprès de la Commission européenne afin de s'assurer de leur compatibilité avec les dispositions du Traité européen sur le fonctionnement de l'Union et notamment sur les aides d'Etat. La chambre rappelle la réglementation sur l'obligation de notification préalable à la Commission européenne et/ou des autorités nationales compétentes des projets de subvention à l'investissement auprès des gestionnaires aéroportuaires conformément aux dispositions des lignes directrices de 2005 réactualisées en 2014.

4 - Les investissements des personnes publiques sans participation de l'exploitant

Le département de l'Oise a financé la réalisation de la déviation de la route départementale sur la période 2013-2015 pour un montant de 6,5 M€ afin de fluidifier l'accès à l'infrastructure.

Par ailleurs, la communauté de communes de l'agglomération du Beauvaisis a entrepris d'assurer la maîtrise d'ouvrage de la voie de desserte de la nouvelle tour de contrôle reconstruite dans le périmètre de l'aéroport pour un montant de 1 M€. Le SMABT a délibéré pour subventionner 80 % des dépenses de cette voirie.

Les collectivités du territoire ont donc décidé de financer 7,5 M€³⁴ d'équipements publics de voirie, rendus nécessaires par le développement de l'aéroport en plus des 14,5 M€ de subventions octroyées par le SMABT. Ces montants s'ajoutent à la prise en charge d'externalités négatives par le syndicat, comme l'insonorisation des habitations riveraines et le subventionnement de travaux communaux.

Enfin, l'Etat finance actuellement la reconstruction de la tour de l'aéroport pour un montant de 35 M€.

V - LE CONTRÔLE DÉFAILLANT DE LA DÉLÉGATION

A - Les modalités de suivi

Le suivi de la délégation a été réalisé par le syndicat à partir des rapports annuels du délégataire avec le soutien d'un cabinet conseil, en se basant sur les travaux d'un comité de suivi des contrats complexes et d'un comité technique. Selon l'ancien président, ceci a concouru à l'amélioration des clauses du contrat de délégation.

Les réunions du comité technique se sont tenues en présence des services du SMABT, de la SAGEB et des représentants des collectivités membres du syndicat. Le comité de suivi des contrats complexes composé des services du département, des agents mis à disposition du SMABT, de la SAGEB s'est réuni uniquement trois fois en juillet 2009, octobre 2010 et en septembre 2011 pour analyser l'évolution de l'équilibre financier du contrat, avec l'appui d'un cabinet conseil.

L'existence de ces nombreuses instances n'a pas permis pour autant le maintien de l'équilibre économique du contrat. Les insuffisances du contrôle de la délégation de service public semblent résulter de la faiblesse organisationnelle des services administratifs du syndicat et de l'absence de fixation d'objectifs aux personnels des services départementaux mis à disposition.

Des améliorations des processus de contrôle de la délégation et de l'organisation des services mériteraient d'être mises en œuvre en s'appuyant sur les dispositions réglementaires et contractuelles existantes car, malgré ses droits, le délégant n'a jamais soumis le délégataire à un examen de ses comptes.

La chambre rappelle, à cet égard, que le syndicat dispose, au titre de l'article 82 du contrat de délégation de service public, d'un droit de vérification sur pièces et sur place, lui permettant de se faire présenter toutes pièces et tous documents nécessaires à l'exercice de son droit de contrôle, conformément aux dispositions des articles R. 2222-2 à R. 2222-6 du code général des collectivités territoriales.

Dans leurs réponses respectives, l'ancien ordonnateur confirme que le comité syndical a budgété, début 2015, une mission d'audit général de la délégation et le nouvel ordonnateur s'engage à réaliser un audit sur son fonctionnement à mi-parcours.

³⁴ Dont 800 000 € pris en charge par le syndicat.

B - Le contenu insuffisant du rapport du délégataire

L'article L. 1411-3 du code général des collectivités territoriales précise que le délégataire produit chaque année avant le 1^{er} juin à l'autorité délégante un rapport de gestion de la délégation comportant notamment les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution de la délégation et une analyse de la qualité de service.

L'article R. 1411-7 du même code fixe le contenu du rapport d'un délégataire. Les articles L. 1411-3 et L. 1411-4 du code général des collectivités territoriales prévoient l'examen du rapport du délégataire par l'assemblée délibérante de l'autorité délégante après avis préalable de la commission consultative des services publics locaux. Or, cet examen des rapports par cette commission n'a débuté qu'en 2011.

Les dispositions des articles 82 et 83 du contrat de délégation reprennent pour l'essentiel les textes législatifs et réglementaires sauf le e) du décret de 2005 qui impose un état du suivi du programme contractuel d'investissement de premier établissement et renouvellement des biens et immobilisations nécessaires à l'exploitation du service.

L'article 84 explicite, par ailleurs, les informations à remettre au titre de la qualité de service et des données financières notamment la transmission des bilans comptables et des comptes de résultat.

Pour autant, les rapports du délégataire sont incomplets et ne respectent pas les dispositions du contrat et des articles précités du CGCT. La chambre constate notamment que les annexes financières sont absentes pour les années 2010 et 2011.

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 (a), l'état de variation du patrimoine immobilier (b), le compte rendu des biens nécessaires à l'exploitation du service (d), l'état de suivi du programme contractuel d'investissement et de renouvellement (e), l'état des autres dépenses de renouvellement (f), l'inventaire des biens de retour et de reprise du service délégué (g), les engagements à incidences financières (h). L'évolution des tarifs n'est pas fournie conformément au III de l'article R. 1411-7 du CGCT et enfin aucune annexe financière portant notamment sur le calcul du taux de rentabilité interne n'est remise dans le rapport.

Dès 2010, le cabinet conseil du syndicat a attiré, à juste titre dans son analyse annuelle des comptes, l'attention de ses services sur les insuffisances des rapports annuels du délégataire et sur l'impossibilité en l'état de formuler un avis sur la rentabilité du contrat. Ce constat n'a pas amené le syndicat à prendre des mesures correctrices.

Au-delà de l'absence de respect des obligations réglementaires et contractuelles, le périmètre de l'activité de transport de voyageurs est insuffisamment abordé dans les rapports du délégataire et ne permet pas au SMABT d'avoir une vision consolidée de la rentabilité de la délégation.

Alors que le syndicat a autorisé la sous-traitance de la ligne de transport de voyageurs à une filiale de la SAGEB (TPB), le contrat de délégation n'a spécifié que tardivement des obligations en termes de transmission des comptes des filiales détenues ou d'annexes financières. La filialisation à 100 % de TPB au sein de la SAGEB aurait pu conduire à l'établissement et à la transmission de comptes consolidés conformément aux dispositions du code de commerce (articles L. 233-16 à 27 et R. 233-3 à R. 233-16) et aux propositions de l'offre du candidat.

Cette absence de consolidation par palier avec les comptes de la SAGEB empêche d'avoir une vision complète du périmètre de délégation et donc de l'économie du contrat, alors que le délégataire réalise une part importante de sa marge grâce à la gestion de la ligne de voyageurs Paris-Beauvais et que la viabilité économique de la plateforme repose sur le transfert de charges opéré entre le service public de transport de voyageurs et le service public aéroportuaire.

Afin de remédier à cette difficulté, le SMABT a obtenu dans l'avenant n° 4 une modification du calcul du taux de rentabilité interne en englobant l'activité de la SAGEB et de sa filiale TPB. Cependant, cette analyse ne se fait toujours pas au moyen de comptes consolidés et d'une méthode usuelle de calcul des flux de trésorerie grâce à un tableau de financement des comptes consolidés.

C - Une validation lacunaire des grilles tarifaires

Les grilles tarifaires sur la période de contrôle n'ont pas été indexées conformément aux clauses de révision du contrat, tandis que les prix des billets de transport en bus ont été réévalués. Aucun dispositif de modulation en fonction de l'accroissement de trafic des compagnies aériennes ou d'ouverture de nouvelles lignes n'est prévu au contrat.

Par comparaison avec d'autres aéroports comme celui de Bordeaux (4,9 M de pax), de Nantes (4,1 M de pax en 2014) de Roissy CDG (63,8 M de pax) ou de Lille (1,6 M de pax), les tarifs pratiqués à Beauvais-Tillé sont très bas.

En 2015, la redevance « passager » de l'aéroport de Beauvais est 4,6 fois inférieure à celle pratiquée à Roissy CDG, 2,8 fois inférieure à celle pratiquée sur l'aéroport de Nantes et 1,6 fois inférieure à celle de l'aéroport de Bordeaux.

Les tarifs des autres redevances aéronautiques sont également très en deçà des tarifs des autres aéroports. Ainsi, la chambre a recomposé le coût de l'atterrissage d'un avion de type Boeing 737-800 : il est de 359 € à Beauvais contre 566 € à Bordeaux, 1 027 € à Nantes et 1 659 € à Paris.

Sur l'aéroport de Beauvais, le gestionnaire assure pour le compte des compagnies l'ensemble des prestations d'assistance en escale, sauf celles relatives à l'avitaillement. Aucune compagnie ne pratique l'auto-assistance pour des raisons de coûts et d'obligation d'emploi de personnel au sol, selon la SAGEB. Cette activité n'est pas encadrée conformément aux dispositions du code de l'aviation et est, en réalité, fortement déficitaire de 49 M€ sur la période de contrôle.

La grille tarifaire de 2008 a été annexée au contrat de délégation de service signé entre le SMABT et la SAGEB. Les avenants n° 1 et 2 ont approuvé les évolutions des grilles tarifaires des années 2010 et 2011 sans l'avis préalable de la commission consultative économique prévu par le code de l'aviation civile.

En février 2012, la première réunion de la commission consultative économique a adopté le projet de grille tarifaire 2012 dont l'approbation n'est intervenue qu'en décembre 2012 à la faveur de la signature de l'avenant n° 3.

Sur la période de contrôle, la commission consultative économique s'est seulement réunie trois fois : les 7 février 2012, 22 janvier 2013 et 16 mai 2014. Le rythme annuel de tenue des réunions n'a donc pas été respecté antérieurement.

Il ressort du contenu des dossiers soumis à l'approbation des compagnies aériennes utilisatrices de la plateforme que la fixation des tarifs des différentes redevances n'est pas justifiée par des calculs économiques, en méconnaissance des prescriptions du code de l'aviation civile. Elle inclut à tort, et sans l'accord du syndicat, les recettes de la ligne de bus Paris-Beauvais et d'assistance en escale dans le périmètre d'activité.

A partir de décembre 2012, l'article 5 de l'avenant n° 3 a exclu les tarifs extra-aéronautiques du champ d'analyse de la commission consultative économique et encadré leur augmentation par une formule d'actualisation.

La grille tarifaire 2013 a été approuvée par décision du comité syndical du 4 février 2013, sans mise en œuvre des mécanismes d'indexation des tarifs sur la base de l'avis favorable de la commission consultative économique de janvier 2013.

La grille de l'année 2014 a été approuvée le 10 février 2014 par le comité syndical sans avis préalable de la commission consultative économique, sollicitée ultérieurement en mai 2014. L'approbation de cette grille n'a pas fait l'objet d'un avenant au contrat alors que la structure des tarifs d'assistance en escale a été totalement modifiée au profit d'une libre négociation entre le délégataire et les compagnies aériennes.

Au final, l'analyse de l'évolution des grilles tarifaires et des différents produits du gestionnaire démontre que le SMABT et la SAGEB se sont peu à peu affranchis de l'application des clauses contractuelles de la délégation de service public, et que le SMABT n'assure pas ses prérogatives d'autorité déléguée en termes de fixation des tarifs des redevances aéroportuaires.

La chambre recommande la révision des tarifs conformément aux dispositions contractuelles et à celles du code de l'aviation civile, après avis de la commission consultative économique de l'aéroport.

D - Une évolution du tarif de transport de voyageurs en bus non prévue au contrat

L'analyse de l'offre du délégataire après négociation précisait que « *la CCIO construit son modèle sur un tarif inchangé à 13 € pour les autocars, le groupe CCIO penche sur une forte élasticité du fait de la clientèle Low Cost et de l'érosion du taux de fréquentation observé depuis plusieurs années. Le groupe CCIO mise sur une diversification des dessertes pour maintenir une bonne fréquentation et un niveau de recettes suffisant* ».

Fixé à 13 € TTC au moment de la signature de la DSP, le tarif du ticket de la liaison de bus Paris-Beauvais est passé à 16 € TTC à la signature de l'avenant n° 3 pour s'établir en 2014 à 17 € TTC. Cette évolution de 30 % des tarifs sur la période est contraire à l'accord initial entre les parties et a été conduite, là encore, sans augmentation de l'intéressement du délégant.

E - L'évolution de l'équilibre contractuel préjudiciable aux intérêts du syndicat

1 - Une dégradation anormale de l'économie du contrat

Le chiffre d'affaires de la durée totale de la délégation était évalué à l'origine du contrat à 560 M€³⁵ (729 M€ y compris les recettes régaliennes)³⁶. L'avenant n° 3³⁷ a porté le chiffre d'affaires à 721 M€ (906 M€ avec les recettes régaliennes), soit une progression de 35 %. L'avenant n° 4³⁸ a estimé le chiffre d'affaires de la délégation à 657 M€ (867 M€ y compris les recettes régaliennes). Le suivi du plan d'affaires en 2014 fait apparaître un prévisionnel de 682 M€ (soit 894 M€ avec les recettes régaliennes)³⁹.

Le périmètre d'activité de l'aéroport est évalué en 2014 à 61 563 412 passagers et 413 519 mouvements pour un périmètre initial de 46 090 853 passagers et 310 434 mouvements, soit une progression du périmètre de plus de 33 %.

Cependant, le taux de rentabilité interne du contrat demeure inférieur au seuil de déclenchement de l'intéressement fixé à 10,2 %, alors même que le chiffre d'affaires de la délégation a crû de 23 % par rapport aux prévisions du plan d'affaires initial. La chambre remarque que le taux de rentabilité est élevé au regard du faible risque du contrat. A titre de comparaison, les contrats de régulation des aéroports de Lyon et d'ADP⁴⁰ fixent un taux de coût moyen pondéré du capital à 6,28 % et 5,8 %.

L'excédent brut d'exploitation global du projet passe de 83,21 à 71,2 M€ entre 2008 et 2014, soit une baisse de 15 % et le résultat avant impôt est en diminution de 70 %, passant de 20,32 M€ à 6,7 M€. Les perspectives fournies par le délégataire semblent démontrer 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 scénarios peuvent expliquer cette situation. Le niveau de remise consenti aux compagnies aériennes en dehors des dispositions contractuelles, la dérive des charges d'exploitation, le transfert de la rentabilité du contrat au sein de la filiale de transport de voyageurs TPB détenue par la SAGEB ou encore le versement d'honoraires de management (« *management fees* ») aux actionnaires, non prévu initialement au contrat.

³⁵ 527 M€ sans la rémunération de l'exploitant pour la mission sûreté.

³⁶ Tableau n° 10 en annexe.

³⁷ Tableau n° 11 en annexe.

³⁸ Tableau n° 12 en annexe.

³⁹ Tableau n° 13 en annexe.

⁴⁰ ADP : aéroports de Paris.

Tableau n° 1 – Evolution des paramètres du contrat sur la période 2008-2023

	Contrat initial	Avenant 3	Avenant 4	Prévision 2014	% évolution
CA (en M€) y compris recettes régaliennes	729,7	906 ⁴¹	867	894	22 %
CA (en M€) hors recettes régaliennes	560	721	657	682	21 %
EBE (en M€)	83,21	96,07	75,5	71,12	- 15 %
RESULTAT EXPLOITATION (en M€)	-	27	5,5	1,6	
RESULTAT AVANT IMPOT (en M€)	20,32	22,764	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 %	

Tableau n° 2 – Evolution des paramètres du contrat sur la période 2008-2014

2008-2014	Contrat initial	Avenant 3	Avenant 4	Bilan 2014	% évolution
CA (en M€) y compris recettes régaliennes	-	-	312,6	314	
CA (en M€) hors recettes régaliennes	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 : retraitement chambre régionale des comptes.

2 - La faiblesse de l'intéressement du SMABT

L'accroissement du nombre des passagers et de mouvements d'avions sur l'aéroport de Beauvais-Tillé positionne le développement de la plateforme entre les scénarios 3 et 4 de l'offre initiale du groupement CCIO-Véolia Transport. Par conséquent, le mécanisme d'intéressement adossé au taux de rentabilité interne du contrat aurait dû générer 23,6 M€ de recettes pour le SMABT selon l'offre initiale. Or, pour l'instant, il est prévu de verser seulement 10,8 M€, sur la durée du contrat, au titre de la redevance d'occupation du domaine public et 0,126 M€ au titre de l'intéressement.

Lors des négociations de soumission à la délégation, le groupement avait estimé qu'une hausse du tarif, de 13 € à 15 €, du trajet de bus entre Beauvais et Paris aurait un impact sur le produit de la redevance d'occupation de 18 M€ (soit 29 M€ au lieu de 11 M€), avant d'indiquer renoncer à cette proposition pour maintenir l'attractivité de la ligne. Mais, dans les faits, la hausse de tarif a bien été acceptée par le SMABT en cours de contrat sans générer une augmentation de la redevance (cf. *supra*). Celle-ci aurait pu alors s'établir à 41,6 M€, soit 10,8 M€ (part fixe du scénario 3) + 12,8 M€ (intéressement du scénario 3) + 18 M€ issus de la hausse du ticket de bus.

⁴¹ Retraitement de la CRC.

Le bilan des engagements de l'offre initiale CCIO-Véolia Transport non mis en œuvre au cours de l'exécution du contrat atteint, au final, 30,8 M€.

Au premier tiers d'exécution du contrat (cinq années et demi sur quinze), le déficit de l'activité d'assistance en escale est de 49 M€ et le niveau des remises octroyées sans autorisation aux compagnies aériennes est estimé par la chambre entre 29 M€ et 36 M€⁴². Le montant des sommes non perçues par le délégataire atteint 85 M€ dont 77 M€ uniquement pour Ryanair en cinq ans. Si la SAGEB n'avait pas accordé des avantages indus aux compagnies aériennes⁴³, la rentabilité du contrat aurait augmenté, entraînant un partage avec le SMABT de 50 % de ces ressources. En outre, ce calcul ne prend pas en compte l'impact du transfert de la rentabilité du contrat de délégation vers la filiale TPB de la SAGEB.

*

* *

⁴² Cf. Rapport Aéroport de Beauvais-Tillé – Société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais tome II.

⁴³ Id.

ANNEXE

Tableau n° 3 – Evolution du trafic aérien sur l'aéroport de Beauvais-Tille

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Passagers (en millions)	0.422	0.677	0.969	1.427	1.848	1.887	2.155	2.484	2.591	2.931	3.677	3.865	3.952	4.024
mouvements	4 366	7 107	8 857	10 961	13 228	13 196	15 286	17 832	18 618	20 528	25 388	26 356	26 916	26 649
emports moyen	97	95	109	130	140	143	141	139	139	143	145	147	147	151

Sources SMABT

Tableau n° 4 – Fréquentation de l'aéroport par compagnie

	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
2014	4 024 201	3 353 377	83 %	88 537	525 480	23 924	20 249	9 865

Source : SAGEB.

Tableau n° 5 – Mouvements d’avions par Compagnie

	Mouvements	Dont Ryanair		Dont Blue Air	Dont Wizzair	Dont Air Moldova	Dont Jetair	Dont Eurolot	Autres
1997	2 224	1 358	61 %						
1998	3 242	2 218	68 %						
1999	4 420	3 554	80 %						
2000	4 488	3 864	86 %						
2001	4 366	3 814	87 %						
2002	7 107	4 425	62 %						
2003	8 857	6 809	77 %						
2004	10 961	9 425	86 %		484				
2005	13 228	10 237	77 %	68	1 282				
2006	13 196	10 694	81 %	272	1 072				
2007	15 286	12 881	84 %	642	969				
2008	17 832	15 540	87 %	693	1 204				
2009	18 618	15 732	84 %	733	2 101				
2010	20 528	17 040	83 %	732	2 699				
2011	25 388	21 817	86 %	698	2 833				
2012	26 356	22 777	86 %	638	2 752	108			81
2013	26 916	22 794	85 %	586	3 085	178	141	70	62
2014	26 649	21795	82 %	652	3556	244	150	204	48

Source : SAGEB.

Tableau n° 6 – Réalisation budgétaire sur la période 2009-2014 (en €)

Fonctionnement												
Compte administratif	2009		2010		2011		2012		2013		2014	
	Dépenses	Recettes										
Crédits ouverts	2 763 371	2 763 371	4 954 932	4 954 932	4 916 016	4 916 016	5 443 655	4 187 600	6 182 931	3 955 205	5 488 336	3 728 716
Mandats émis (A)	230 509	1 375 750	2 425 224	2 480 117	1 995 332	2 965 616	3 412 848	4 384 518	3 069 782	3 953 587	2 860 557	3 687 856
RAR 31/12 (B)	362 706		188 028		43 989		147 858		18 973		30 554	
Crédits employés (A+B)	593 215	1 375 750	2 613 252	2 480 117	2 039 321	2 965 616	3 560 706	4 384 518	3 088 755	3 953 587	2 891 111	3 687 856
Taux de réalisation	21,47 %	49,79 %	52,74 %	50,05 %	41,48 %	60,33 %	65,41 %	104,70 %	49,96 %	99,96 %	52,67 %	98,90 %

Investissement												
Compte administratif	2009		2010		2011		2012		2013		2014	
	Dépenses	Recettes										
Crédits ouverts	5 202 340	5 202 340	5 565 300	5 505 500	6 825 799	6 370 000	6 685 312	6 826 678	6 195 996	4 597 991	4 707 969	5 111 300
Mandats émis (A)	3 300 000	3 300 000	3 960 759	3 960 000	4 717 165	4 120 000	4 701 118	6 440 489	4 211 179	2 209 843	2 906 945	4 166 218
RAR 31/12 (B)	59 800		455 799		1 555 312		1 500 000		948 580		600 000	
Crédits employés (A+B)	3 359 800	3 300 000	4 416 558	3 960 000	6 272 477	4 120 000	6 201 118	6 440 489	5 159 759	2 209 843	3 506 945	4 166 218
Taux de réalisation	64,58 %	63,43 %	79,36 %	71,93 %	91,89 %	64,68 %	92,76 %	94,34 %	83,28 %	48,06 %	74,48 %	81,50 %

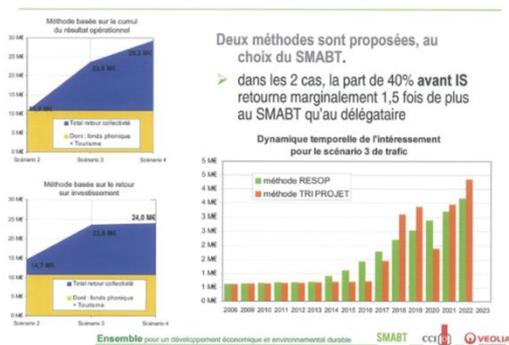
Source : comptes de gestion 2009-2014.

Tableau n° 7 – Calcul de la capacité d'autofinancement

en €	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Var. annuelle moyenne
Ressources fiscales propres								-100,0%
+ Fiscalité reversée	0	0	0	0	0	0	0	N.C.
+ Ressources institutionnelles (dotations et participations)	733 082	732 619	593 158	920 378	859 448	898 804	646 827	-2,1%
+ Ressources d'exploitation	642 669	1 087 499	1 052 459	1 460 447	1 027 472	702 996	847 164	4,7%
+ Production immobilisée, travaux en régie	0	0	0	0	0	0	0	N.C.
=Produits de gestion (A)	1 375 751	1 820 118	1 645 617	2 380 825	1 886 920	1 601 800	1 493 991	1,4%
Charges à caractère général	35 338	562 954	259 358	404 630	462 569	165 217	72 244	12,7%
+ Charges de personnel	0	0	0	0	0	0	0	N.C.
+ Aides directes à la personne	0	0	0	0	0	0	0	N.C.
+ Aides indirectes à la personne	0	0	0	0	0	0	0	N.C.
+ Subventions de fonctionnement	182 617	278 666	385 455	1 105 301	540 151	618 888	371 838	12,6%
+ Autres charges de gestion	0	0	0	0	0	0	0	N.C.
=Charges de gestion (B)	217 954	841 620	644 813	1 509 931	1 002 720	784 105	444 082	12,6%
Excédent brut de fonctionnement (A-B)	1 157 796	978 498	1 000 804	870 894	884 201	817 695	1 049 909	-1,6%
en % des produits de gestion	84,2%	53,8%	60,8%	36,6%	46,9%	51,0%	70,3%	
+/- Résultat financier (réel seulement)	0	0	0	0	0	0	0	N.C.
- Subventions exceptionnelles versées aux services publics industriels et commerciaux	0	0	0	0	0	0	0	N.C.
+/- Autres produits et charges excep. réels	-12 556	-924 604	-30 520	101 577	-396	9 604	-396	-43,8%
=CAF brute	1 145 241	53 894	970 284	972 471	883 805	827 299	1 049 513	-1,4%
en % des produits de gestion	83,2%	3,0%	59,0%	40,8%	46,8%	51,6%	70,2%	

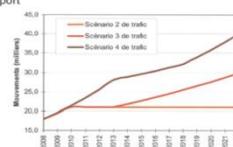
Source : Logiciel ANAFI, d'après les comptes de gestion

Tableau n° 8 – Extrait de l'offre CCIO-Véolia du 5 février 2008



Scénarios de trafic

- **Scénario 2 (de notre offre) : nouvelle référence de notre engagement :**
 - Prise en compte du trafic réel 2007 → recalage 2008 à 18.000 mouvements
 - Atteinte des 21.000 mouvements dès 2010, puis stabilité du trafic
 - Croissance tendancielle de l'emport
- **Scénario 3 (de notre offre) :**
 - Atteinte des 21.000 mouvements en 2010
 - Stabilisation jusqu'en 2012
 - Puis progression régulière → 29.800 mvts en 2022
- **Scénario 4 : illustre la capacité maximale de traitement de la plateforme**
 - Atteinte des 21.000 mouvements dès mi-2010
 - Rythme de croissance soutenu → 40.000 mouvements en 2022
 - Nécessite ~ 35 M€ d'investissements de capacité en plus



en millions d'euros courants*, sur la durée de la DSP	Scénario 2			Scénario 3			Scénario 4	
	Offre Déc.07	Offre optimisée méth. RESOP	Offre optimisée méth. TRI	Offre Déc.07	Offre optimisée méth. RESOP	Offre optimisée méth. TRI	Offre optimisée méth. RESOP	Offre optimisée 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€
Intérèssement	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.

**L'Aéroport vert
Un projet de développement raisonné et durable**

- Un projet environnemental ambitieux
- Une offre optimisée par rapport aux résultats 2007
- Une gouvernance partagée et transparente de l'aéroport
- Un investissement de 68 M€ dont 14,5 M€ du SMABT sur 5 ans
- Une redevance de 14,7 M€ versée au SMABT

	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 4
Mouvements 2022	21 000	29 800	40 000
Passagers 2022	3,2 millions	4,5 millions	5,5 millions
Retour SMABT sur 15 ans	14,7 M€	23,6 M€	24,0 M€
Offre décembre 07	6,7 M€	16,7 M€	
Investissements	68,2 M€	68,2 M€	101 M€

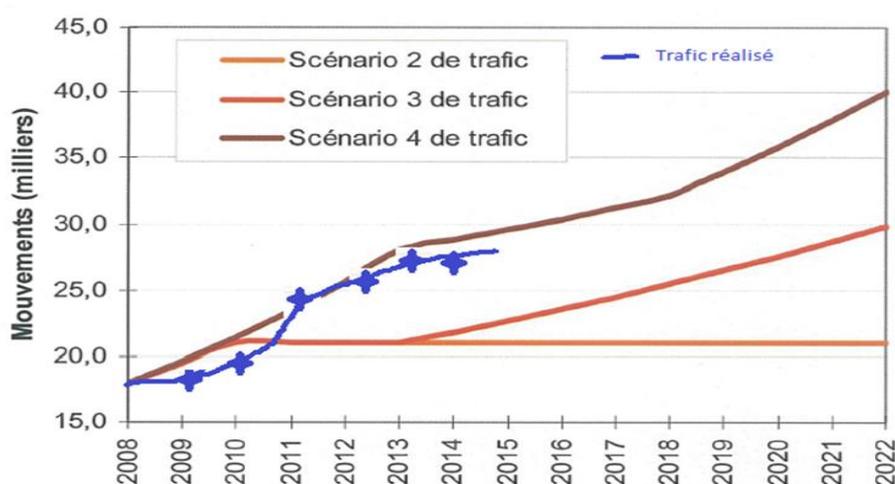
Détails des postes de recettes (activité de services et régalien)

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					

Source : SMABT offre CCIO/Transdev.

Tableau n° 9 – Evolution du trafic aérien de l'aéroport comparé aux scénarios de l'offre CCIO-Véolia Transport



Source : chambre régionale des comptes et offre CCIO Transdev.

Tableau n° 10 – Prospective financière contrat de DSP

ANNEXE 18
Etats financiers prévisionnels

COMPTE DE RESULTAT PREVISIONNEL

En k€ courants	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Produits aéroportuaires	3 179	3 385	3 597	3 622	3 647	3 671	3 695	3 719
Produits commerciaux	22 998	25 281	27 820	28 360	28 912	29 476	30 058	30 653
Produits domaniaux	546	557	730	910	929	947	966	985
TOTAL Chiffre d'affaires	26 722	29 223	32 147	32 893	33 488	34 094	34 719	35 357
Contribution du régalien aux frais généraux	964	986	1 112	1 136	1 162	1 184	1 208	1 242
Participation du SMABT	0	236	490	723	977	1 207	1 207	1 207
TOTAL Produits d'exploitation	27 686	30 444	33 748	34 751	35 627	36 485	37 134	37 806
Charges d'exploitation	-24 258	-25 341	-27 756	-28 482	-29 207	-29 839	-30 487	-31 155
Redevance d'occupation domaniale	-624	-637	-649	-662	-676	-689	-703	-717
Excédent Brut d'Exploitation	2 804	4 466	5 342	5 607	5 744	5 957	5 944	5 935
Amortissements nets du régalien	-719	-2 211	-2 797	-2 962	-3 268	-3 305	-3 366	-3 531
Résultat financier net du régalien	-350	-969	-983	-958	-807	-719	-563	-487
Résultat avant impôts et participation des salariés	1 735	1 287	1 562	1 687	1 668	1 933	2 015	1 917
Impôt sur les sociétés	-572	-425	-516	-557	-551	-638	-665	-633
Participation des salariés	-244	-89	-90	-58	-38	-74	-88	-79

En k€ courants	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Produits aéroportuaires	3 744	3 770	3 796	3 824	3 852	3 881	3 910
Produits commerciaux	31 260	31 880	32 514	33 300	34 105	34 930	35 776
Produits domaniaux	1 005	1 025	1 046	1 067	1 088	1 110	1 132
TOTAL Chiffre d'affaires	36 009	36 675	37 356	38 190	39 045	39 921	40 817
Contribution du régalien aux frais généraux	1 275	1 313	1 338	1 363	1 510	1 538	1 638
Participation du SMABT	1 207	1 207	1 207	1 207	1 207	1 207	1 207
TOTAL Produits d'exploitation	38 492	39 196	39 901	40 761	41 763	42 667	43 663
Charges d'exploitation	-31 837	-32 536	-33 380	-34 186	-35 022	-35 869	-36 765
Redevance d'occupation domaniale	-731	-746	-761	-776	-792	-808	-824
Excédent Brut d'Exploitation	5 924	5 914	5 761	5 799	5 949	5 990	6 074
Amortissements nets du régalien	-3 590	-3 627	-3 689	-3 728	-5 611	-6 474	-6 493
Résultat financier net du régalien	-437	-385	-329	-242	-133	-137	-27
Résultat avant impôts et participation des salariés	1 897	1 902	1 743	1 829	205	-621	-446
Impôt sur les sociétés	-626	-628	-575	-604	-68	0	0
Participation des salariés	-92	-116	-117	-147	0	0	0

Source : SMABT annexe financières du contrat de DSP.

Tableau n° 11 – Prospective financière avenant n° 3

ETATS FINANCIERS PREVISIONNELS

SAGEB en k€		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023*05	TOTAL
TOTAL PASSAGERS AEROPORT		1 467 348	+77,3%	+13,0%	+24,7%	+5,0%	+3,4%	+1,8%	+1,8%	+1,8%	+1,7%	+1,7%	+1,7%	+1,7%	+1,6%	+1,6%	1 849 000	59 450 852
TOTAL MOUVEMENTS		10 302	18 618	20 528	25 380	26 617	27 500	28 000	28 500	29 000	29 500	30 000	30 500	31 000	31 500	32 000	12 763	411 709
EMPORT MOYEN		142	140	143	144	145	145	145	145	145	145	145	145	145	145	145	145	144
TRI																		9,70%
CONTRIBUTION TAXE DE SURETE		359	753	1 197	1 228	1 391	1 493	1 552	1 592	1 596	1 686	1 759	1 818	1 950	1 979	2 033	831	23 219
AMORTISSEMENTS TAXE DE SURETE		163	(46)	530	690	813	912	951	935	905	807	837	851	886	624	596	210	10 663
PRODUITS AERONAUTIQUES (Ryanair 2002 net)		1 619	3 063	3 566	3 898	4 067	4 185	4 327	4 473	4 623	4 777	4 936	5 098	5 266	5 439	5 615	2 292	67 244
PRODUITS LIGNE BUS		9 420	17 287	20 923	26 447	27 962	29 658	31 227	32 474	33 654	35 240	36 932	38 276	40 035	41 893	43 383	17 779	482 590
PRODUITS EXTRA AERO		3 811	6 679	6 569	8 886	9 239	9 638	10 021	10 436	10 867	11 312	11 777	12 259	12 756	13 272	13 800	5 731	157 034
RYANAIR Intéressement + bus fee + TNSA		0	0	(200)	(926)	(367)	(0 597)	(1 570)	(2 601)	(1 632)	(1 662)	(1 693)	(1 724)	(1 754)	(1 784)	(1 815)	(724)	(19 049)
CHIFFRE D'AFFAIRES		15 371	27 736	32 585	40 222	43 106	44 269	46 508	48 309	50 012	52 160	54 549	56 579	59 138	61 424	63 612	26 120	721 701
Progression N / N-1			+80,4%	+17,5%	+23,4%	+7,2%	+2,7%	+5,1%	+3,9%	+3,5%	+4,3%	+4,6%	+3,7%	+4,5%	+3,9%	+3,6%		
Rémunération brute		2 421	5 352	6 563	7 011	7 961	8 774	9 168	9 499	9 891	10 294	10 745	11 138	11 651	12 075	12 514	5 062	140 118
Charges sociales + frais personnel SAGEB		1 008	2 454	3 149	3 355	3 790	4 238	4 455	4 644	4 864	5 086	5 347	5 579	5 898	6 164	6 424	2 593	69 047
Participation		0	0	649	129	0	0	0	0	0	0	0	17	158	242	253	0	1 448
Intéressement		0	0	0	130	156	161	164	167	170	173	176	179	182	185	188	75	2 106
Personnel CCO / VT refacturé		1 849	1 197	264	217	541	158	163	168	174	179	185	191	197	203	210	85	5 981
Refacturation de personnel		(32)	(74)	(106)	(76)	(7)	(3)	(3)	(3)	(3)	(3)	(3)	(3)	(3)	(3)	(7)	(335)	
Transfert de charges salariales		(641)	(106)	(93)	(156)	(151)	(155)	(160)	(165)	(170)	(175)	(180)	(185)	(191)	(197)	(203)	(52)	(3 008)
Intérim		0	167	540	1 538	1 306	1 362	1 436	1 504	1 576	1 650	1 739	1 820	1 905	1 992	2 082	842	21 460
Total masse salariale		4 605	8 991	10 965	12 149	13 596	14 535	15 223	15 814	16 502	17 204	18 009	18 734	19 796	20 662	21 465	8 568	236 818
Progression N / N-1			+95,2%	+22,0%	+10,8%	+11,9%	+6,9%	+4,7%	+3,9%	+4,3%	+4,3%	+4,7%	+4,0%	+5,7%	+4,4%	+3,9%		
Sous-traitance cars		3 808	7 242	8 046	9 777	10 763	11 277	11 804	12 327	12 816	13 452	14 121	14 666	15 386	16 136	16 745	6 892	185 256
Sous-traitance manutention bagages		1 239	1 816	1 929	2 875	3 058	3 247	3 406	3 572	3 744	3 922	4 109	4 303	4 506	4 716	4 935	2 027	53 405
Sous-traitance sureté		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sous-traitance sécurité		372	511	562	576	690	1 034	1 065	1 097	1 130	1 164	1 199	1 235	1 272	1 310	1 349	546	15 109
Total sous-traitance		5 418	9 569	10 536	13 228	14 511	15 559	16 275	16 995	17 689	18 538	19 428	20 204	21 163	22 163	23 029	9 465	253 771
Progression N / N-1			+76,6%	+10,1%	+25,5%	+9,7%	+7,2%	+4,6%	+4,4%	+4,1%	+4,8%	+4,8%	+4,0%	+4,7%	+4,7%	+3,9%		
Assistance technique CCO / VT		672	616	628	825	1 290	1 486	1 516	1 551	1 591	1 636	1 686	1 746	1 816	1 896	1 986	787	21 725
Frais généraux		1 971	3 742	4 278	4 953	5 362	5 742	5 331	5 489	5 663	5 825	6 016	6 182	6 412	6 526	6 712	2 727	82 339
Contribution tourisme SMABT		0	0	0	230	262	280	286	291	297	303	309	315	322	328	335	0	3 558
Gros entretien réalisé		0	0	92	257	216	489	145	345	756	0	0	5 089	98	0	0	0	7 487
Impôts et taxes		411	712	753	1 062	1 205	1 261	1 348	1 412	1 437	1 488	1 528	1 564	1 525	1 646	1 686	889	19 928
Total autres charges		3 053	5 070	5 751	7 326	8 335	8 668	8 625	9 088	9 744	9 251	9 538	9 807	10 493	10 718	4 404	135 037	
Progression N / N-1			+66,1%	+13,4%	+27,4%	+13,8%	+4,0%	(0,5%)	+5,4%	+7,2%	(5,1%)	+3,1%	+2,8%	+54,6%	(30,8%)	+2,1%		
TOTAL CHARGES		13 076	23 630	27 252	32 703	36 442	38 762	40 123	41 898	43 935	44 994	46 975	48 745	56 122	53 317	55 213	22 437	625 625
Progression N / N-1			+80,7%	+15,3%	+20,0%	+11,4%	+6,4%	+3,5%	+4,4%	+4,9%	+2,4%	+4,4%	+3,8%	+15,1%	(5,0%)	+3,6%		
EBE		2 295	4 107	5 333	7 519	6 664	5 507	6 384	6 411	6 077	7 166	7 573	7 833	3 016	8 106	8 399	3 683	96 076
Progression N / N-1			+78,9%	+29,9%	+41,0%	(11,4%)	(17,3%)	+15,9%	+0,4%	(5,2%)	+17,9%	+5,7%	+3,4%	(61,5%)	+168,7%	+3,6%		
Autres charges/produits de gestion courante		(0)	(4)	(4)	(1)	(7)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(13)
Transferts de charges d'exploitation		2	5	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
Autres contributions		(4)	(243)	(16)	(15)	(2)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(280)
Redevance SMABT		(364)	(637)	(649)	(662)	(676)	(689)	(703)	(717)	(731)	(746)	(761)	(776)	(792)	(808)	(824)	(260)	(10 795)
Dotation amortissements économiques		(50)	(370)	(435)	(1 001)	(1 347)	(1 067)	(1 205)	(1 153)	(1 055)	(1 012)	(985)	(788)	(566)	(184)	(76)	(0)	(11 293)
Dotation amortissements de caducité		0	(197)	(409)	(1 262)	(1 994)	(2 163)	(2 470)	(2 895)	(2 925)	(2 975)	(3 083)	(3 248)	(3 361)	(3 420)	(3 519)	(1 664)	(35 605)
AMORTISSEMENTS TAXE DE SURETE		(163)	46	(530)	(690)	(813)	(912)	(931)	(935)	(905)	(807)	(837)	(861)	(886)	(624)	(596)	(210)	(10 663)
Reprise provision gros entretien		0	0	149	95	216	489	145	345	756	0	0	5 089	98	0	0	0	7 383
Dotation provision gros entretien		0	(149)	(1 322)	(1 211)	(978)	(659)	(665)	(628)	(517)	(517)	(517)	(517)	(11)	0	0	0	(7 691)
Autres reprises provisions		34	407	576	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 017
Autres dotations provisions		(444)	(598)	(1)	(36)	(1)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(1 080)
Résultat exceptionnel		0	(3)	10	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13
RÉSULTAT OPERATIONNEL		1 307	2 365	2 701	2 745	1 062	507	536	429	701	1 108	1 390	1 653	2 491	3 169	3 385	1 528	27 079
Progression N / N-1			+81,0%	+14,2%	+1,6%	(61,3%)	(52,2%)	+5,7%	(20,0%)	+63,4%	+58,1%	+25,4%	+18,9%	+50,8%	+27,2%	+6,8%		
Résultat financier		16	(19)	(81)	(245)	(342)	(618)	(568)	(517)	(463)	(406)	(346)	(283)	(216)	(147)	(73)	(8)	(4 315)
RES. COURANT AV. IMPOTS		1 323	2 346	2 620	2 500	720	(110)	(32)	(88)	238	703	1 045	1 370	2 275	3 022	3 312	1 520	22 764
Progression N / N-1			+77,3%	+11,7%	(4,6%)	(71,2%)	(115,3%)	(70,7%)	+171,8%	(371,4%)	+194,9%	+48,6%	+31,2%	+66,1%	+32,8%	+9,6%		
IS		(454)	(794)	(1 093)	(670)	(316)	0	0	0	(38)	(251)	(368)	(486)	(842)	(1 087)	(1 163)	(419)	(7 982)
RÉSULTAT DE L'EXERCICE		869	1 552	1 527	1 830	404	(110)	(32)	(88)	200	452	676	884	1 433	1 935	2 148	1 101	14 782
RÉSULTAT DE L'EXERCICE BP INITIAL		536	833	880	1 025	1 077	1 162	1 244	1 228	1 189	1 166	1 095	1 066	529	(306)	(520)	(186)	12 018
Ecart au BP Initial		334	718	647	806	(673)	(1 272)	(1 277)	(1 316)	(989)	(714)	(419)	(182)	905	2 241	2 668	1 287	2 764

Source : SMABT – Avenant n° 3 contrat de DSP.

Tableau n° 12 – Prospective financière avenant n° 4

Plan d'affaires avenant 4 en k€	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023*05	TOTAL CONCESSION
TOTAL PASSAGERS AEROPORT	1 467 348	2 600 912	2 939 252	3 665 340	3 831 000	3 906 000	3 906 000	3 944 000	3 984 000	4 024 000	4 064 000	4 105 000	4 146 000	4 187 000	4 229 000	1 662 000	56 660 852
TOTAL MOUVEMENTS	10 302	18 618	20 528	25 380	26 296	26 714	26 714	27 013	27 279	27 550	27 822	28 096	28 375	28 659	28 942	11 374	389 662
EMPORT MOYEN	142	140	143	144	146	146	146	146	146	146	146	146	146	146	146	146	145
EFFECTIF (ETP)																	
TRI																	8,15%
CONTRIBUTION TAXE DE SURETE	4 478	8 109	10 390	12 495	14 243	15 469	15 606	16 141	16 614	17 117	17 713	18 320	19 049	19 409	20 043	8 072	233 266
PRODUITS AERONAUTIQUES	1 619	3 063	3 367	2 972	3 694	3 063	3 120	2 905	2 970	3 037	3 105	3 173	3 243	3 315	3 387	1 383	47 414
PRODUITS LIGNE BUS	9 420	17 287	20 923	26 447	26 811	28 290	28 096	29 468	30 755	32 314	33 778	35 081	36 619	38 466	39 962	16 225	449 945
PRODUITS EXTRA AERO	3 811	6 679	6 569	8 886	9 227	9 237	9 265	9 383	9 507	9 631	9 756	9 884	10 012	10 142	10 274	4 281	136 542
CHIFFRE D'AFFAIRES	19 326	35 139	41 249	50 800	53 975	56 059	56 087	57 897	59 847	62 100	64 352	66 457	68 923	71 332	73 665	29 960	867 168
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Rémunération brute	2 508	5 758	7 135	7 630	7 851	8 598	8 856	9 210	9 582	9 969	10 370	10 789	11 224	11 675	12 146	5 061	138 360
Charges sociales + frais personnel SAGEB	1 072	2 685	3 598	3 748	3 965	4 265	4 516	4 697	4 887	5 084	5 289	5 502	5 724	5 954	6 194	2 581	69 762
Participation	0	0	649	129	67	49	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	894
Intéressement	0	0	0	130	93	120	159	161	162	164	165	167	169	170	172	68	1 901
Refacturation de personnel	2 811	2 574	1 526	1 502	1 820	1 585	1 691	1 742	1 795	1 849	1 905	1 962	2 021	2 082	2 145	868	29 879
Transfert de charges salariales	(32)	(74)	(106)	(76)	(50)	(42)	(3)	(3)	(3)	(3)	(3)	(3)	(3)	(3)	(3)	(7)	(417)
Intérim	(656)	(106)	(95)	(160)	(113)	(113)	(160)	(165)	(170)	(175)	(180)	(186)	(191)	(197)	(203)	(82)	(2 953)
Total masse salariale	5 703	11 004	13 246	14 442	15 414	16 077	16 445	17 069	17 724	18 402	19 105	19 838	20 598	21 385	22 206	9 220	257 881
Masse salariale / Chiffre d'affaires (%)	29,5%	31,3%	32,1%	28,4%	28,6%	28,7%	29,3%	29,5%	29,6%	29,6%	29,7%	29,9%	29,9%	30,0%	30,1%	30,8%	29,7%
Sous-traitance cars	3 808	7 242	8 046	9 777	10 018	10 616	10 711	11 178	11 677	12 176	12 717	13 260	13 851	14 452	15 090	6 109	170 727
Sous-traitance manutention bagages	1 239	1 816	1 929	2 875	3 036	3 207	3 298	3 430	3 569	3 713	3 862	4 018	4 180	4 348	4 523	1 831	50 875
Sous-traitance sureté	2 597	4 804	5 505	7 511	8 546	9 135	9 145	9 511	9 896	10 295	10 709	11 142	11 591	12 057	12 543	5 065	140 054
Sous-traitance sécurité	372	511	562	576	682	830	1 065	1 097	1 129	1 163	1 198	1 234	1 271	1 309	1 349	546	14 893
Total sous-traitance	8 015	14 373	16 041	20 738	22 282	23 789	24 219	25 216	26 271	27 347	28 487	29 654	30 893	32 166	33 505	13 550	376 548
Sous-traitance / Chiffre d'affaires (%)	41,5%	40,9%	38,9%	40,8%	41,3%	42,4%	43,2%	43,6%	43,9%	44,0%	44,3%	44,6%	44,8%	45,1%	45,5%	45,2%	43,4%
Assistance technique	672	616	628	825	1 290	1 486	1 516	1 551	1 591	1 636	1 686	1 746	1 816	1 896	1 986	787	21 726
Frais généraux	2 230	4 324	4 922	5 604	6 250	6 679	6 879	7 085	7 298	7 517	7 742	7 974	8 214	8 460	8 714	3 631	103 522
Contribution tourisme SMABT	0	0	0	230	262	280	286	291	297	303	309	315	322	328	335	0	3 558
Gros entretien réalisé	0	0	92	257	30	869	39	385	756	0	0	0	5 089	98	0	0	7 614
Impôts et taxes	411	714	987	1 185	1 304	1 377	1 355	1 399	1 446	1 500	1 555	1 606	1 665	1 723	1 780	742	20 747
Total autres charges	3 313	5 654	6 629	8 101	9 136	10 690	10 074	10 711	11 388	10 956	11 292	11 641	12 105	12 505	12 814	5 160	157 167
Autres charges / Chiffre d'affaires (%)	17,1%	16,1%	16,1%	15,9%	16,9%	19,1%	18,0%	18,5%	19,0%	17,6%	17,5%	17,5%	24,8%	17,5%	17,4%	17,2%	18,1%
TOTAL CHARGES	17 031	31 032	35 917	43 281	46 831	50 556	50 738	52 996	55 383	56 705	58 884	61 134	68 596	66 056	68 525	27 930	791 596
Charges / Chiffre d'affaires (%)	88,1%	88,3%	87,1%	85,2%	86,8%	90,2%	90,5%	91,5%	92,5%	91,3%	91,5%	92,0%	99,5%	92,6%	93,0%	93,2%	91,3%
EBE	2 295	4 107	5 333	7 519	7 144	5 503	5 348	4 901	4 464	5 394	5 468	5 324	327	5 275	5 140	2 031	75 573
EBE / Chiffre d'affaires (%)	11,9%	11,7%	12,9%	14,8%	13,2%	9,8%	9,5%	8,5%	7,5%	8,7%	8,5%	8,0%	0,5%	7,4%	7,0%	6,8%	8,7%
Autres charges/produits de gestion courantes	(0)	(4)	(2)	6	(7)	(25)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(30)
Transferts de charges d'exploitation	2	14	0	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22
Autres contributions	(4)	(243)	(16)	(15)	(22)	(3)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(303)
Redevance SMABT	(364)	(637)	(649)	(662)	(676)	(689)	(703)	(717)	(731)	(746)	(761)	(776)	(792)	(808)	(824)	(260)	(10 795)
Dotation amortissements économiques	(50)	(462)	(692)	(1 729)	(1 907)	(2 288)	(2 113)	(2 115)	(2 011)	(1 768)	(1 744)	(1 550)	(1 354)	(712)	(589)	(195)	(21 279)
Dotation amortissements de caducité	0	(197)	(409)	(1 262)	(1 974)	(2 186)	(2 395)	(2 859)	(3 058)	(3 107)	(3 214)	(3 370)	(3 474)	(3 531)	(3 624)	(1 533)	(36 193)
Reprise provision gros entretien	0	0	149	95	171	869	39	385	756	0	0	0	5 089	98	0	0	7 651
Dotation provision gros entretien	0	(149)	(1 322)	(1 211)	(903)	(665)	(665)	(628)	(517)	(517)	(517)	(517)	(11)	0	0	0	(7 623)
Autres reprises provisions	34	506	646	181	181	234	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 782
Autres dotations provisions	(607)	(706)	(345)	(185)	(314)	(202)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(2 359)
Résultat exceptionnel	0	136	10	6	(27)	(3)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	122
RESULTAT OPERATIONNEL	1 307	2 365	2 701	2 745	1 668	545	(488)	(1 033)	(1 098)	(744)	(768)	(890)	(214)	322	104	44	6 567
Résultat opérationnel / Chiffre d'affaires (%)	6,8%	6,7%	6,5%	5,4%	3,1%	1,0%	(0,9%)	(1,8%)	(1,8%)	(1,2%)	(1,2%)	(1,3%)	(0,3%)	0,5%	0,1%	0,1%	0,8%
Résultat financier	16	(19)	(81)	(245)	(139)	1 406	367	321	128	(139)	(110)	425	620	128	(0)	39	2 717
RES. COURANT AV. IMPOTS	1 323	2 346	2 620	2 500	1 529	1 951	(121)	(711)	(970)	(883)	(878)	(465)	407	450	104	82	9 284
Res. Courant av. impôts / Chiffre d'affaires (%)	6,8%	6,7%	6,4%	4,9%	2,8%	3,5%	(0,2%)	(1,2%)	(1,6%)	(1,4%)	(1,4%)	(0,7%)	0,6%	0,6%	0,1%	0,3%	1,1%
IS	(454)	(794)	(1 093)	(670)	(501)	(332)	330	330	0	0	0	0	0	0	0	0	(3 185)
RESULTAT DE L'EXERCICE	869	1 552	1 527	1 830	1 027	1 618	209	(381)	(970)	(883)	(878)	(465)	407	450	104	82	6 099
Résultat de l'exercice / Chiffre d'affaires (%)	4,5%	4,4%	3,7%	3,6%	1,9%	2,9%	0,4%	(0,7%)	(1,6%)	(1,4%)	(1,4%)	(0,7%)	0,6%	0,6%	0,1%	0,3%	0,7%

Source : SMABT avenant n° 4 contrat de DSP.

Tableau n° 13 – Prospective financière actualisée 2014

Plan réactualisé en k€ réel 2013 + 2014	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023*05	TOTAL CONCESSION
TOTAL PASSAGERS AEROPORT	1 467 348	2 600 912	2 939 252	3 665 340	3 831 000	3 942 572	4 023 924	4 364 733	4 536 191	4 581 553	4 627 368	4 673 642	4 720 379	4 767 582	4 815 258	2 006 358	61 563 412
TOTAL MOUVEMENTS	10 302	18 618	20 528	25 380	26 296	26 858	26 643	28 906	30 041	30 341	30 645	30 951	31 261	31 573	31 889	13 287	413 519
EMPORT MOYEN EFFECTIF (ETP)	142	140	143	144	146	147	151	151	151	151	151	151	151	151	151	151	148
TRI																	9,45%
CONTRIBUTION TAXE DE SURETE	4 478	8 109	10 390	12 495	14 243	15 553	15 507	16 820	17 481	17 656	17 832	18 011	19 116	19 273	19 706	8 357	235 025
PRODUITS AERONAUTIQUES	1 619	3 063	3 367	2 972	3 694	3 473	4 194	3 215	3 295	3 280	3 262	3 243	3 220	3 196	3 168	1 306	49 568
PRODUITS LIGNE BUS	9 420	17 287	20 923	26 447	26 811	28 240	27 948	31 505	33 475	34 500	35 615	36 701	37 888	39 067	40 311	17 167	463 304
PRODUITS EXTRA AERO	3 811	6 679	6 569	8 886	9 227	9 206	9 533	10 341	10 747	10 854	10 963	11 072	11 183	11 295	11 408	4 753	146 527
CHIFFRE D'AFFAIRES	19 326	35 139	41 249	50 800	53 975	56 472	57 182	61 881	64 997	66 290	67 672	69 027	71 407	72 830	74 593	31 583	894 424
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Rémunération brute	2 508	5 758	7 135	7 630	7 851	8 401	8 616	9 405	10 068	10 474	10 896	11 335	11 792	12 267	12 761	5 317	142 214
Charges sociales + frais personnel SAGEB	1 072	2 685	3 598	3 748	3 965	4 043	4 276	4 750	5 084	5 289	5 502	5 724	5 955	6 195	6 444	2 685	71 016
Participation	0	0	649	129	67	39	122	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 006
Intéressement	0	0	0	130	93	83	90	131	162	187	188	190	192	194	196	82	1 919
Personnel CCIO / VT refacturé	2 811	2 574	1 526	1 502	1 820	1 518	1 461	1 644	1 644	1 644	1 644	1 644	1 644	1 644	1 644	685	27 050
Refacturation de personnel	(32)	(74)	(106)	(76)	(50)	(108)	(158)	(149)	(150)	(152)	(153)	(155)	(156)	(158)	(160)	(66)	(1 903)
Transfert de charges salariales	(656)	(106)	(95)	(113)	(126)	(105)	(126)	(160)	(126)	(126)	(126)	(126)	(126)	(126)	(126)	(53)	(2 470)
Intérim	0	167	541	1 539	1 780	2 088	1 292	1 460	1 563	1 626	1 691	1 759	1 830	1 904	1 981	825	22 045
Total masse salariale	5 703	11 004	13 246	14 442	15 414	15 961	15 524	17 115	18 245	18 941	19 642	20 372	21 130	21 920	22 741	9 475	260 877
Masse salariale / Chiffre d'affaires (%)	29,5%	31,3%	32,1%	28,4%	28,6%	28,3%	27,1%	27,7%	28,1%	28,6%	29,0%	29,5%	29,6%	30,1%	30,5%	30,0%	29,2%
Sous-traitance cars	3 808	7 242	8 046	9 777	10 018	10 214	10 274	11 669	12 491	12 970	13 490	14 008	14 572	15 142	15 746	6 759	176 224
Sous-traitance manutention bagages	1 239	1 816	1 929	2 875	3 036	3 251	3 495	4 034	4 193	4 319	4 450	4 584	4 722	4 865	5 012	2 130	55 950
Sous-traitance sureté	2 597	4 804	5 505	7 511	8 546	9 443	9 130	9 733	10 318	10 630	10 951	11 281	11 622	11 973	12 335	5 242	141 622
Sous-traitance péril aviaire							266	271	274	279	285	291	297	302	309	131	2 705
Sous-traitance sécurité	372	511	562	576	682	777	902	1 041	1 103	1 137	1 171	1 206	1 243	1 280	1 319	561	14 442
Total sous-traitance	8 015	14 373	16 041	20 738	22 282	23 686	24 067	26 748	28 378	29 335	30 347	31 371	32 456	33 563	34 721	14 823	390 943
Sous-traitance / Chiffre d'affaires (%)	41,5%	40,9%	38,9%	40,8%	41,3%	41,9%	42,1%	43,2%	43,7%	44,3%	44,8%	45,4%	45,5%	46,1%	46,5%	46,9%	43,7%
Assistance technique	672	616	628	825	1 290	1 486	1 516	1 551	1 591	1 636	1 686	1 746	1 816	1 896	1 986	787	21 726
Frais généraux	2 230	4 324	4 922	5 604	6 250	6 474	6 281	7 813	8 282	8 696	9 131	9 588	10 067	10 571	11 099	4 625	115 957
Contribution tourisme SMABT	0	0	0	230	262	280	183	291	297	303	309	315	322	328	335	0	3 455
Gros entretien réalisé	0	0	92	257	30	154	2 158	165	104	0	974	0	4 710	0	0	0	8 643
Impôts et taxes	411	714	987	1 185	1 304	1 461	1 444	1 489	1 593	1 625	1 659	1 692	1 750	1 785	1 828	774	21 700
Total autres charges	3 313	5 654	6 629	8 101	9 136	9 856	11 582	11 309	11 867	12 260	13 758	13 340	18 664	14 579	15 247	6 186	171 482
Autres charges / Chiffre d'affaires (%)	17,1%	16,1%	16,1%	15,9%	16,9%	17,5%	20,3%	18,3%	18,3%	18,5%	20,3%	19,3%	26,1%	20,0%	20,4%	19,6%	19,2%
TOTAL CHARGES	17 031	31 032	35 917	43 281	46 831	49 502	51 173	55 173	58 491	60 536	63 747	65 083	72 251	70 062	72 709	30 484	823 302
Charges / Chiffre d'affaires (%)	88,1%	88,3%	87,1%	85,2%	86,8%	87,7%	89,5%	89,2%	90,0%	91,3%	94,2%	94,3%	101,2%	96,2%	97,5%	96,5%	92,0%
EBE	2 295	4 107	5 333	7 519	7 144	6 969	6 009	6 708	6 507	5 754	3 925	3 944	(844)	2 768	1 884	1 099	71 122
EBE / Chiffre d'affaires (%)	11,9%	11,7%	12,9%	14,8%	13,2%	12,3%	10,5%	10,8%	10,0%	8,7%	5,8%	5,7%	(1,2%)	3,8%	2,5%	3,5%	8,0%
Autres charges/produits de gestion courantes	(0)	(4)	(2)	6	(7)	(75)	(13)	(8)	0	0	0	0	0	0	0	0	(101)
Transferts de charges d'exploitation	2	14	0	3	2	8	20	3	0	0	0	0	0	0	0	0	51
Autres contributions	(4)	(243)	(16)	(15)	(22)	(7)	(15)	(23)	(23)	0	0	0	0	0	0	0	(368)
Redevance SMABT	(364)	(637)	(649)	(662)	(676)	(689)	(703)	(717)	(731)	(746)	(761)	(776)	(792)	(808)	(824)	(260)	(10 795)
Dotation amortissements économiques	(50)	(462)	(692)	(1 729)	(1 907)	(2 129)	(2 072)	(2 256)	(2 331)	(1 725)	(1 701)	(1 507)	(1 311)	(669)	(546)	(192)	(21 279)
Dotation amortissements de caducité	0	(197)	(409)	(1 262)	(1 974)	(1 889)	(2 116)	(2 546)	(2 994)	(3 250)	(3 357)	(3 513)	(3 617)	(3 674)	(3 767)	(1 629)	(36 193)
Reprise provision gros entretien	0	0	149	95	171	154	1 456	165	104	0	974	0	4 710	0	0	0	7 977
Dotation provision gros entretien	0	(149)	(1 322)	(1 211)	(903)	(858)	(699)	(638)	(638)	(638)	(460)	(460)	0	0	0	0	(7 976)
Autres reprises provisions	34	506	646	181	181	90	12	37	0	0	0	0	0	0	0	0	1 687
Autres dotations provisions	(607)	(706)	(345)	(185)	(314)	(321)	(107)	(4)	0	0	0	0	0	0	0	0	(2 589)
Résultat exceptionnel	0	136	10	6	(27)	(15)	3	(25)	0	0	0	0	0	0	0	0	88
RESULTAT OPERATIONNEL	1 307	2 365	2 701	2 745	1 668	1 239	1 775	696	(106)	(605)	(1 380)	(2 313)	(1 853)	(2 383)	(3 252)	(981)	1 624
Résultat opérationnel / Chiffre d'affaires (%)	6,8%	6,7%	6,5%	5,4%	3,1%	2,2%	3,1%	1,1%	(0,2%)	(0,9%)	(2,0%)	(3,4%)	(2,6%)	(3,3%)	(4,4%)	(3,1%)	0,2%
Résultat financier	16	(19)	(81)	(245)	(139)	1 411	440	309	658	770	332	(53)	(41)	467	630	95	4 550
RES. COURANT AV. IMPOTS	1 323	2 346	2 620	2 500	1 529	2 650	2 215	1 005	552	165	(1 048)	(2 366)	(1 894)	(1 916)	(2 621)	(886)	6 175
Res. courant av. impôts / Chiffre d'affaires (%)	6,8%	6,7%	6,4%	4,9%	2,8%	4,7%	3,9%	1,6%	0,8%	0,2%	(1,5%)	(3,4%)	(2,7%)	(2,6%)	(3,5%)	(2,8%)	0,7%
IS	(454)	(794)	(1 093)	(670)	(501)	(254)	(301)	226	0	0	0	0	0	0	0	0	(3 840)
RESULTAT DE L'EXERCICE	869	1 552	1 527	1 830	1 027	2 396	1 915	1 231	552	165	(1 048)	(2 366)	(1 894)	(1 916)	(2 621)	(886)	2 334
Résultat de l'exercice / Chiffre d'affaires (%)	4,5%	4,4%	3,7%	3,6%	1,9%	4,2%	3,3%	2,0%	0,8%	0,2%	(1,5%)	(3,4%)	(2,7%)	(2,6%)	(3,5%)	(2,8%)	0,3%

Source : SMABT.



Réponses au rapport d'observations définitives

AEROPORT DE BEAUVAIS-TILLE

TOME 1

SYNDICAT MIXTE DE L'AEROPORT DE BEAUVAIS-TILLE (SMABT)

(Département de l'Oise)

Exercices 2008 et suivants

Ordonnateurs en fonctions pour la période examinée :

- M. Yves Rome : réponse de 4 pages.
- Mme Caroline Cayeux : 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).