



RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES ET SA REPONSE

SOCIÉTÉ AÉROPORTUAIRE DE GESTION ET D'EXPLOITATION DE BEAUVAIS

(Département de l'Oise)

Exercices 2016 et suivants

Le présent document, qui a fait l'objet d'une contradiction avec les destinataires concernés,
a été délibéré par la chambre le 04 avril 2023.

TABLE DES MATIÈRES

SYNTHÈSE	3
RECOMMANDATIONS.....	4
INTRODUCTION.....	6
1 UNE MISE EN ŒUVRE PARTIELLE DES RECOMMANDATIONS DU PRECEDENT RAPPORT	7
2 PRESENTATION DE LA SOCIETE	8
2.1 Un opérateur confronté à une profonde crise de gouvernance	8
2.1.1 La société et ses actionnaires.....	8
2.1.2 La nomination d'un administrateur judiciaire	9
2.1.2.1 Les désaccords entre actionnaires.....	9
2.1.2.2 L'impact de la crise de gouvernance sur la certification de l'aéroport	10
2.2 Une gouvernance renouvelée en 2019	10
2.2.1 L'instauration d'un conseil de surveillance	10
2.2.2 Un fonctionnement de la société redevenu normal.....	11
2.2.3 Les dirigeants successifs cumulent un mandat social et un emploi salarié.....	11
2.2.4 L'organisation interne et les effectifs	12
2.3 L'infrastructure et l'activité	13
2.3.1 Les différents éléments de l'infrastructure et leur évolution	13
2.3.2 Les différents volets de l'activité.....	15
2.3.2.1 Les missions régaliennes de sureté et de sécurité	15
2.3.2.2 L'assistance en escale	16
2.3.2.3 L'exploitation de la gare routière.....	16
2.3.2.4 L'exploitation de la ligne de transport terrestre de voyageurs	17
2.3.2.5 Les autorisations d'occupation du domaine public et les parkings	18
2.3.3 Une activité mise à l'arrêt par la crise sanitaire, avant de repartir.....	19
2.3.3.1 Un trafic de passagers fluctuant depuis 2015.....	19
2.3.3.2 Un équipement affecté par la crise sanitaire	19
2.4 Le positionnement stratégique des acteurs et son évolution.....	20
2.4.1 Un aéroport atypique	20
2.4.2 Les orientations stratégiques.....	20
3 LE CONTRAT DE DELEGATION ET SON EXECUTION.....	22
3.1 Une exécution du contrat marquée la crise sanitaire	22
3.1.1 Des avenants significatifs qui ont bouleversé l'équilibre économique du contrat.....	22
3.1.2 Une information perfectible sur l'exécution du contrat.....	23
3.1.2.1 Un rapport d'activité lacunaire	23
3.1.2.2 Une information insuffisante du concédant sur les investissements contractuels.....	24
3.1.3 Un avenant pour compenser les effets de la crise sanitaire	25
3.2 Une fin de contrat qui cristallise des enjeux importants	26
3.2.1 Une date de fin de contrat reportée.....	26
3.2.2 Des enjeux opérationnels sous contraintes	26
3.2.3 Des enjeux patrimoniaux et financiers significatifs.....	26
4 LA TARIFICATION DES ACTIVITES.....	29
4.1 Le principe de caisse unique	29

4.1.1	La taxe d'aéroport.....	29
4.1.2	Le principe de la caisse unique, élément déterminant pour l'aéroport	29
4.2	La politique tarifaire vis-à-vis des compagnies aériennes est à définir plus étroitement avec le syndicat concédant.....	30
4.2.1	Les redevances aéroportuaires	30
4.2.2	L'assistance en escale	31
4.3	Les relations commerciales avec les compagnies sont plus transparentes	32
4.3.1	L'harmonisation progressive du cadre contractuel avec les compagnies	32
4.3.2	Des contrats plus complets avec les deux principales compagnies	32
4.3.2.1	Un rééquilibrage des relations contractuelles de la SAGEB avec les compagnies aériennes	33
4.3.2.2	Des contrats accompagnés d'un dispositif d'incitation.....	33
4.3.2.3	Des contrats présumés établis en opérateur avisé en économie de marché.....	34
4.3.2.4	L'encadrement de la base de Ryanair reste à améliorer.....	35
4.3.3	Le processus de facturation est à améliorer	36
4.4	La tarification des activités extra-aéronautiques, un enjeu déterminant.....	37
4.4.1	La prépondérance des recettes provenant du transport par bus des voyageurs.....	37
4.4.1.1	Le transport terrestre de voyageurs dégage une marge conséquente	37
4.4.1.2	Les tarifs d'accès à la gare routière.....	37
4.4.2	Des tarifs de redevances domaniales stables	38
4.4.3	Des recettes de stationnement peu dynamiques.....	38
5	LA SITUATION FINANCIÈRE ET SES EVOLUTIONS.....	40
5.1	La qualité de l'information comptable et financière.....	40
5.1.1	Les comptes certifiés	40
5.1.2	Les attestations réglementaires relatives à l'assistance en escale.....	40
5.1.3	Les rapports de gestion et l'adoption du budget	40
5.2	Des résultats financiers équilibrés par les dividendes versés par la filiale « Transports Paris-Beauvais »	41
5.2.1	La structure des produits, fortement modifiée par la crise sanitaire	41
5.2.1.1	Un chiffre d'affaires atypique.....	41
5.2.1.2	L'impact de la crise sanitaire sur les produits exceptionnels.....	42
5.2.2	Une évolution maîtrisée des charges	42
5.2.3	Un résultat d'exploitation négatif jusqu'en 2021, mais un résultat net positif	43
5.2.4	Des pratiques comptables contestables.....	44
5.2.4.1	L'impact négatif du versement des frais de siège sur le résultat net jusqu'en 2017	44
5.2.4.2	La méthode de consolidation retenue limite la visibilité des apports de la société TPB dans les comptes.....	45
5.2.5	Des perspectives favorables en 2022.....	45
5.3	Un bilan en augmentation qui n'est pas exhaustif	46
5.3.1	Malgré l'érosion des capitaux propres, le bilan a progressé.....	46
5.3.2	Une trésorerie en nette progression de 2018 à 2020	46
5.3.3	Un patrimoine concédé insuffisamment connu et retracé dans le bilan.....	47
5.3.3.1	L'inventaire contesté des biens de retour et de reprise	47
5.3.3.2	Un bilan qui n'intègre pas les immobilisations concédées initiales.....	47
ANNEXES	50

SYNTHÈSE

La société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Beauvais (SAGEB) est délégataire depuis 2008 de cet équipement qui lui a été concédé par le syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT). La société compte environ 250 salariés. Elle est entre les mains de deux actionnaires, la chambre de commerce et d'industrie (CCI) Hauts-de-France (51 %) et la société Transdev (49 %).

L'aéroport de Beauvais (Oise), situé au 10^{ème} rang national, présente la particularité d'accueillir quasi exclusivement des compagnies dites « à bas coût ». L'une d'elles, Ryanair, assure 80 % du trafic. La crise sanitaire liée au Covid-19 a eu un impact majeur sur la plateforme. Le trafic aérien a, ainsi, diminué de 68 % en 2020, avant de se redresser à partir du second semestre 2021, pour atteindre, avec 4,61 millions de passagers en 2022, son pic de fréquentation historique. Les effets de la pandémie ont conduit à la signature, en 2021, d'un protocole d'indemnisation d'un montant de 4,8 M€ avec le SMABT, compensant partiellement les pertes subies.

Le contrat de délégation de service public de l'aéroport, d'une durée initiale de 15 ans, a été prolongé jusqu'au 31 décembre 2023. Il a fait l'objet de 15 avenants, dont huit sur la période contrôlée, qui ont bouleversé son équilibre économique. À l'approche du terme du contrat de délégation, la SAGEB prévoyait encore des investissements significatifs (15,6 M€), pour se conformer à ses obligations de sécurité et adapter la capacité de l'aéroport à l'évolution du trafic. À cette date, le volume total d'investissements devait atteindre 93,6 M€. Or, la comptabilisation de ces actifs dans le bilan comptable ne distingue pas entre biens de reprise et de retour. Ces insuffisances pourraient être source de conflits entre la société et le syndicat concédant lorsqu'il s'agira de solder les comptes de la délégation fin 2023. Les enjeux opérationnels, financiers et patrimoniaux de la sortie du contrat de délégation apparaissent donc conséquents. La chambre invite la SAGEB à mettre en œuvre toutes les mesures nécessaires, sur la base des recommandations qu'elle formule, pour préparer au mieux ces échéances.

Jusqu'en 2021, le résultat d'exploitation de la SAGEB a été structurellement négatif, l'excédent brut d'exploitation ne suffisant pas pour couvrir les dotations aux amortissements notamment. Le résultat net a été, par contre, positif grâce aux dividendes versés par sa filiale « Transports Paris-Beauvais » (TPB), et plus ponctuellement à un montant d'impôt sur les bénéfices négatif. En dépit des pertes enregistrées en 2020 (- 7,6 M€), atténuées par les aides reçues et le recours massif au chômage partiel, le résultat net s'est nettement redressé en 2021 (4,9 M€).

Les activités extra-aéroportuaires apportent la majorité des recettes, principalement grâce au transport par bus des voyageurs entre Paris et Beauvais, confié à la société « Transports Paris-Beauvais », filiale de la SAGEB. Cette ligne de transport dégage une marge commerciale conséquente, déterminante pour la santé financière de la maison mère. La possibilité de voir disparaître, lors du futur contrat, l'exclusivité dont elle bénéficie, constitue un risque majeur pour une exploitation financièrement équilibrée de l'aéroport de Beauvais.

Malgré l'érosion des capitaux propres, le bilan a progressé entre 2016 et 2021, du fait de l'impact de la pandémie. Sa structure a, en effet, été profondément modifiée par les prêts garantis par l'État et les avances de trésorerie dont a bénéficié la société à cette occasion. Le retour à une situation plus conforme à la réalité de son patrimoine se fera avec le remboursement, à brève échéance, de ces dettes financières.

RECOMMANDATIONS*(classées dans l'ordre de citation dans le rapport)***Rappels au droit (régularité)**

<i>Dégré de mise en œuvre</i>	<i>Mise en œuvre complète</i>	<i>Mise en œuvre partielle</i>	<i>Non mise en œuvre</i>	<i>Page</i>
Rappel au droit n° 1 : transmettre au commissaire aux comptes tous les actes susceptibles de constituer des conventions réglementées, conformément à l'article 227-10 du code de commerce.			X	12
Rappel au droit n° 2 : produire un rapport annuel conforme aux dispositions des articles L. 3131-5 et R. 3131-2 à R 3131-4 du code de la commande publique et aux dispositions du contrat de concession.			X	23
Rappel au droit n° 3 : rédiger les contrats avec les compagnies aériennes en langue française, conformément aux dispositions de la loi n° 94-665 du 4 août 1994.		X		32
Rappel au droit n° 4 : établir la convention d'occupation pour les locaux affectés à la base de la compagnie Ryanair, en application de l'article L. 2122-1 du code général de la propriété des personnes publiques et des disposition contractuelles.			X	36
Rappel au droit n° 5 : faire figurer sur les factures l'ensemble des informations et mentions obligatoires prévues par l'article 242 nonies A du code général des impôts.			X	37
Rappel au droit n° 6 : établir, dans les meilleurs délais, conformément à l'article R. 3131-4 du code de la commande publique et à l'article 69 du contrat, un inventaire complet des biens de retour et de reprise du service concédé intégrant les actifs immatériels, permettant leur identification certaine et mentionnant la valeur restant à amortir.			X	47
Rappel au droit n° 7 : inscrire à l'actif du bilan, dans les meilleurs délais, les immobilisations corporelles, notamment les constructions et aménagements remis gratuitement à la SAGEB par le délégant à l'entrée en vigueur du contrat de délégation de service public, et dont la durée de vie comptable excède le terme du contrat, conformément à l'article 621-8 du règlement de l'Autorité des normes comptables n°2014-13 relatif au plan comptable général.			X	48

Recommandation (performance)

<i>Degré de mise en œuvre</i>	<i>Mise en œuvre complète</i>	<i>Mise en œuvre partielle</i>	<i>Non mise en œuvre</i>	<i>Page</i>
Recommandation n° 1 : mettre à jour régulièrement l'état des capacités disponibles sur le pôle multimodal pour assurer la mise en œuvre de règles d'accès transparentes, objectives et non-discriminatoires à la gare routière.			X	17
Recommandation n° 2 : consolider les comptes de la société « Transports Paris-Beauvais » dans les comptes de la SAGEB, par intégration globale et non par équivalence, conformément aux articles L. 233-16 et L 223-18 du code de commerce.			X	45

INTRODUCTION

Le contrôle des comptes et de la gestion de la société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais (SAGEB) pour les exercices 2016 à 2021 a été ouvert par lettre du président de la chambre, adressée le 07 février 2022 à M. Michel Peiffer, président du directoire de la société depuis le 14 décembre 2019. Les trois représentants légaux précédemment en fonctions, MM. Michel-Raymond Liot (président du 6 octobre 2014 au 12 juillet 2019), Jean-André Rongeot (administrateur provisoire du 17 mai 2018 au 09 juillet 2019), et Stéphane Lafay (président du directoire du 09 juillet 2019 au 13 décembre 2019) ont été informés par un courrier analogue du 04 mars 2022.

En application de l'article L. 243-1 du code des juridictions financières, l'entretien de fin de contrôle a eu lieu le 25 août 2022 avec M. Peiffer, président du directoire. S'agissant des représentants légaux précédemment en fonctions, les entretiens de fin de contrôle ont eu lieu le 26 août 2022 avec M. Liot et M. Rongeot, puis le 29 août 2022 avec M. Lafay.

Le contrôle est en lien avec une enquête nationale des juridictions financières relative au maillage aéroportuaire et a porté sur la gouvernance de la SAGEB, l'exécution du contrat de délégation de service public dont elle est titulaire, la politique tarifaire et les aides consenties aux principales compagnies desservant l'aéroport, et sur la situation financière de la société.

La chambre, dans sa séance du 11 octobre 2022, a formulé ses observations provisoires qui ont été communiquées au représentant légal en fonctions, le 19 décembre 2022. Des extraits du rapport ont été adressés aux anciens représentants légaux et aux tiers concernés, conformément au code des juridictions financières.

Après avoir examiné les réponses reçues entre le 19 janvier et le 15 mars 2023, la chambre, dans sa séance du 04 avril 2023, a arrêté les observations définitives suivantes.

Présentation de l'aéroport de Beauvais-Tillé

L'aéroport de Beauvais-Tillé est, depuis le 1^{er} mars 2007, la propriété du syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT), réunissant la communauté d'agglomération du Beauvaisis, le département de l'Oise et la région Hauts-de-France.

Le SMABT a, par une délégation de service public (DSP), confié en 2008, pour 15 ans, l'exploitation de l'infrastructure à la société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais (SAGEB), détenue majoritairement par la chambre de commerce et d'industrie Hauts-de-France (51 %) et la société Transdev (49 %).

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

D'une emprise totale de 230 ha, l'équipement est constitué de terrains, d'ouvrages, d'installations, et de bâtiments. L'aéroport comprend deux pistes et une capacité de stationnement de douze aéronefs, ainsi que deux terminaux. Le terminal 1 (T1), créé en 1979 (6 800 m²) et le terminal 2 (T2), construit en 2010 (7 950 m²) comprennent chacun une surface d'inspection et filtrage des bagages de soute (IFBS) et regroupent 26 banques d'enregistrement, ainsi que douze restaurants et boutiques, soit environ 2 000 m² de surfaces commerciales.

La plateforme intègre une gare routière d'une capacité de douze passages d'autocars par heure. Elle est utilisée notamment par la SAGEB et sa filiale TPB pour l'exploitation de la ligne de transport par bus. La plateforme comprend quatre parkings (4 500 places), une dépose-minute et un parking destiné aux cars de tourisme. D'autres bâtiments complètent l'équipement, occupés par la SAGEB ou par d'autres structures, notamment l'Institut géographique national (IGN), qui y est hébergé depuis 2017.

Le trafic a connu une progression rapide et continue à compter la seconde moitié des années 1990, passant de 64 000 passagers en 1996 à 1,4 million en 2004, 2,6 millions en 2009, et 4,33 millions de passagers en 2015. Depuis lors, le trafic n'a plus dépassé 4 millions de passagers jusqu'en 2019, avant d'être très fortement impacté par la crise sanitaire en 2020 et 2021. En 2022, il a atteint 4,61 millions de passagers, soit son record de fréquentation depuis sa création.

Deux compagnies aériennes ont réalisé en moyenne 96 % du trafic total de l'aéroport entre 2016 et 2021 : Ryanair (79 %) et Wizz Air (17 %).

1 UNE MISE EN ŒUVRE PARTIELLE DES RECOMMANDATIONS DU PRECEDENT RAPPORT

Le précédent rapport d'observations définitives (ROD) concernant la société aéroportuaire de gestion et l'exploitation de l'aéroport de Beauvais (SAGEB), publié en juin 2017, portait sur les exercices 2008 à 2014. Il formulait six rappels à la réglementation et six recommandations, concernant principalement la gouvernance de la société, l'exécution du contrat de délégation de service public (rapport annuel, tarifs), la politique tarifaire à l'égard des compagnies aériennes et les méthodes comptables.

Sur les six rappels au droit, deux ont fait l'objet d'une mise en œuvre totale, deux d'une mise en œuvre incomplète et deux n'ont pas été suivis d'effets (Cf. annexe n° 1).

Sur les six recommandations, une seule a été pleinement mise en œuvre, deux partiellement, et une ne l'a pas été. Par ailleurs, deux n'ont pas été vérifiées.

La chambre observe qu'une majorité des rappels au droit et recommandations ont été au moins partiellement mises en œuvre, mais qu'il reste cependant des marges de progrès d'ici au terme du contrat de délégation.

2 PRESENTATION DE LA SOCIETE

2.1 Un opérateur confronté à une profonde crise de gouvernance

2.1.1 La société et ses actionnaires

La société par actions simplifiée (SAS) est une société commerciale qui se caractérise par une grande souplesse de fonctionnement. Ainsi, les associés fondateurs déterminent librement, dans les statuts, le capital social et les règles d'organisation de la société. Certaines décisions doivent néanmoins obligatoirement être prises collectivement, en particulier l'approbation des comptes, la répartition des bénéfices, la modification du capital social, la fusion, la dissolution de la société, la nomination des commissaires aux comptes. La loi impose le choix d'un président, représentant de la SAS vis-à-vis des tiers.

Le 25 février 2008, le syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT), a attribué la délégation de service public (DSP)¹ pour l'exploitation de l'aéroport au groupement réunissant la chambre de commerce et d'industrie (CCI) de l'Oise et Véolia Transports. Celui-ci a créé, le 1^{er} juin 2008, la société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais (SAGEB) en vue de gérer cette infrastructure. La répartition de l'actionnariat² de la société n'a pas évolué depuis 2008, mais le groupe Transdev a succédé à Véolia Transport, du fait de la fusion de ces deux groupes en 2011, et la CCI Hauts-de-France s'est substituée à la CCI de l'Oise, le 1^{er} janvier 2019.

Outre la gestion et l'exploitation de l'équipement, l'objet social de la SAGEB prévoit l'exploitation d'une liaison d'autocars entre Beauvais-Tillé et Paris, ainsi que la conception, le financement et la réalisation du programme d'investissement de l'aéroport. La gestion de la ligne de bus d'intérêt national entre Beauvais-Tillé et Paris-Porte Maillot, également prévue par la DSP, est sous-traitée à la société Transports Paris-Beauvais (TPB), filiale à 100 % de la SAGEB.

Depuis le 21 juin 2013, le capital social est fixé à 5,5 M€, auquel s'ajoute une prime d'émission de 3 M€ correspondant à l'apport en nature des titres de la société TPB. Dès 2008, les associés ont conclu un pacte d'actionnaires, prévoyant notamment les modalités de

¹ Délégation de service public de type concessif pour une durée de 15 ans (jusqu'en 2023).

² À l'origine, la société était détenue à 51 % par la CCI de l'Oise (CCIO) et 49 % par Véolia Transport.

distribution des bénéfices et la conclusion de conventions d'assistance technique donnant lieu au paiement de frais de siège (ou « *management fees* ») à leur bénéfice. Un avenant au pacte d'actionnaires a revalorisé, en 2013, ces frais d'assistance, à hauteur de 816 000 € pour la CCI de l'Oise, et 784 000 € pour Transdev. Depuis une nouvelle modification du pacte en 2019, leur montant est ramené au niveau prévu par le pacte initial de 2008, soit 700 000 € pour la CCI Hauts-de-France et 300 000 € pour Transdev, mais aucun versement n'est intervenu depuis 2017.

Jusqu'en 2018, le contrôle de la société était assuré par un comité des associés, composé de cinq membres pour chacun des actionnaires, lequel nommait un président assurant la direction de l'aéroport de Beauvais. Le 25 avril 2013, il avait désigné M. A, lequel a démissionné en décembre 2016 de son mandat à la CCI de l'Oise, à la suite du précédent rapport de la chambre régionale des comptes³ qui avait relevé l'incompatibilité entre ces deux fonctions.

2.1.2 La nomination d'un administrateur judiciaire

2.1.2.1 Les désaccords entre actionnaires

À compter de la publication du précédent rapport de la chambre, et jusqu'en avril 2018, des tensions apparaissent entre les deux actionnaires de la SAGEB. Les griefs constatés aboutissent au non renouvellement du mandat de M. A, lors de sa réunion du 28 avril 2018.

Suite à ce blocage, les deux parties introduisent des requêtes parallèles auprès du tribunal de commerce de Beauvais, conduisant à la désignation de M. B en tant qu'administrateur provisoire, le 03 mai 2018. À compter de sa nomination, M. B réunira le comité des associés à trois reprises, en 2018, pour tenter de rétablir, sans succès, le fonctionnement normal de la société.

Par ailleurs, il a pris plusieurs décisions visant à protéger les intérêts de cette dernière :

- le 14 août 2018, il procède à la révocation du président de TPB ; la SAGEB devient alors dirigeante de la société en tant que personne morale ;
- il interrompt le versement des frais de gestion, équivalents à 5 % des montants refacturés, prévus par la convention de mise à disposition des pompiers, conclue en 2013 avec la CCI de l'Oise (Cf. 2.2.4), considérant qu'ils ne respectaient pas l'article L. 8241-1 du code du travail ;
- en septembre 2018, il refuse d'honorer les frais de siège au titre du quatrième trimestre de 2017, faute de disposer des éléments justificatifs demandés ; par la suite il ne sera plus facturé de frais de siège à la société ;
- en juin 2019, il obtient du bailleur la renonciation de se prévaloir d'un contrat avec la SAGEB signé par M. A pour la location de locaux destinés à accueillir son siège, pour un loyer annuel de 150 000 €.

³ Rapport d'observations définitives délibéré le 23 septembre 2016, tome 2, p. 11.

2.1.2.2 L'impact de la crise de gouvernance sur la certification de l'aéroport

Les prérequis à l'exploitation d'un aéroport et la notion de dirigeant responsable

Aux termes du droit européen (règlement (UE) n° 139/2014 du 12 février 2014), chaque aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique est soumis à une homologation, nationale ou européenne, selon ses caractéristiques et le volume de trafic accueilli.

L'exploitant de l'aérodrome doit obtenir une certification délivrée pour cinq ans par une autorité compétente (en France, la DGAC/DSAC). Pour obtenir celle-ci, l'exploitant est tenu de désigner un dirigeant responsable, lequel a autorité pour veiller au respect des exigences applicables. L'absence de dirigeant responsable est susceptible de conduire à une suspension de l'autorisation d'exploitation de l'infrastructure.

Lors de la réunion du comité des associés du 15 mai 2013, il a été décidé d'adjoindre au président un directeur général, M. C, également chargé des fonctions de directeur d'aéroport et bénéficiant, à ce titre, d'une délégation qui a pris fin avec le terme du mandat de M. A, en avril 2018.

Du fait de l'absence de renouvellement de la délégation de M. C, l'aéroport ne disposait plus d'un dirigeant responsable, dès la fin du mois d'avril 2018. Or, ce n'est qu'au départ de l'intéressé, en décembre 2018, que la DGAC en a été informée, ce qui a conduit son directeur de la sécurité à adresser à la SAGEB, le 19 décembre 2018, un constat de non-conformité de niveau 2. M. B. a ensuite suivi la formation nécessaire, ce qui a permis de lever les réserves de la DGAC. La chambre observe que la SAGEB s'est ainsi exposée au retrait ou à la suspension de son certificat de sécurité aéroportuaire européen, ce qui aurait pu entraîner une interruption temporaire de l'activité de l'aéroport.

2.2 Une gouvernance renouvelée en 2019

2.2.1 L'instauration d'un conseil de surveillance

Le 11 mars 2019, les représentants des actionnaires ont décidé, à l'unanimité, de transformer l'entreprise en société à directoire et conseil de surveillance. Ce dernier compte cinq représentants de la CCI régionale et cinq de la société Transdev. M. D a été nommé président du conseil de surveillance.

Les statuts attribuent des pouvoirs particulièrement étendus au conseil de surveillance, notamment compétent pour l'approbation des marchés d'une durée de plus d'un an ou d'un montant supérieur à 1 M€ HT, des emprunts d'un montant supérieur à 100 000 €, des décisions pouvant affecter de plus de 4 % le nombre de mouvements aériens, ou du recrutement des cadres.

S'agissant du directoire, son président préside la société et est son représentant légal. Il est désigné pour cinq ans par le conseil de surveillance, qui fixe également sa rémunération. Si les statuts précisent que le président du directoire est « *investi des pouvoirs les plus étendus* », ceux-ci ne sont pas détaillés, contrairement au conseil de surveillance. Dans les faits, il apparaît que de très nombreuses décisions relèvent de cette dernière instance, ce qui est conforme aux dispositions du code de commerce (articles L. 227-1, L. 227-5 et L. 227-6).

Le 17 mai 2019, le conseil de surveillance nomme M. E en tant que membre unique du directoire et président de celui-ci, à compter du 9 juillet suivant, en précisant que ce mandat ne fera l'objet d'aucune rémunération et qu'il bénéficie d'un contrat de travail comme directeur des partenariats stratégiques et de la communication.

2.2.2 Un fonctionnement de la société redevenu normal

Dès la nomination de son président, le conseil de surveillance se réunit mensuellement, assurant le retour à un fonctionnement normal de la société. La fréquence des réunions se maintient lors de la crise sanitaire, en 2020 et 2021. Les procès-verbaux attestent du respect des règles de fonctionnement de cette instance et sont systématiquement signés par le président.

Le 13 décembre 2019, à la suite de la démission de M. A, une assemblée générale extraordinaire a adopté une modification statutaire, relevant de deux à quatre le nombre maximum de membres du directoire et ramenant la durée de leur mandat à trois ans. Le même jour, le conseil de surveillance désigne M. Peiffer comme président du directoire, ainsi que Mme F et M. G comme membres de cette instance. À compter du départ de Mme F en septembre 2021, le directoire est ramené à deux membres.

Cette instance n'a pas tenu de réunion jusqu'en décembre 2019, son président en étant l'unique membre. Toutefois, depuis l'instauration d'une composition collégiale du directoire, son président a indiqué à la chambre que ses réunions avaient eu une fréquence hebdomadaire en 2020 et 2021, compte tenu de la crise sanitaire.

2.2.3 Les dirigeants successifs cumulent un mandat social et un emploi salarié

Bien que le code de commerce ne prévoit pas explicitement la possibilité de cumuler un contrat de travail et une fonction de direction au sein des SAS, un tel cumul est traditionnellement accepté par la jurisprudence⁴, à la double condition d'exercer des missions techniques dissociables de celles de direction, donnant lieu en principe à rémunération distincte, et de l'existence d'un lien de subordination vis-à-vis de la société.

Depuis le 13 décembre 2019, les statuts prévoient explicitement la possibilité de cumuler la fonction de membre du directoire avec un contrat de travail, dès lors que celui-ci correspond « à un emploi effectif et distinct des fonctions de dirigeant de la société », ce qui apparaît être le cas pour les deux membres actuels du directoire, qui ont également un lien de subordination avec la société.

En 2021, le conseil de surveillance a approuvé un avenant au contrat de travail de M. Peiffer, lui permettant de bénéficier d'une indemnité en cas de licenciement après le 1^{er} janvier 2023 ou de départ volontaire, y compris en retraite, à compter de la date de fin du contrat de DSP en cours. Si le principe d'une telle indemnité contractuelle est admis par la jurisprudence⁵, celle-ci constitue une convention réglementée au sens de l'article L. 227-10 du code de commerce, car il s'agit d'un contrat intervenu entre la société et son président. Or, cet avenant n'est pas mentionné dans le rapport spécial des commissaires aux comptes pour l'exercice 2021, alors qu'il aurait dû y figurer.

⁴ Cf. Cour de Cassation, Chambre sociale, 18 septembre 2019, n° 18-18.273.

⁵ Cf. Cour d'appel, Paris, Pôle 6, chambre 8, 25 Septembre 2014 – n° 13/10719.

Dans sa réponse aux observations provisoires de la chambre, le président du directoire conteste cette analyse, considérant qu'il ne s'agit pas « *d'une disposition prise par les actionnaires et bénéficiant au président...* », mais d'un avenant au contrat de travail d'un salarié, qui ne constituerait donc pas une convention réglementée. La chambre observe cependant que le procès-verbal du conseil de surveillance du 23 juillet 2021, qui a entériné le principe de cet avenant, fait explicitement référence à la double fonction de salarié et de mandataire social de l'intéressé. En outre, l'article 20 des statuts prévoit que le président du directoire doit aviser le commissaire aux comptes des conventions intervenues entre la société et lui-même. Or, le commissaire aux comptes a précisé à la chambre ne pas avoir été avisé de l'existence de l'avenant.

Rappel au droit n° 1 : transmettre au commissaire aux comptes tous les actes susceptibles de constituer des conventions réglementées, conformément à l'article 227-10 du code de commerce.

2.2.4 L'organisation interne et les effectifs

La SAGEB compte cinq directions opérationnelles. Deux d'entre elles, respectivement chargées des opérations techniques et d'exploitation, et de la qualité-sécurité-sûreté-environnement, concernent directement l'activité aéroportuaire.

Après une diminution de 11 % entre 2016 et 2018, l'effectif de l'entreprise est resté globalement stable, malgré la crise sanitaire, avec environ 250 équivalents temps plein⁶, du fait d'un très large recours au dispositif d'activité partielle. La masse salariale (Cf. 5.2.2) atteignait 12,5 M€ en 2019, avant de connaître une diminution sensible en 2020 (9,1 M€), qui n'a été que partiellement rattrapée en 2021 (10,9 M€). En dépit de l'interruption de l'activité de l'aéroport pendant 79 jours durant la crise sanitaire (Cf. 2.3.3.3), les dirigeants se sont refusés à mettre en œuvre un plan social, afin de conserver les compétences de l'entreprise. Ce choix s'est avéré crucial pour absorber la reprise très rapide de l'activité en 2022.

Tableau n° 1 : Effectif de la SAGEB en nombre moyen de salariés

En ETP	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Variation annuelle moyenne
Effectif SAGEB	261,75	247,67	228,5	224	231,92	232,08	- 2,4 %
dont cadres	35,08	36,17	34,08	30,33	30,17	30,68	- 2,6 %
dont employés et agents de maîtrise	226,67	211,5	194,42	193,67	201,75	201,4	- 2,3 %
Effectif mis à disposition	22	22,83	23	23	23	25,11	2,7 %
dont cadres	2	2	2	2	2	1,63	- 4,0 %
dont employés et agents de maîtrise	20	20,83	21	21	21	23,48	3,3 %
Total	283,75	270,5	251,5	247	254,92	257,19	- 1,9 %

Source : chambre régionale des comptes, à partir des rapports de gestion de la SAGEB.

⁶ Les équivalents temps plein correspondent aux agents présents sur une année, corrigés de leur quotité de travail.

La société recourt largement à la sous-traitance pour différentes prestations, telles que l'exploitation de la ligne de transport de voyageurs par autocar ou les missions de sûreté et sécurité. Ainsi, la CCI Hauts-de-France met à disposition les pompiers du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA). Entre 2016 et 2019, la sous-traitance représente *a minima* 40 % des charges de fonctionnement (Cf. 5.2.2.2) et 34 % en 2021.

Au cours de la période contrôlée, des accords d'intéressement⁷ des salariés aux résultats de l'entreprise ont été conclus. Avec l'amélioration des résultats en 2019, les modalités de calcul de l'intéressement dû au titre de cet exercice ont fait l'objet d'une interprétation divergente par la direction et les salariés. L'échec de la tentative de renégociation de l'accord a conduit à une série de litiges individuels, pour lesquels une provision a été constituée, et aucun nouvel accord n'a été conclu depuis lors. Entre 2016 et 2019, l'intéressement s'est élevé à 1,44 M€. Par ailleurs, de 2017 à 2019, la SAGEB a versé une participation à ses salariés, pour un montant total de 0,185 M€.

2.3 L'infrastructure et l'activité

2.3.1 Les différents éléments de l'infrastructure et leur évolution

L'aéroport dispose d'une piste principale équipée du système de guidage et d'assistance ILS⁸ catégorie III, permettant l'atterrissage sans visibilité. La piste secondaire est dédiée à l'aviation légère et de loisir. Les deux aérogares comptent 26 banques d'enregistrement, ainsi que douzerestaurants et boutiques. Depuis décembre 2020, l'aéroport accueille une base de la compagnie Ryanair (Cf. 4.3.2.4).

⁷ Conformément aux articles L. 3312-1 et s. du code du travail.

⁸ Le système d'atterrissage aux instruments ou ILS (acronyme de l'anglais Instrument Landing System) est un moyen de radionavigation utilisé pour l'approche de précision d'aéronefs en régime de vol aux instruments.

Schéma n° 1 : Plan de la plate-forme



Source : rapport du délégataire 2021.

Une nouvelle tour de contrôle est entrée en service le 22 janvier 2019. En outre, la plate-forme aéroportuaire accueille, depuis 2016, une base aérienne de l'institut géographique national (IGN). La SAGEB perçoit une redevance domaniale annuelle de 31 500 € à ce titre.

L'actuelle gare routière de l'aéroport, appelée aussi pôle multimodal, a été achevée en novembre 2015. Jusqu'en 2022, celle-ci, dont la capacité atteint douze passages d'autocars par heure, était quasi-exclusivement utilisée par la société TPB, la filiale de la SAGEB qui exploite la ligne de transport de passagers entre l'aéroport et Paris (Cf. 2.3.2.3 et 4.4.2). Depuis, un transporteur tiers la dessert également à certaines périodes.

L'aéroport dispose de 4 500 places de stationnement réparties sur quatre parkings, auxquels s'ajoutent un dépose-minute situé entre les deux terminaux, ainsi qu'un parking destiné aux cars de tourisme et un espace réservé aux loueurs de véhicule.

À fin 2021, le total des investissements réalisés par la SAGEB atteint 74,2 M€ depuis 2008, hors plan de gros entretien. Un montant de 19,4 M€ de dépenses d'équipement supplémentaires est prévu en 2022 et 2023, dont 9 M€ pour un nouveau système de contrôle des bagages (Cf 3.1.2.2), ce qui portera leur total à 93,6 M€.

2.3.2 Les différents volets de l'activité

La gestion de l'aéroport comprend à la fois des missions aéroportuaires (sécurité et sûreté, assistance en escale) et extra aéroportuaires (gare routière, ligne de transport de voyageurs, parkings et surfaces commerciales).

2.3.2.1 Les missions régaliennes de sûreté et de sécurité

Définitions

La sécurité aérienne porte sur l'ensemble des mesures visant à réduire le risque aérien. La sûreté concerne les passagers, le personnel de l'aéroport et intègre les dispositions visant à lutter contre les malveillances intentionnelles, telles que les actes de terrorisme.

Le respect des règles de sécurité aérienne, applicables dans les pays signataires de la convention de Chicago, est contrôlé par l'agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), en lien avec la direction générale de l'aviation civile (DGAC). L'exploitant de l'aéroport est notamment chargé du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA), du service de prévention du péril animalier (SPPA), et du service de sécurité incendie et d'assistance aux personnes. Concernant la sûreté, les dispositions applicables sont définies dans le code des transports (articles L. 6341-1 à L. 6341-4) et le code de l'aviation civile (articles R. 213-1-1 et suivants).

Les missions de sécurité et de sûreté déléguées aux exploitants d'aéroports sont financées par une taxe d'aéroport⁹ (Cf. 4.1.1). Les missions de sûreté comprennent l'inspection filtrage des passagers et des bagages cabine (IFPBC), l'inspection filtrage des bagages de soute (IFBS), et les postes d'accès routier d'inspection filtrage (PARIF). S'y ajoutent le recours à la vidéo protection et le gardiennage des voies routières d'accès à l'aéroport.

Pour exécuter ces différentes missions, dont le coût a augmenté significativement depuis 2001, la SAGEB recourt de façon importante à la sous-traitance, à l'instar de la plupart des aéroports.

⁹ Également parfois appelée taxe de sûreté, elle constitue, depuis le 1^{er} janvier 2022, une fraction de la taxe sur le transport aérien de passagers (TTAP), définie aux articles L. 422-13 à L. 422-40 du code des impôts sur les biens et les services.

2.3.2.2 L'assistance en escale

Définition

Les services d'assistance en escale sont les services rendus au sol à un transporteur aérien sur un aéroport ouvert au trafic commercial. Ces services sont de plusieurs catégories, qui peuvent être synthétisées en cinq fonctions :

- les services aux passagers (opérations d'enregistrement, d'accueil, de transit ou de correspondance des passagers, litiges à l'embarquement) ;
- les services de piste (manutention des bagages et transport des passagers et équipages, nettoyage des avions, guidage et assistance au stationnement des avions...) ;
- la fonction trafic (préparation des vols, contrôle du chargement et assistance en vol) ;
- la fonction carburant et huile (stockage et approvisionnement) ;
- le commissariat avion (préparation du vol, stockage de la nourriture et des boissons).

Ces prestations peuvent être réalisées, selon les modalités prévues par les articles R. 216-1 et suivants du code de l'aviation civile, par la compagnie aérienne elle-même (auto-assistance), ou par un tiers qui peut être l'exploitant de l'aéroport ou un prestataire distinct.

La mission d'assistance en escale est confiée à la SAGEB par l'article 6 alinéa 5 2° du contrat de DSP. Celle-ci en exerce la majorité par son personnel, ou *via* des prestataires. D'autres opérateurs présents sur l'aéroport contractualisent directement avec les compagnies pour certaines prestations que la SAGEB n'assure pas (avitaillement, *catering*¹⁰, maintenance...). Conformément à l'article R. 216-9 du code de l'aviation civile, ces sociétés sont signataires d'une convention d'occupation du domaine public.

Depuis le 1^{er} janvier 2021, en application de l'article R. 216-8 du code précité, un comité des usagers doit être créé par l'exploitant de l'aéroport. Par ailleurs, en application de l'article R. 216-17, un système d'information sur l'assistance en escale doit être mis en place. Lors du contrôle, le comité des usagers était en cours de création et le système d'information n'avait pas été instauré. La chambre rappelle à la SAGEB la nécessité de se conformer à ces obligations.

2.3.2.3 L'exploitation de la gare routière

L'actuelle gare routière est en service depuis novembre 2015. Les articles L. 3114-1 à L. 3114-7 du code des transports définissent son cadre de régulation et en confient la mise en œuvre à une autorité indépendante, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer)¹¹. En application de l'article L. 3114-6 dudit code, il appartient à la SAGEB, en tant qu'exploitant, de définir et mettre en œuvre des règles transparentes et non discriminatoires d'accès des entreprises de transport public routier à cet équipement, puis de les notifier à l'autorité de régulation, préalablement à leur entrée en vigueur.

¹⁰ Soit la préparation des repas servis aux passagers pendant un vol.

¹¹ Devenue l'Autorité de régulation des transports (ART) en octobre 2019.

Or, en dépit des préconisations de l'Arafer¹² et des engagements pris, l'état des capacités disponibles sur le pôle multimodal n'a pas été régulièrement mis à jour, ce qui ne permet pas aux opérateurs tiers de connaître la disponibilité des créneaux d'accès à la gare routière. Une telle situation crée un monopole de fait au bénéfice de TPB, seul transporteur à avoir accédé à la gare routière de 2016 à 2021.

Recommandation n° 1 : mettre à jour régulièrement l'état des capacités disponibles sur le pôle multimodal pour assurer la mise en œuvre de règles d'accès transparentes, objectives et non-discriminatoires à la gare routière.

2.3.2.4 L'exploitation de la ligne de transport terrestre de voyageurs

Le cadre juridique d'exploitation des lignes de transport terrestre

En application de la loi n° 2015-990 du 06 août 2015, l'Arafer a été mandatée pour réguler les transports routiers de voyageurs sur une distance ne dépassant pas 100 km, notamment lorsqu'ils entrent en concurrence avec un service conventionné, tel que la ligne d'intérêt national Paris-Beauvais, dont le SMABT est l'autorité organisatrice des transports (AOT), en tant que concédant.

Pour ce type de desserte, l'article L. 3111-18 du code des transports oblige tout transporteur à déclarer le service qu'il entend exploiter et prévoit la possibilité pour les AOT de saisir l'autorité de régulation, afin de limiter ou d'interdire un projet de desserte qui porterait une atteinte substantielle à l'équilibre économique du service public existant. Si elle est saisie, l'Autorité de régulation évalue l'impact de la nouvelle liaison par autocar sur les services conventionnés, et formule un avis juridiquement contraignant sur les projets d'interdiction ou de limitation envisagés par les AOT.

Conformément à la convention de DSP, la SAGEB exploite la ligne d'intérêt national entre l'aéroport de Beauvais et la gare routière de Paris-Porte Maillot, par l'intermédiaire de sa filiale « Transports-Paris-Beauvais » (TPB). Cette desserte bénéficie du statut de ligne d'intérêt national jusqu'au 31 décembre 2023. Une incertitude pèse sur la prolongation de la ligne dans le futur contrat de DSP. L'enjeu est essentiel en raison du poids que représente cette liaison dans l'équilibre économique de l'aéroport (Cf. 4.4.1).

En qualité d'AOT de la ligne d'intérêt national, le SMABT est compétent pour défendre l'exclusivité de son exploitation par la SAGEB, prévue par le contrat de DSP. La protection de la ligne conventionnée s'étend sur un rayon de 10 km autour de la Porte Maillot à Paris et de 5 km autour de la gare routière de l'aéroport¹³.

Malgré la validation de deux itinéraires par l'Arafer, confirmée par le Conseil d'État le 22 octobre 2018¹⁴, aucune concurrence directe à la ligne conventionnée n'a été effective jusqu'en 2022. Désormais, un opérateur assure une liaison intermittente avec la plateforme depuis Paris-Bercy.

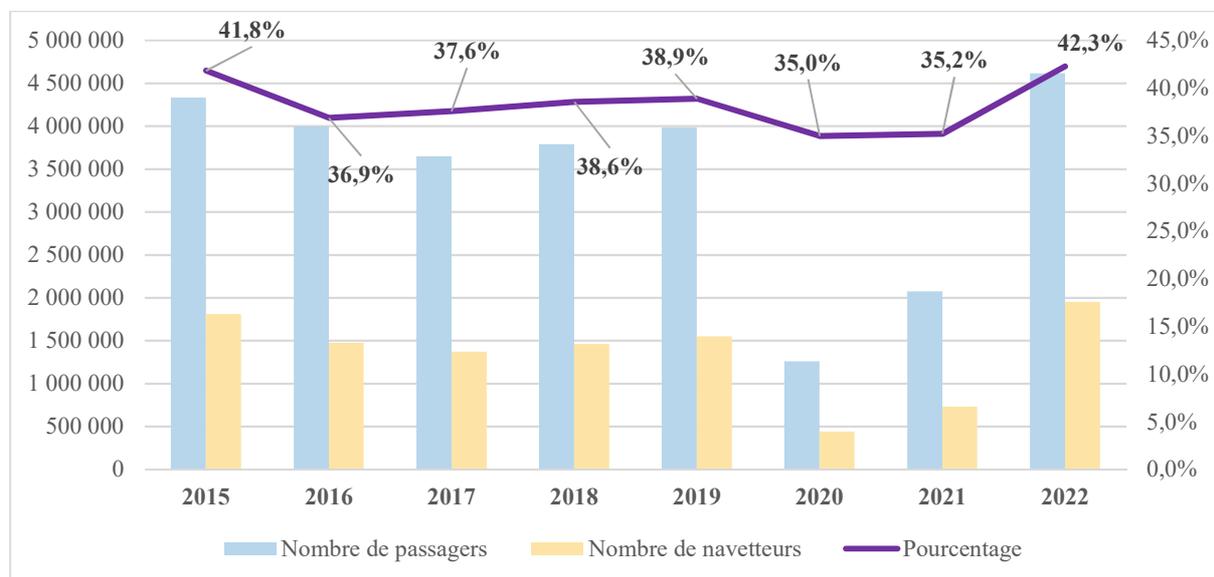
¹² Point 31 de la décision du 11 juin 2019.

¹³ Conformément aux dispositions du 14° de l'article R. 3111-37 du code des transports.

¹⁴ Cf. Conseil d'État, 2^{ème} chambre, 22/10/2018, n° 415513 et n° 415638.

Pour contrecarrer la concurrence potentielle, la SAGEB a modernisé la ligne de transport, dénommée « Aérobus » depuis 2021, en renouvelant la moitié de la flotte, à un moment fortement impacté par la crise sanitaire.

Graphique n° 1 : Proportion de passagers aériens utilisant la navette



Source : 'chambre régionale des comptes, à partir des données des rapports au concédant et des statistiques de la SAGEB pour 2022.

2.3.2.5 Les autorisations d'occupation du domaine public et les parkings

Le contrat de DSP autorise la SAGEB à délivrer des autorisations d'occupation temporaire (AOT) sur le domaine public mis à sa disposition. Elles sont notamment accordées au bénéfice des services de l'État, des prestataires de la SAGEB, des compagnies aériennes, des surfaces commerciales des terminaux, du pôle multimodal et des loueurs de véhicules. L'institut géographique national (IGN) et les activités aéronautiques de plaisance bénéficient également d'AOT. La plupart des autorisations s'achèvent au terme initial de la DSP, le 31 mai 2023, même si quelques-unes le dépassent.

Les redevances des AOT des surfaces commerciales sont constituées d'une part fixe et d'une part variable, assise sur le chiffre d'affaires réalisé (Cf. 4.4.3). Leur conformité aux guides tarifaires successifs n'appelle pas d'observation. Toutefois, l'AOT concernant la base de la compagnie Ryanair, en service depuis décembre 2020, n'est toujours pas signée (Cf. 4.3.2.4).

Les recettes de l'aéroport proviennent également des redevances de stationnement, encadrées par le guide tarifaire (Cf. 4.4.4). Les voyageurs pour des séjours de loisir sont les principaux utilisateurs des parkings. Les droits de stationnement sont perçus directement par la SAGEB, mais également commercialisés par des intermédiaires en ligne spécialisés ou les compagnies aériennes (Cf. 4.4.4). Enfin, des stationnements alternatifs, voire « sauvages », existent aux abords de l'aéroport, ce qui entraîne des difficultés récurrentes avec les riverains.

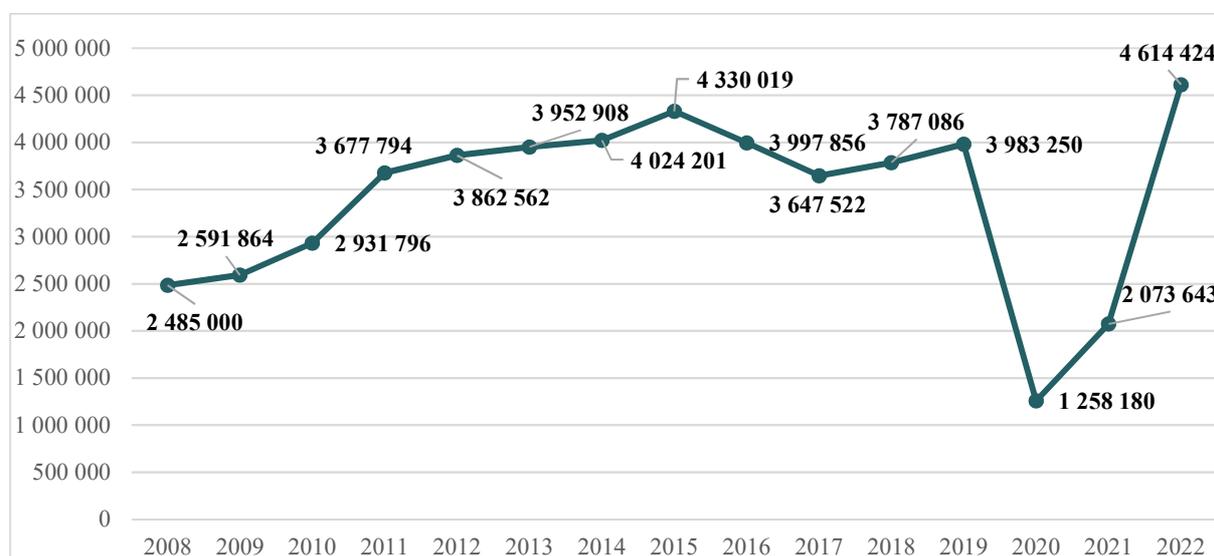
2.3.3 Une activité mise à l'arrêt par la crise sanitaire, avant de repartir

2.3.3.1 Un trafic de passagers fluctuant depuis 2015

L'aéroport de Beauvais figure au dixième rang des aéroports français, avec deux millions de passagers en 2021 (Cf. annexe n° 2). Il assure principalement des liaisons avec six pays : l'Italie, l'Espagne, le Portugal, la Roumanie, le Maroc et la Pologne.

Alors qu'il progressait de 2008 à 2015 (Cf. graphique n° 2), le nombre de passagers a nettement diminué en 2016 (- 7,7 %), à la suite des attentats de novembre 2015, avant de rebondir en 2018 (+ 4 %) et 2019 (+ 5,2 %), grâce à l'ouverture de nouvelles lignes et l'arrivée d'une compagnie supplémentaire.

Graphique n° 2 : Évolution du nombre de passagers de 2008 à 2022



Source : chambre régionale des comptes, à partir des rapports au concédant.

2.3.3.2 Un équipement affecté par la crise sanitaire

Dès la mi-février 2020, l'aéroport connaît une baisse de fréquentation, en raison de la situation sanitaire en Italie. Le préfet a autorisé la suspension de l'exploitation commerciale de l'aéroport à compter du 26 mars 2020, tout en maintenant l'activité des services de secours et de prévention, et l'accessibilité de l'aéroport aux aéronefs d'État et aux vols de secours médical d'urgence. L'activité de transport en autocar entre Paris et Beauvais a été également suspendue.

Dès l'arrêt de l'activité, la SAGEB a mis en œuvre un plan d'économies qui prévoit une réduction des charges courantes de 85 %, en ayant massivement recouru au dispositif d'activité partielle. Dès le 18 mars 2020, seul 10 % de l'effectif a été maintenu en activité. L'exploitation commerciale de l'aéroport et celle de la ligne de transport terrestre par autocar ont été interrompues durant 79 jours. Elles ont repris le 14 juin 2020.

En juin 2020, seuls 130 vols ont été opérés, au lieu des 2 150 prévus initialement (Cf. graphique n° 3). Le trafic a repris plus fortement en juillet 2020, jusqu'à la deuxième quinzaine d'août, où de nouvelles restrictions ont encore entraîné une baisse de trafic. Au final, le trafic passager a baissé de presque 68 % en 2020. Nonobstant ces difficultés, la compagnie Ryanair a ouvert une base opérationnelle, avec deux avions, le 03 décembre 2020 (Cf. 4.3.2.4).

En 2021, la diminution du trafic par rapport à 2019 (- 48 %) a été sensiblement inférieure à la moyenne des aéroports français (- 58 %). L'implantation d'une base Ryanair et l'ouverture de 21 nouvelles dessertes ont permis d'atteindre, en fin d'année, un nombre de passagers presque équivalent à la même période de 2019. Cette tendance s'est amplifiée en 2022, et l'aéroport a atteint son record de fréquentation historique, avec 4,61 millions de passagers. La reprise a également été facilitée par l'absence de plan social au moment de la crise sanitaire, décision qui a permis de mobiliser très rapidement tous les agents nécessaires au bon fonctionnement de l'aéroport dès que le trafic a retrouvé un volume important.

2.4 Le positionnement stratégique des acteurs et son évolution

2.4.1 Un aéroport atypique

La plateforme de Beauvais présente quatre caractéristiques atypiques :

- en premier lieu, son activité est quasi exclusivement centrée sur l'accueil de vols de compagnies à bas coût (« *low-cost* »), avec deux compagnies dominantes, assurant en moyenne respectivement 79 % et 17 % du trafic, de 2016 à 2021 ;
- la deuxième originalité tient à la faible part des produits aéronautiques, qui représentent moins de 40 % des recettes d'exploitation jusqu'en 2019, ce qui rend l'aéroport très dépendant au modèle dit de « caisse unique » (Cf. 4.1.2) ;
- la troisième spécificité, qui explique d'ailleurs la précédente, provient du poids déterminant, pour l'équilibre économique de la SAGEB, des recettes apportées par la ligne de bus d'intérêt national, qui représentait près de 65 % des recettes extra aéroportuaires de 2016 à 2019, et environ 56 % depuis 2020 (Cf. 4.4.1 et 5.2.1.1) ;
- enfin, l'aéroport fait l'objet, depuis 2002, d'une interdiction des mouvements aériens entre minuit et cinq heures du matin ; un arrêté ministériel du 08 mars 2022 limite l'octroi de dérogations à un maximum de 25 par an, et ce, pour les seuls avions basés à Beauvais.

Afin d'analyser la performance économique de l'aéroport et ses retombées sur le territoire, la SAGEB cofinance, depuis 2011, avec le SMABT, un observatoire des retombées économiques, reposant sur une étude annuelle faite par un prestataire. Outre l'impact de l'équipement sur le territoire, ces études analysent en détail les dépenses par passager et l'utilisation de la navette.

2.4.2 Les orientations stratégiques

Le positionnement de l'infrastructure au regard des aéroports voisins repose sur trois facteurs-clés : l'attractivité tarifaire, le modèle à bas coût des compagnies aériennes présentes, et l'exclusivité de certaines lignes, notamment vers l'Europe de l'Est. La plateforme se présente sur un créneau complémentaire aux aéroports parisiens et lillois.

Sur l'ensemble de la période, la SAGEB dispose d'un plan stratégique, profondément révisé en 2017. Jusqu'à la fin de 2020, cinq orientations ont été définies : faire de l'aéroport une porte d'entrée sur le territoire, la diversification du trafic, l'impact économique et l'exemplarité verte et durable, la qualité de service aux passagers, et le maintien ou le développement des facteurs clés de succès de l'aéroport.

La mise à jour, en 2022, du plan stratégique reprend ces orientations en les actualisant et en précisant les actions engagées ou en projet. Ces compléments apportent une consistance plus opérationnelle à sa mise en œuvre.

La chambre relève, cependant, l'absence d'indicateurs d'avancement et de dates prévisionnelles de réalisation, ce qui limite le suivi des actions. De même, aucune information chiffrée sur le plan d'investissement 2022, pourtant approuvé lors de la même séance du conseil de surveillance que les orientations stratégiques, n'est intégré à ces dernières.

Enfin, pour atteindre l'objectif d'« exemplarité verte », intégré aux orientations stratégiques, des investissements spécifiques ont été réalisés (Cf. 3.1.2.2), et l'aéroport s'est engagé, en 2020, dans la démarche « *Air Carbon Accreditation* » (ACA), consistant à réduire les émissions aéroportuaires de gaz à effet de serre. Après avoir obtenu la certification de niveau 1, en août 2021, il visait l'obtention du niveau 2, en 2022. La SAGEB a également cosigné la « déclaration de Toulouse », adoptée en février 2022 par l'« *Airports Council International* » (ACI), pour marquer son engagement à « *prendre toutes les mesures possibles pour réduire l'impact de son activité* ».

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

La SAGEB, délégataire de l'aéroport depuis 2008, est entre les mains de deux actionnaires, la chambre de commerce et d'industrie Hauts-de-France (51 %) et la société Transdev (49 %). La société a connu une grave crise de gouvernance, en 2018-2019, résolue par une évolution des statuts, qui a permis de restaurer le fonctionnement normal de la société.

Celle-ci, qui compte environ 250 salariés, est administrée par un conseil de surveillance et un directoire. Outre la gestion de la plateforme, quasi-exclusivement ouverte aux lignes à bas coût (low-cost), elle exerce plusieurs activités accessoires au titre du contrat de délégation, dont la principale est l'exploitation de la ligne de bus d'intérêt national Paris-Beauvais. Les orientations stratégiques de la société n'ont pas évolué depuis 2017, mais leur mise en œuvre est désormais mieux documentée.

L'aéroport dispose d'infrastructures (pistes, aérogares, gare routière, parkings), et d'une position géographique (« 3^{ème} aéroport parisien ») qui en font le 10^{ème} aéroport français, en termes de trafic commercial. En dépit d'une activité très affectée par la crise sanitaire, l'aéroport a connu une reprise spectaculaire de son trafic, qui a dépassé 4,6 millions de passagers en 2022.

3 LE CONTRAT DE DELEGATION ET SON EXECUTION

3.1 Une exécution du contrat marquée la crise sanitaire

3.1.1 Des avenants significatifs qui ont bouleversé l'équilibre économique du contrat

Définition

Depuis son entrée en vigueur, le 1^{er} avril 2019, le code de la commande publique n'emploie plus le terme de « délégation de service public » (DSP), mais uniquement celui de « concession ». Dans le présent rapport, il convient de considérer ces deux qualifications comme synonymes. De même, si le code n'emploie plus le terme d'« avenant », il reste d'usage, en pratique, pour qualifier les cas dans lesquels un contrat de concession est modifié sans nouvelle procédure de mise en concurrence (articles L. 3135-1 et suivants, et R. 3135-1 et suivants).

Le contrat de DSP de l'aéroport de Beauvais-Tillé, attribué à la SAGEB par le syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT), est entré en vigueur le 1^{er} juin 2008, pour une durée initiale de 15 ans, laquelle a été prolongée jusqu'au 31 décembre 2023. Il a fait l'objet, à fin février 2023, de 15 avenants, dont neuf ont été passés depuis 2016 (Cf. annexe n° 3).

Sur la période contrôlée, un avenant important, le 8^{ème}, dit « de sécurisation juridique », a été approuvé par le comité syndical du SMABT, le 11 avril 2018. Celui-ci tient compte de constats de la chambre formulés dans son précédent rapport. Il met fin, notamment, au fonds de travaux institué par l'avenant n° 4, au profit d'un retour à une clause d'intéressement du syndicat mixte. L'avenant n° 8 revoit également à la baisse le montant du chiffre d'affaires (CA) prévisionnel, et ramène son augmentation à 5,80 % par rapport au contrat initial.

Ces multiples modifications contractuelles auront conduit à des écarts financiers cumulés de 79 % par rapport au contrat initial. Bien que l'impact financier isolé des avenants n° 8, 11 et 13 soit plus mesuré, ceux-ci représentent à eux seuls plus de 14 % d'évolution. Quant à l'avenant n° 14, il représente une augmentation de 7,3 % par rapport à l'avenant n° 13, du fait de la progression anticipée du trafic. Dès lors, il apparaît que l'équilibre économique du contrat a été profondément modifié à proximité de son terme.

3.1.2 Une information perfectible sur l'exécution du contrat

3.1.2.1 Un rapport d'activité lacunaire

Le rapport annuel d'activité

Le délégataire de service public doit remettre, chaque année, avant le 1^{er} juin, à l'autorité délégante, un rapport comportant, notamment, les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution du contrat et une analyse de la qualité de service¹⁵. Dès sa communication, son examen est mis à l'ordre du jour de la plus proche réunion de l'assemblée délibérante de l'autorité concédante, qui en prend acte.

Dans son rapport d'observations définitives de 2016¹⁶, la chambre avait relevé le caractère lacunaire des rapports annuels du délégataire, et rappelé à la SAGEB l'obligation d'établir des documents conformes aux dispositions réglementaires.

L'analyse de ceux produits de 2016 à 2021 fait apparaître plusieurs manquements significatifs aux obligations contractuelles et réglementaires, pour certains déjà constatés en 2016. Ainsi, jusqu'en 2021, aucun inventaire des biens n'est produit (Cf. 5.3.4.1) par la SAGEB, et la ventilation des recettes d'exploitation n'est communiquée qu'en 2019 et 2020. De même, l'information financière se limite aux comptes certifiés, et les éléments financiers et techniques sur les investissements sont très sommaires, jusqu'en 2021. La chambre observe ainsi que le rapport annuel n'est toujours pas conforme aux dispositions législatives et réglementaires, ni au contrat de concession.

Dans sa réponse aux observations provisoires de la chambre, le président du directoire considère qu'il ne s'agit pas d'une obligation prévue par les textes, et invoque la protection du secret des affaires. La chambre rappelle que le code de la commande publique et la jurisprudence garantissent au concédant un droit étendu d'accès à l'information et de contrôle du service. Par ailleurs, le secret des affaires prévu par l'article L. 311-6 du code des relations entre le public et l'administration n'exonère pas le concessionnaire de la transmission d'une information totale et complète au concédant.

Rappel au droit n°2 : produire un rapport annuel conforme aux dispositions des articles L. 3131-5 et R. 3131-2 à R. 3131-4 du code de la commande publique et aux dispositions du contrat de concession.

S'agissant des autres moyens d'information du délégant, la chambre constate que les réunions du « comité de suivi », rassemblant le délégant et le délégataire, se sont interrompues en 2018 et 2019, limitant fortement la visibilité du concédant sur l'exécution du contrat, nonobstant la reprise des séances en 2020. Elle relève, en revanche, que la SAGEB adresse au SMABT des statistiques hebdomadaires et annuelles précises sur son activité.

¹⁵ Conformément aux articles L. 1411.3 et R. 1411-7 du code général des collectivités territoriales en vigueur lors de la signature du contrat, à l'article 52 de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession, à l'article 33 du décret n° 2016-86 du 1^{er} avril 2016, puis aux articles L. 3131-5 et R. 3131-2 à R. 3131-4 du code de la commande publique.

¹⁶ Rapport d'observations définitives délibéré le 23 septembre 2016 – p. 14.

3.1.2.2 Une information insuffisante du concédant sur les investissements contractuels

Les aéroports supportent deux types d'investissements visant, d'une part, à développer ou améliorer les infrastructures, dont le financement est normalement assuré par l'exploitation de l'équipement, et d'autre part, à assurer la sûreté et la sécurité, dont le coût est couvert par une taxe perçue sur les passagers (Cf. 4.1.1).

Le programme d'investissement initial s'élevait à plus de 70 M€. Après l'avenant n° 9 (5,8 M€) et l'avenant n° 10 (1,9 M€), ainsi que les derniers travaux et équipements projetés pour les années 2022 à 2023 prévus dans l'avenant n° 14 (15,6 M€), le montant total des investissements sur l'ensemble du contrat atteint 93,6 M€.

La mise en œuvre de l'avenant n° 9 témoigne d'un manque de rigueur dans la programmation de la SAGEB et d'un défaut d'information du syndicat mixte concédant. L'essentiel des travaux prévus par celui-ci ont, en effet, été engagés par la société avant qu'elle ne demande au SMABT, courant 2017, leur intégration en tant que biens de retour avec indemnisation de leur valeur nette comptable en fin de contrat. En dépit de la contestation initiale de cette rétroactivité, le syndicat a finalement accepté cette indemnisation. Au final, le montant des investissements se porte à 5 863 000 €, et la valeur nette comptable à indemniser au délégataire en fin de concession s'élève à 2,32 M€ (Cf. 3.2.3).

L'avenant n° 10 de 2021, consécutif à la participation de la SAGEB au programme *Air Carbon Accreditation* (Cf. 2.4.2), prévoit de nouveaux investissements de sobriété énergétique, pour un montant de 1,1 M€, soit une valeur nette comptable à indemniser de 0,86 M€ (Cf. 3.2.3). Il s'agit notamment d'installer des stations électriques 400 Hertz pour alimenter les avions.

Enfin, l'avenant n° 14 d'août 2022 prévoit 15,6 M€ d'investissements supplémentaires en 2022 et 2023. Ceux-ci concernent, tout d'abord, la mise en place d'un nouveau système de détection des substances explosives dans les bagages, dénommé « EDS standard 3 », exigé par la réglementation européenne, pour un montant de 9 M€. Étant donné la proximité de la fin du contrat, le délégataire sortant devra donc être indemnisé à hauteur de la quasi-totalité de cet investissement, l'essentiel de l'amortissement devant être supporté par le futur concessionnaire. S'y ajoutent la réalisation d'une extension provisoire du terminal 1 pour accueillir les passagers (2,5 M€), et l'acquisition d'équipements informatiques (2,94 M€) pour installer un nouveau système d'information de gestion des passagers, pour répondre aux besoins des compagnies aériennes. En revanche, aucune information n'est donnée sur les montants de valeur nette comptable associés à ces investissements supplémentaires réalisés en toute fin de concession.

La chambre relève donc que la SAGEB a réalisé un montant significatif d'investissements additionnels par rapport au contrat initial, sans apporter systématiquement au SMABT un niveau d'information suffisant. Si leur intérêt pour le développement de la plateforme n'est pas contesté, il apparaît que les manquements à l'information du concédant sur certains de ces investissements, et donc sur le patrimoine concédé, pose problème du fait de la proximité de la fin de concession (Cf. 3.2.3 et 5.4.3).

3.1.3 Un avenant pour compenser les effets de la crise sanitaire

Les conséquences financières de la crise sanitaire sur l'aéroport (Cf. 2.3.3.2) ont incité la SAGEB à solliciter, dès juillet 2020, le SMABT, en vue d'un rééquilibrage économique du contrat. La demande initiale, prenant en compte les aides reçues de l'État et excluant les pertes de la société TPB, s'élevait à 7 589 334 €, soit le niveau des pertes nettes 2020 de la SAGEB.

Les négociations engagées ont porté à la fois sur la détermination du montant de la base indemnisable, la part de risque supportée par chaque cocontractant, ainsi que les modalités de compensation. Elles se sont soldées par un protocole transactionnel¹⁷ et par un avenant n° 11, signé en décembre 2021. Le fondement juridique à l'appui a été celui de l'imprévision, prévu par l'article L. 6 du code de la commande publique, ce qui n'appelle pas d'observation.

Le protocole transactionnel a arrêté la base indemnisable à 6,73 M € pour 2020, avec une prise en charge par le SMABT à hauteur de 72,5 % (4,88 M€) et par la SAGEB pour 27,5 %. Cette répartition a été plus favorable au syndicat que la demande initiale de la SAGEB, qui sollicitait une indemnisation à hauteur de 95 %. La prise en charge par le syndicat a revêtu trois formes distinctes :

- le versement d'une indemnité forfaitaire (856 566 €) ;
- l'exonération de la redevance d'occupation du domaine public pour 2021 (807 521 €) ;
- l'annulation des travaux de réfection des chaussées aéronautiques prévus par le programme d'investissement contractuel (3 212 601 €).

La chambre observe que la demande d'indemnisation présentée par la SAGEB s'est appuyée seulement sur le résultat de l'exercice 2020, sans tenir compte de la rentabilité du contrat entre 2008 et 2019. Or, de 2008 à 2017, 9 M€ de frais de siège avaient été versés par la SAGEB à ses actionnaires (Cf. 5.3.1.1). Dès lors, il ressort de la comparaison des comptes d'exploitation prévisionnels du contrat initial avec les résultats réalisés que, de 2008 à 2019, le résultat net du délégataire a été supérieur de 0,69 M€ aux prévisions, sans tenir compte des frais de siège mais de 9,7 M€ en intégrant ceux-ci au résultat.

Dans sa réponse aux observations provisoires de la chambre, le président de la société considère que la prise en compte des frais de siège n'est pas justifiée. Ces frais auraient été la contrepartie des prestations nécessaires, réalisées par les actionnaires, dont la prise en charge par des prestataires externes aurait entraîné un coût plus élevé. En l'absence d'éléments précis et chiffrés susceptibles d'appuyer cette analyse, la chambre estime que la rentabilité réelle du contrat pour les actionnaires aura été supérieure aux prévisions (environ 10 M€ jusqu'en 2019).

Enfin, l'avenant comporte une clause de retour à meilleure fortune à l'échéance du contrat, permettant au syndicat de se voir restituer l'indemnité en cas de rentabilité supérieure au taux de rentabilité interne (TRI) contractuel. Toutefois, la chambre relève que les modalités de calcul du TRI contractuel n'ont pas permis qu'il s'applique sur la durée du contrat.

¹⁷ Prévu par les articles 2044 et suivants du code civil.

L'indemnisation accordée n'appelle pas d'observation quant à sa conformité aux règles relatives aux aides d'État, régies par l'article 107 §1 et suivants du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Si l'avenant ne porte que sur les pertes subies en 2020, il préserve cependant l'avenir en prévoyant la possibilité d'une rencontre entre les parties pour évaluer les impacts de la crise, au titre de l'année 2021. Au vu du résultat net dégagé par la SAGEB en 2021 (Cf. 5.2.3.1), la société n'a pas activé cette clause.

3.2 Une fin de contrat qui cristallise des enjeux importants

3.2.1 Une date de fin de contrat reportée

L'avenant n° 14, du 16 août 2022, prolonge le contrat de sept mois, jusqu'au 31 décembre 2023, à la demande du SMABT. Il prévoit également des investissements supplémentaires, pour un montant de 15,6 M€, l'actualisation du compte d'exploitation prévisionnel, et le versement au concédant d'une redevance de 840 145 € en 2023.

3.2.2 Des enjeux opérationnels sous contraintes

L'approche du terme du contrat comporte des enjeux opérationnels concernant, notamment, les engagements pris par la SAGEB dépassant le terme de la concession, et ceux dont le renouvellement devrait s'effectuer avant la fin de la délégation. La SAGEB, après un inventaire des contrats concernés, n'exclut pas de réaliser leur renouvellement sur des périodes plus longues que la durée résiduelle de la DSP, sous réserve de l'accord du SMABT.

Le contrat avec la deuxième compagnie en termes de trafic (Wizz Air) arrive à échéance le 31 mai 2023, conduisant à des risques de répercussions importantes sur l'activité. Cependant, pour la compagnie Ryanair, les contrats courent jusqu'au 31 décembre 2024, avec une possible prolongation jusqu'en 2026 (Cf. 4.3.2.1). Par ailleurs, le terme de la protection de la ligne de bus interviendra le 31 décembre 2023.

Enfin, le trafic augmente en cette période de fin de contrat, ce qui pourrait conduire à une saturation des installations d'accueil des aéronefs, et surtout des passagers. La SAGEB envisage donc des investissements complémentaires, au-delà de ceux déjà programmés.

La chambre observe que les paramètres à prendre en compte d'ici la fin du contrat sont nombreux, et invite donc la SAGEB à anticiper ces diverses échéances, en lien avec le délégant.

3.2.3 Des enjeux patrimoniaux et financiers significatifs

Comme dans de nombreux contrats de DSP, le terme de la concession de l'aéroport de Beauvais donnera lieu au versement d'un « ticket de sortie » à la SAGEB, destiné à devenir le droit d'entrée du futur concessionnaire, au sens des articles L. 3114-4 et suivants du code de la commande publique.

La notion de « ticket de sortie »

Dans le cadre d'un contrat de concession comportant la réalisation de travaux ou ouvrages qui doivent être remis, au terme du contrat, à la personne publique, les biens amortis par l'exploitation sont restitués gratuitement. Lorsque la durée du contrat est inférieure à la durée normale d'amortissement de l'ouvrage, l'entreprise concessionnaire a le droit d'être indemnisée de la valeur non amortie de cet ouvrage, au terme du contrat, et donc à hauteur de sa valeur nette comptable, à la date de la remise des biens. L'interdiction d'indemniser les biens de retour à un montant supérieur à leur valeur nette comptable est un principe consacré par la jurisprudence (Cf. décision CE n° 342788, commune de Douai du 21 décembre 2012).

À ce jour, la société n'a pas entamé le chiffrage de l'estimation de ce montant, qui constituera pourtant un enjeu majeur de la fin de contrat, dans la mesure où il faudra un accord avec le syndicat concédant pour le fixer. Il sera, par ailleurs, un élément déterminant pour les candidats à la future concession de service public.

L'indemnisation à percevoir par la SAGEB intégrera trois éléments :

- le remboursement de la valeur nette comptable des investissements réalisés au titre des avenants n° 9, 10 et 14, dont l'EDS Standard 3, financé par la taxe aéroportuaire ;
- l'avance versée par le SMABT, au titre du fonds d'insonorisation ;
- la quote-part, non encore remboursée, de l'avance sur la taxe de sûreté versée par l'État en 2020, du fait de la crise sanitaire.

Le montant total du « ticket d'entrée » du nouveau délégataire pourrait donc s'établir à 21,27 M€. Le futur concessionnaire devra également prendre en charge les travaux de réfection des chaussées aéronautique (3,21 M€), dont le montant provisionné a été annulé par l'avenant n° 11 (Cf. 3.1.3), à la suite d'une expertise indépendante, ce qui porterait, en l'état, le coût de reprise du contrat à près de 24,5 M€, auxquels s'ajouteront notamment les éléments accessoires (stocks, créances et dettes...) existant au terme du contrat.

Ces éléments financiers sont liés à la nature du patrimoine concédé. Or, celui-ci apparaît, à ce jour, insuffisamment connu et comptabilisé dans le bilan, puisque, d'une part, l'inventaire des biens est récent et lacunaire (Cf. 5.3.4.1), et que d'autre part, les immobilisations concédées initialement ne figurent pas à l'actif (Cf. 5.4.3.2).

La chambre relève, en conclusion, que de nombreux défis attendent la SAGEB, adossés à des risques financiers et juridiques conséquents. Aussi, elle l'invite à réaliser ces opérations avec la rigueur qui s'impose et avant le terme de la délégation.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

Le contrat de délégation de service public de l'aéroport de Beauvais-Tillé, d'une durée initiale de 15 ans, a été prolongé de sept mois jusqu'au 31 décembre 2023. Il a fait l'objet de 15 avenants, dont huit sur la période contrôlée, qui ont bouleversé son équilibre économique.

La chambre observe que, sur cette période, la SAGEB n'a pas communiqué au syndicat concédant tous les éléments financiers et patrimoniaux relatifs aux investissements réalisés. Ainsi, alors que le montant final de ceux-ci pourrait atteindre 93,6 M€, la société a réalisé des investissements supplémentaires importants par rapport au contrat initial. Si leur intérêt pour le développement de la plateforme n'est pas contesté, l'insuffisante information du concédant sur certains d'entre eux pose problème, du fait de la proximité de la fin de la concession.

Les enjeux opérationnels, financiers et patrimoniaux de la préparation de la fin du contrat sont conséquents, notamment du fait des sommes importantes à verser par le futur délégataire, au titre d'investissements non amortis en fin de contrat, et des avances à rembourser à la DGAC et au syndicat concédant. Face aux défis à relever, la SAGEB doit donc se mobiliser pour accomplir ses obligations avec la rigueur qui s'impose, et avant le terme de la délégation actuelle.

4 LA TARIFICATION DES ACTIVITES

4.1 Le principe de caisse unique

4.1.1 La taxe d'aéroport

Sur les aéroports, les missions de sécurité et de sûreté confiées aux exploitants d'aéroports sont financées par la taxe d'aéroport¹⁸, désormais dénommée « taxe sur le transport aérien de passagers » (TTAP), et due par les compagnies aériennes pour chaque passager ou tonne de fret embarqué. Elle est perçue par la direction générale de l'aviation civile (DGAC), qui en reverse le produit au gestionnaire de l'aéroport.

Chaque année, un arrêté interministériel fixe le tarif applicable à chaque aéroport concerné. Pour l'aéroport de Beauvais, le tarif est de 8,40 € par passager depuis 2018. La chambre relève que ce montant est relativement faible par rapport à d'autres plateformes¹⁹.

Compte tenu de l'effondrement du trafic en 2020 et 2021, les produits perçus par la SAGEB au titre de la taxe d'aéroport sont passés d'une moyenne annuelle de 15,5 M€, entre 2016 et 2019, à 11,3 M€, les deux années suivantes. Afin de permettre à la société de faire face à ses dépenses, des avances de trésorerie lui ont été consenties par la DGAC, pour 4,1 M€ en 2020, 2,5 M€ en 2021 et 2 M€ pour 2022.

4.1.2 Le principe de la caisse unique, élément déterminant pour l'aéroport

Le système de caisse unique autorise l'exploitant d'un aéroport à regrouper dans ses comptes tous ses revenus, aéronautiques et extra-aéronautiques²⁰. Il permet d'affecter une partie des revenus extra-aéronautiques au financement des missions de service public aéroportuaire. Selon ce principe, appliqué par l'aéroport de Beauvais, les redevances aéroportuaires (Cf. 4.2.1) sont fixées et régulées au vu de l'ensemble des recettes et des coûts quelle que soit leur origine. Par un courrier du 07 avril 2017, la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer a validé l'application d'un tel dispositif à Beauvais.

Après examen des produits d'exploitation, la chambre observe :

- le caractère déterminant des produits extra-aéronautiques, qui représentaient près des deux-tiers des recettes (65,4 %) en 2019, et 48,7 % en 2021 ;
- au sein des recettes extra-aéronautiques, la prépondérance des produits de l'exploitation de la ligne de transport par bus entre Paris et l'aéroport ; elles en représentent près des deux tiers jusqu'en 2019, et environ 56 % depuis 2020.

¹⁸ Article 1609 quaterdecies du code des impôts et articles L. 422-20 et suivants du code des impositions sur les biens et services.

¹⁹ 10,80 € pour les aéroports parisiens, et 15 € dans de nombreux aéroports régionaux en 2022.

²⁰ Le système de double caisse impose, quant à lui, de séparer les revenus aéronautiques et extra-aéronautiques dans deux centres de coûts distincts.

La chambre constate donc que l'équilibre des recettes est avant tout dépendant de la ligne de transport par bus, ce qui constitue un élément de fragilité, alors que l'exclusivité dont elle bénéficie sera probablement remise en cause à brève échéance. La SAGEB poursuit l'objectif de rendre le modèle moins dépendant de cette activité, tout en consentant que ce revirement ne pourra pas se réaliser d'ici l'échéance du contrat de concession.

4.2 La politique tarifaire vis-à-vis des compagnies aériennes est à définir plus étroitement avec le syndicat concédant

Les compagnies aériennes s'acquittent, en échange des services et prestations qui leur sont rendus, de plusieurs types de redevances et tarifs, comme les redevances aéroportuaires, dont le régime est prévu par le code de l'aviation civile, et les prestations d'assistance en escale. Plus largement, les relations économiques entre l'exploitant d'aéroport et les compagnies aériennes sont encadrées par la réglementation européenne.

4.2.1 Les redevances aéroportuaires

Définition

Les redevances aéroportuaires sont des contributions réglementées, prévues par l'article L. 6325-1 du code des transports et les articles R. 224-1 et R. 224-2 du code de l'aviation civile, acquittées par les compagnies aériennes en échange des missions de service public assurées par l'exploitant de l'aéroport (usage des installations et infrastructures nécessaires à l'atterrissage, à la circulation au sol et au stationnement des aéronefs, à la réception des passagers et du public).

En application de l'article R. 224-3 du code de l'aviation civile, le SMABT a mis en place une commission consultative économique (« CoCoEco »), où siège la SAGEB. Elle est notamment chargée d'émettre un avis sur les modalités d'établissement des redevances aéroportuaires. En l'absence de réunion de la commission consultative entre 2017 et octobre 2022, le guide tarifaire des redevances de l'aéroport de Beauvais n'a pas été réexaminé durant cette période, en méconnaissance de l'article précité.

Il apparaît également qu'aucune modulation de ces redevances n'a été approuvée dans les conditions prévues par les articles L. 6325-1 du code des transports et R. 224-2-2 du code de l'aviation civile. Dès lors, aucune remise ne devrait être appliquée par la SAGEB sur le tarif de ces redevances. Pourtant, cette dernière a accordé, sans autorisation préalable du SMABT, des remises significatives, notamment à la principale compagnie utilisatrice de l'aéroport jusqu'en 2020 (Cf. 4.3.2.1).

Le niveau moyen des redevances appliquées à Beauvais (par exemple, 2,13 € pour la redevance par passager) est très inférieur à celui des aéroports de Lille-Lesquin (4,68 €) ou de Paris Charles de Gaulle et Orly (9,92 €). En réponse aux observations provisoires de la chambre, le président du directoire de la SAGEB souligne qu'« *un montant bas de redevances indique des coûts maîtrisés et un investissement réduit* ».

4.2.2 L'assistance en escale

Les prestations d'assistance en escale constituent une mission confiée à la SAGEB, en application de l'article 6 alinéa 5 - 2° du contrat de DSP, qui indique que « *le délégataire est chargé, dans le respect des principes d'égalité des usagers et de continuité du service public (...) 2. de la fourniture des services en escale dans les conditions définies aux articles R.216-1 et suivants du code de l'aviation civile* ». Par ailleurs, l'article L. 3114-6 du code de la commande publique prévoit que le contrat de concession détermine les tarifs à la charge des usagers. La jurisprudence a plusieurs fois rappelé, à ce titre, la responsabilité de l'autorité délégante pour leur fixation²¹.

Cependant, ces tarifs sont absents des guides tarifaires approuvés par le syndicat depuis 2014, comme l'indiquait déjà le précédent rapport de la chambre²². Aussi, le SMABT ne dispose d'aucun élément exhaustif concernant les tarifs d'assistance en escale.

La chambre observe, qu'en fait, les tarifs sont déterminés dans le cadre des contrats passés par la SAGEB avec chacune des compagnies aériennes. La chambre constate une importante disparité des conditions et tarifs appliqués, avec des remises par rapport aux « prix publiés » pouvant aller jusqu'à 100 %, avant 2020.

Si, depuis le 1^{er} janvier 2020, toutes les compagnies payent désormais des frais d'assistance en escale, les écarts entre les tarifs demeurent importants. La SAGEB justifie l'octroi de remises par le fort volume de vols que certaines compagnies assurent, ou par les possibilités futures de développement de la compagnie.

La chambre déplore le fait que la SAGEB exerce ses missions d'assistant en escale sans que le SMABT ne soit informé des conditions et tarifs appliqués, et l'invite à corriger cette situation au plus vite.

Dans sa réponse aux observations provisoires de la chambre, le président du directoire conteste la position de cette dernière et fait valoir la liberté contractuelle et commerciale dont disposerait la SAGEB de définir les tarifs des prestations d'assistance en escale sans en référer au SMABT. La chambre ne conteste pas le fait que la SAGEB ne bénéficie pas d'un droit d'exclusivité pour exercer ce type d'activité, mais souligne la particularité de l'aéroport de Beauvais, l'article 6 alinéa 5 2° du contrat précité confiant expressément à la société délégataire la responsabilité de la fourniture de ces prestations.

²¹ Cf. notamment CAA Lyon, 20 mai 1999, n° 95LY00795. CAA de Nantes, 03 février 2012, n° 10NT00378, CAA de Marseille, 07 novembre 2016, n° 14MA04055.

²² ROD du SMABT délibéré le 08 septembre 2016 – p. 32, ROD de la SAGEB délibéré le 23 septembre 2016 – p. 35.

4.3 Les relations commerciales avec les compagnies sont plus transparentes

4.3.1 L'harmonisation progressive du cadre contractuel avec les compagnies

Les compagnies opérant historiquement depuis l'aéroport de Beauvais sont Ryanair (depuis 1997), Wizz Air (depuis 2004), Blue Air (depuis 2005), ainsi que l'opérateur national moldave Air Moldova, depuis 2012.

Depuis 2018, la volonté de développement de la SAGEB a permis l'arrivée sur la plateforme de nouvelles compagnies régulières (Volotea, SkyUp, HiSky, Easyjet) ou de vols charter (Ellinair et SkyEgypt, notamment). Les statistiques par compagnie illustrent cette évolution, progressive mais bien réelle. De nouveaux partenariats sont en projet, malgré la proximité de la date d'échéance du contrat de concession. La chambre salue cet effort de diversification.

Jusqu'en 2018, les relations commerciales étaient généralement matérialisées par un contrat global et souvent succinct. Il est observé, depuis lors, une impulsion d'organisation et de rationalisation, aboutissant à une harmonisation progressive du cadre contractuel avec les compagnies (Cf. annexe n° 5).

Tous les contrats conclus entre la SAGEB et les compagnies aériennes sont rédigés en langue anglaise et ne font pas l'objet d'une traduction agréée. La loi n° 94-665 du 04 août 1994 prescrit que « *quels qu'en soient l'objet et les formes, les contrats auxquels une personne morale de droit public ou une personne privée exécutant une mission de service public sont parties sont rédigés en langue française* ». En réponse au rapport d'observations provisoires de la chambre, le président du directoire a fait état d'une démarche en cours de traduction assermentée de tous les contrats signés. Il indique également, qu'à l'avenir, les nouveaux contrats seront établis en français et en anglais.

Rappel au droit n° 3 : rédiger les contrats avec les compagnies aériennes en langue française, conformément aux dispositions de la loi n° 94-665 du 4 août 1994.

En revanche, les contrats prévoient l'application des lois et juridictions françaises en cas de litige, à l'exception du contrat conclu avec Ryanair relatif aux prestations annexes.

4.3.2 Des contrats plus complets avec les deux principales compagnies

Précision méthodologique

Les compagnies Ryanair et Wizz Air ont réalisé, en moyenne, 96 % du trafic total de l'aéroport de Beauvais entre 2016 et 2021, avec une part de 79 % pour la première, et 17 % pour la seconde. C'est pourquoi l'analyse ci-dessous porte uniquement sur les relations commerciales entretenues entre la SAGEB et ces deux compagnies.

4.3.2.1 Un rééquilibrage des relations contractuelles de la SAGEB avec les compagnies aériennes

Sur la période contrôlée, les contrats noués avec la compagnie Ryanair sont matérialisés par une diversité d'accords, jusqu'en 2017, un contrat global très succinct, jusqu'au 31 décembre 2019, et un ensemble contractuel plus détaillé, depuis le 1^{er} janvier 2020.

Sous l'empire du contrat applicable de 2017 à fin 2019, la compagnie a bénéficié de la gratuité des prestations d'assistance en escale, et de fortes remises sur des redevances aéronautiques, pourtant non prévues par les guides tarifaires. Par ailleurs, des avantages ont été accordés à Ryanair, alors que le seuil prévu pour son déclenchement n'était pas atteint en 2017 et 2018. Il a également été constaté l'application d'une « *incentive* » (Cf. 4.3.2.2) sur la redevance de balisage, qui ne figurait pourtant pas dans le contrat. Depuis le 1^{er} janvier 2020, trois contrats distincts définissent les relations entre l'aéroport et la compagnie : un contrat commercial, un contrat relatif à l'assistance en escale, et un autre relatif aux prestations annexes. Ces derniers prévoient désormais expressément que la compagnie Ryanair s'acquitte de l'ensemble des redevances aéroportuaires, ainsi que des frais d'assistance en escale.

Pour la compagnie Wizz Air, un dispositif contractuel identique à celui appliqué à Ryanair a pris effet le 1^{er} juin 2018, en remplacement de celui en vigueur depuis 2015. Son échéance est fixée au 31 mai 2023, terme initial du contrat de concession.

Dans les deux cas, la rédaction actuelle des contrats est plus étoffée et plus rigoureuse qu'auparavant, et ceux-ci comportent désormais des clauses protégeant les intérêts de la SAGEB. Par exemple, ils prévoient des stipulations permettant de tirer les conséquences d'une éventuelle perte de la protection de la ligne de transport d'intérêt national. Le contrat Ryanair comporte également une clause de sauvegarde de la SAGEB, qui a vocation à protéger cette dernière dans le cas d'un développement de l'activité incompatible avec les infrastructures actuelles d'accueil des passagers.

En conclusion, la chambre observe un rééquilibrage des relations de la SAGEB avec Ryanair, par rapport aux autres compagnies. Toutefois, certaines clauses restent favorables à cette dernière, notamment s'agissant des conditions d'accueil de la base (Cf. 4.3.2.4). Pour autant, le contrat précise que les conditions accordées à Ryanair sont susceptibles de s'appliquer à toute autre compagnie aérienne qui s'engagerait sur un volume équivalent d'activité.

4.3.2.2 Des contrats accompagnés d'un dispositif d'incitation

Précision terminologique relative aux « *incentives* »

Pour la SAGEB, le terme « incitatifs » ou « *incentives* » regroupe les contributions directes que l'aéroport verse aux compagnies dans le cadre d'un comportement d'investisseur avisé en économie de marché, au sens des lignes directrices européennes. Selon la SAGEB, ces versements ne constituent pas des « aides aux compagnies aériennes » proscrites par le droit européen. À ce titre, les dispositifs prévus dans les contrats avec les compagnies n'ont pas été notifiés à la Commission européenne.

La compagnie Ryanair bénéficie, depuis 2020, d'un incitatif par passager départ, ainsi que d'un incitatif applicable pour les nouvelles liaisons, pendant une durée de trois ans. Contrairement à la société Wizz Air, son application ne nécessite pas une approbation préalable des dessertes. Dans sa réponse aux observations provisoires de la chambre, le président du directoire de la SAGEB justifie la situation par le fait que le dispositif concerne de nouvelles dessertes qui n'ont jamais été exploitées dans les douze derniers mois et ne nécessitent donc pas une approbation. La chambre constate, à partir des données de facturation, que le versement est conforme aux dispositions contractuelles. Concernant l'incitatif « nouvelles liaisons », son montant n'était pas encore facturé en juillet 2022.

En ce qui concerne Wizz Air, le dispositif, qui comprenait trois volets jusqu'en 2018, ne comporte plus désormais qu'un forfait par passager au départ. Il n'est pas versé pour les liaisons qui n'ont pas été approuvées au préalable par la SAGEB.

La chambre constate que, depuis la fin du précédent contrat avec Wizz Air, en 2018, la SAGEB ne prend plus en charge de prestations de marketing, visant notamment à la promotion des destinations desservies.

Aucun contrat ne prévoit de clause de remboursement des incitations versées en cas d'interruption anticipée des lignes. Pour se prémunir d'éventuelles conséquences négatives, la SAGEB indique prévoir une dégressivité des incitations pour aider la compagnie à rentabiliser la ligne sur les deux premières années.

4.3.2.3 Des contrats présumés établis en opérateur avisé en économie de marché

Précisions méthodologiques

Dans le secteur de l'aviation, les lignes directrices de la Commission européenne sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes, adoptées le 4 avril 2014, décrivent la manière dont les États membres peuvent, selon elle, soutenir les aéroports et les compagnies aériennes (Cf. annexe n° 4). La notion d'« opérateur avisé en économie de marché » est un concept utilisé par l'Union européenne pour s'assurer que les opérations économiques réalisées par des entités publiques ne constituent pas des aides d'État.

Le 26 juillet 2022, la Commission européenne a rendu une décision concernant l'aéroport de Beauvais, à la suite d'une enquête ouverte sur la période 2002-2012, et a conclu à la conformité des subventions perçues par l'aéroport, et des conditions commerciales accordées aux compagnies aériennes, notamment Ryanair (cf. annexe n° 4). Cette décision apporte un éclairage utile pour l'appréciation de la conformité du nouveau contrat commercial conclu entre la SAGEB et la compagnie Ryanair pour les années 2020 à 2024.

La chambre a opéré une analyse, sur la base des critères définis par la Commission européenne, pour vérifier si la méthode définie (les recettes perçues, y compris extra aéroportuaires, couvrent-elles les coûts de l'aéroport ?) permettait d'aboutir à un résultat positif. Elle a procédé à un calcul des revenus et des coûts estimés pour les passagers Ryanair sur la période 2020 à 2024.

Il apparaît, en premier lieu, que les hypothèses de trafic retenues par la SAGEB ne prennent pas en compte l'impact de la crise sanitaire. Elles s'avèrent également plus ambitieuses que celles du compte d'exploitation prévisionnel du contrat de concession en vigueur à l'époque de l'établissement du plan d'affaires. Cela peut toutefois se justifier, le contrat Ryanair s'inscrivant dans une durée dépassant celle de la délégation. En second lieu, il est constaté que la différence entre les recettes et les coûts fait apparaître un solde positif, dès la première année du contrat, et sur toute la période. Il en résulte une présomption de compatibilité de l'analyse *ex ante* réalisée par la SAGEB avec les lignes directrices de la Commission européenne de 2014.

Dans un second temps, l'analyse a consisté à comparer les estimations du plan d'affaires avec les données financières et comptables de 2020 et 2021. Il est, toutefois, souligné que ces exercices sont très spécifiques du fait des effets de la crise sanitaire.

La comparaison fait apparaître que les recettes aéronautiques nettes, pour un passager Ryanair, sont inférieures à l'estimation, à hauteur de 21 % en 2020 et de 25 % en 2021. Il est également observé, qu'en 2020, un passager Ryanair est plus contributeur qu'un passager provenant des autres compagnies, même si, en 2021, la tendance s'inverse.

Plusieurs facteurs explicatifs sont envisageables, tels qu'une facturation en retard ou incomplète, ou bien une surestimation des recettes, même si les hypothèses du plan affaires semblent cohérentes.

Concernant le contrat 2018-2023 avec Wizz Air, aucune note d'analyse *ex ante* n'a été communiquée, et les éléments de plan d'affaires transmis présentent des incohérences avec le contrat. Au vu des constats opérés, la chambre invite la SAGEB à mettre à jour le plan d'affaires du contrat avec la compagnie Ryanair, pour le faire correspondre aux recettes effectivement réalisées. S'agissant de Wizz Air, il convient également de réviser le plan d'affaires, afin de le mettre en cohérence avec les stipulations contractuelles.

4.3.2.4 L'encadrement de la base de Ryanair reste à améliorer

Un avion est dit « basé » s'il est programmé pour atterrir de manière habituelle sur un aéroport donné, et en repartir le lendemain. À Beauvais, la compagnie Ryanair a installé, depuis décembre 2020, une base accueillant désormais trois appareils. Or les modalités administratives et financières liées à celle-ci ne sont pas encore finalisées, plus de deux ans après sa mise en service.

En premier lieu, une convention d'occupation temporaire doit être conclue avec la compagnie pour l'usage des locaux accueillant ses équipages, ce qui n'est pas le cas. Dès lors, celle-ci occupe ces installations sans titre et gratuitement, en méconnaissance des dispositions du code général de la propriété des personnes publiques et du guide tarifaire relatives aux redevances domaniales. En outre, la facturation de la redevance de stationnement, prévue par le guide tarifaire pour les appareils basés, depuis décembre 2020, n'est intervenue qu'en janvier et février 2023.

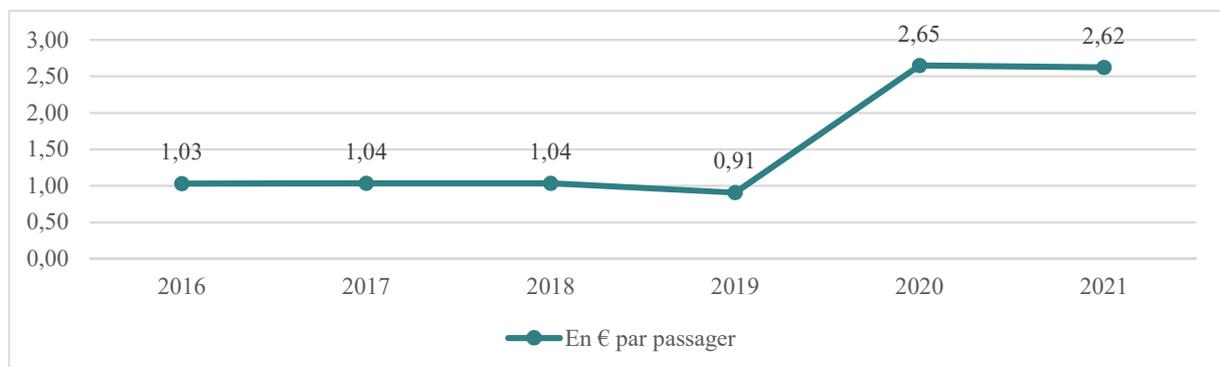
La chambre constate également que des conditions particulières ont été accordées à Ryanair par la SAGEB. Le contrat prévoit que cette dernière supporte le coût d'aménagement de la base et fournisse gratuitement un terrain viabilisé permettant de construire un hangar ou d'utiliser un hangar existant, et deux postes de stationnement pour des aéronefs de réserve (dits « *spare* »). En réponse aux observations provisoires de la chambre, le président du directoire a produit la facture de l'aménagement de la base à Ryanair, et indique ne pas avoir fourni à la compagnie de terrain viabilisé permettant de construire un hangar. La chambre rappelle qu'il s'agit pourtant de stipulations prévues par le contrat commercial et susceptibles d'être exigées. Au vu de ces constats, elle rappelle à l'exploitant la nécessité de conclure les conventions nécessaires et de continuer à facturer les prestations assurées, mais aussi de veiller à proposer des conditions équivalentes à d'autres compagnies qui souhaiteraient être basées.

Rappel au droit n° 4 : établir la convention d'occupation pour les locaux affectés à la base de la compagnie Ryanair, en application de l'article L. 2122-1 du code général de la propriété des personnes publiques et des disposition contractuelles.

4.3.3 Le processus de facturation est à améliorer

Le paiement, par Ryanair, des redevances aéroportuaires, à compter du 1^{er} janvier 2020, se traduit par une forte augmentation des recettes aéronautiques par passager. Au niveau global, alors que la fréquentation de l'aéroport est réduite de 68 % en 2020, les produits aéronautiques nets ne diminuent que de 7,8 % par rapport à 2019.

Graphique n° 3 : Chiffre d'affaires issu des redevances aéronautiques par passager entre 2016 et 2021



Source : chambre régionale des comptes, à partir des comptes de résultat détaillés de la SAGEB.

Le processus de facturation souffre d'importantes faiblesses :

- il était en effet mis en oeuvre par une seule salariée ; aucune fiche de procédure n'avait été établie pour assurer la continuité en cas d'absence ; le président du directoire a indiqué que, désormais, deux personnes ont accès à l'outil de facturation ;
- les données d'exploitation traitées pour établir la facturation et renseignées par les agents de piste ou de « desk » ne sont pas fiables ;
- le recouvrement des créances est traité directement par le directeur commercial ;
- il est parfois constaté des décalages importants entre la date des prestations et l'envoi des factures ; par exemple, des « incentives » au bénéfice de la compagnie Ryanair au titre de 2019 ne lui ont été appliquées qu'en mai 2020 ; ces retards concernent également la facturation de la redevance de stationnement applicable à Ryanair pour les appareils basés ;
- enfin, la présentation des factures n'est pas conforme, sur plusieurs points, aux prescriptions de l'article 242 nonies A du code général des impôts concernant les mentions obligatoires qui doivent figurer sur celles-ci.

Au vu de ces manquements, la chambre invite la SAGEB à adopter au plus vite les mesures nécessaires pour sécuriser et fiabiliser le processus de facturation. En réponse à ses observations provisoires, le président du directoire consent que l'organisation du processus de facturation serait à revoir, et indique que l'amélioration du système informatique de facturation est en projet, mais ne pourra se mettre en œuvre que dans le cadre de la nouvelle concession. La chambre rappelle que le respect du code général des impôts s'impose, dès maintenant.

Rappel au droit n° 5 : faire figurer sur les factures l'ensemble des informations et mentions obligatoires prévues par l'article 242 nonies A du code général des impôts.

4.4 La tarification des activités extra-aéronautiques, un enjeu déterminant

4.4.1 La prépondérance des recettes provenant du transport par bus des voyageurs

4.4.1.1 Le transport terrestre de voyageurs dégage une marge conséquente

Lors de son précédent contrôle, la chambre avait constaté que l'équilibre économique de l'exploitation de l'aéroport reposait sur les recettes de la ligne de bus entre Beauvais et Paris, directement encaissées par la SAGEB²³. Ce constat reste d'actualité (Cf. *infra*).

Le transport par bus est très rentable, avec un taux de marge approchant 60 % avant la crise sanitaire, soit un montant annuel compris entre 11,9 et 13,6 M€. Même si la marge s'est réduite sensiblement (51,5 %) du fait de la pandémie, les montants dégagés atteignent 3,6 M€ en 2020 et 5,8 M€ en 2021.

Jusqu'au 1^{er} juin 2022, les tarifs appliqués aux usagers ont peu évolué. Le prix du billet aller simple fixé en 2016 (17 €) est resté inchangé, tandis qu'ont été créés un tarif « aller-retour » (29 €) et un tarif « enfant » (9,90 €). À compter du 1^{er} juin 2022, des hausses tarifaires comprises entre 3,10 % et 6,29 % sont entrées en vigueur.

La part respective des canaux de commercialisation évolue également. Alors que la vente des tickets de bus à l'aéroport atteignait 70,9 % du chiffre d'affaires en 2016, elle n'en représente plus que 49,8 % en 2021. En revanche, les ventes en ligne progressent régulièrement, à un rythme limité sur le site de la SAGEB, mais plus fortement pour les autres distributeurs par internet, passant de 3,4 % en 2017 à 15 % en 2021.

4.4.1.2 Les tarifs d'accès à la gare routière

De 2018 à novembre 2022, le tarif d'accès à la gare routière était de 50 € HT par rotation de bus. Il a été notifié par la SAGEB à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER)²⁴. Il n'a été validé par le SMABT que dans l'avenant n° 13, approuvé le 06 mai 2022, soit près de quatre ans et demi après son entrée en vigueur. Ce délai est manifestement excessif, d'autant qu'il ne peut se justifier par la crise sanitaire, postérieure de plus de deux ans à l'application du tarif.

²³ Rapport d'observations définitives délibéré le 23 septembre 2016.

²⁴ Désormais dénommée Autorité de régulation des transports (ART).

Suite à de nouveaux échanges avec l'Autorité de régulation des transports, la SAGEB a trouvé un accord avec le régulateur sur la base d'un tarif d'accès à la gare routière de 19,90 €, entériné dans l'avenant n° 15 du contrat de DSP du 10 novembre 2022.

Les redevances sur la gare routière sont essentiellement perçues auprès de la société Transports Paris-Beauvais (TPB), seul usager jusqu'en 2022. L'évolution de ces recettes (1,6 M€ en 2017 et 0,6 M€ en 2021) reflète les modifications tarifaires successives et l'impact de la crise sanitaire.

4.4.2 Des tarifs de redevances domaniales stables

Les tarifs des redevances domaniales, contrepartie des autorisations d'occupation temporaire (AOT), sont définis dans les guides tarifaires validés par le SMABT. Ils sont stables sur la période contrôlée. Les surfaces commerciales sont assujetties, en plus de la part assise sur la surface, à une redevance liée au chiffre d'affaires. Cet intéressement représente jusqu'à 36 % de celui-ci pour les boutiques « *duty free* », voire 60 % pour les distributeurs de boissons. En sus des redevances, la SAGEB facture des charges locatives.

Les recettes domaniales (5,25 M€ en 2019) progressent de 2016 à 2019, passant de 13 à 15 % des revenus extra-aéronautiques. Au sein de celles-ci, les redevances adossées au chiffre d'affaires (4,2 M€ en 2019) représentent près des 80 % des produits, jusqu'en 2019, mais leur poids relatif au regard des loyers diminue nettement (62,5 %) en 2020. Pour autant, sur toute la période, cette activité demeure fortement contributrice en termes de marge.

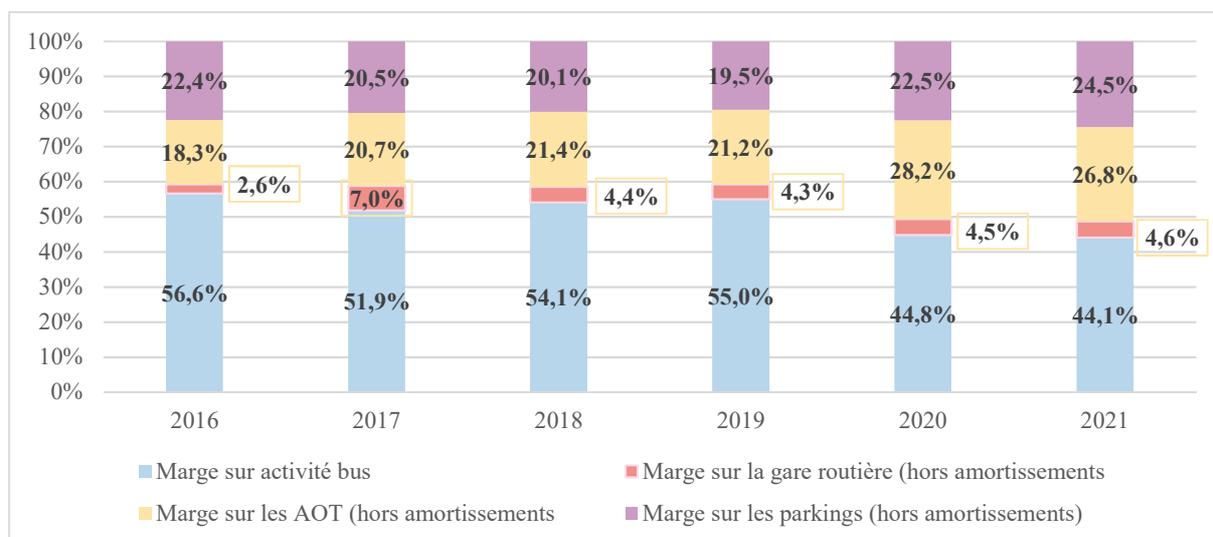
4.4.3 Des recettes de stationnement peu dynamiques

L'aéroport compte quatre parcs de stationnement. Deuxième source de recettes extra aéronautiques, les redevances de stationnement atteignaient 3,7 M€ en 2021. Elles ont diminué de 30 % depuis 2016.

Au 1^{er} juin 2022, les grilles tarifaires ont été substantiellement modifiées et s'ajustent désormais en fonction des vacances scolaires. Il en résulte des variations de prix comprises entre - 55 % et + 55 %, selon les parkings et les périodes et durées de stationnement. Enfin, le parking P4 dédié à la longue durée n'est désormais accessible que par internet. Les tarifs proposés sur ce dernier, pour sept jours de stationnement (54 à 75 € selon la période de l'année), sont proches de ceux proposés à Charleroi (73 à 75 €) ou Lille (48 à 116 €).

Comme pour les bus, la vente directe à l'aéroport est en baisse, dès 2017, et représente moins de 50 % du chiffre d'affaires, depuis 2020. Cette évolution s'effectue principalement au profit de la commercialisation par des distributeurs tiers, dont la part de marché dépasse 30 %, depuis 2020.

La chambre observe, en conclusion, que si la ligne d'intérêt national demeure la principale contributrice à la marge réalisée sur les activités extra aéronautiques, la crise sanitaire a cependant réduit sensiblement son poids relatif, au profit des redevances domaniales et, dans une moindre mesure, des parkings. Le développement de cette dernière activité, concurrencée par diverses solutions de stationnement extérieures à l'aéroport, apparaît comme un enjeu significatif pour la SAGEB et le futur délégataire, notamment parce que la part de sa contribution à la marge dégagée par les recettes extra aéroportuaires est, depuis 2018, inférieure à celle des redevances domaniales.

Graphique n° 4 : Répartition de la marge réalisée sur les principales activités extra aéronautiques

Source : chambre régionale des comptes, à partir des comptes de résultat détaillés de la SAGEB.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

Les politiques tarifaires de la SAGEB comportent quatre versants, inhérents à ses activités. Outre les charges de sécurité et de sûreté, financées par la taxe d'aéroport, son chiffre d'affaires provient des redevances acquittées par les compagnies pour l'utilisation des infrastructures et l'assistance en escale, et des activités extra-aéroportuaires (parkings, transport des voyageurs par bus et redevances domaniales).

La réglementation impose que les tarifs appliqués aux compagnies aériennes soient validés par le syndicat concédant et consignés dans un guide tarifaire. Si celui-ci existe bien, il est incomplet. La chambre constate que, jusqu'en 2020, la société n'a pas respecté ces obligations dans ses pratiques quotidiennes, notamment par le biais des remises qu'elle consentait largement à ses compagnies clientes, et ce, sans qu'il en soit référé au SMABT.

La compagnie Ryanair reste largement dominante, avec 80 % du trafic, malgré une amorce de diversification. Sur la période, les contrats commerciaux avec les deux principales compagnies ont été améliorés, engendrant une nette progression des recettes aéronautiques par passager.

Enfin, les recettes des activités extra-aéroportuaires, notamment la ligne de transport des voyageurs par bus de Paris à Beauvais, demeurent déterminantes pour la SAGEB, par la marge conséquente qu'elles dégagent.

5 LA SITUATION FINANCIÈRE ET SES EVOLUTIONS

5.1 La qualité de l'information comptable et financière

5.1.1 Les comptes certifiés

Les comptes de la SAGEB sont systématiquement approuvés par l'assemblée générale avant le 30 juin de l'exercice suivant, et l'ensemble des résolutions soumises au vote sont adoptées à l'unanimité. Les comptes 2021 sont sensiblement plus détaillés que précédemment, notamment s'agissant des états de gestion. Enfin, les rapports des commissaires aux comptes valident sans réserve la conformité des comptes annuels aux principes comptables applicables aux DSP.

5.1.2 Les attestations réglementaires relatives à l'assistance en escale

Les obligations réglementaires

Conformément à l'article R. 216-13 du code de l'aviation civile, tout prestataire assurant des services d'assistance en escale sur les aéroports dont le trafic atteint deux millions de passagers annuels²⁵ doit opérer une séparation comptable entre les activités liées à la fourniture de ces services et ses autres activités. Le commissaire aux comptes doit assurer une vérification de cette séparation et produire un rapport spécifique, assurant que le produit des redevances aéronautiques ne contribue pas au financement de l'activité d'assistance en escale.

Le précédent contrôle de la chambre de 2016 avait relevé²⁶, à la fois, l'absence de comptabilité séparée, et de toute certification de la comptabilité des activités d'assistance en escale par les commissaires aux comptes. Depuis 2017, les attestations sont produites et confirment la conformité de la comptabilité séparée, tenue par la société, aux prescriptions réglementaires.

5.1.3 Les rapports de gestion et l'adoption du budget

Les rapports de gestion sont présentés, chaque année, lors de l'assemblée générale, et ne font l'objet d'aucune observation des commissaires aux comptes. Ces documents rappellent, de manière succincte, les principaux événements ayant affecté la société et les données financières essentielles, ainsi que les perspectives sur l'exercice en cours. Ce n'est qu'à compter du rapport sur l'exercice 2019 qu'ils comportent une ventilation sommaire du chiffre d'affaires.

Ils apparaissent conformes à l'article L. 232-1 du code de commerce.

²⁵ Article R. 216-4 du code de l'aviation civile.

²⁶ Rapport d'observations définitives délibéré le 23 septembre 2016 – p. 7 et 29-31.

Les budgets des années 2019 à 2021 ont été approuvés par le conseil de surveillance, sur la base de dossiers détaillés assurant la correcte information de ses membres.

5.2 Des résultats financiers équilibrés par les dividendes versés par la filiale « Transports Paris-Beauvais »

La SAGEB a présenté, jusqu'en 2019 inclus, un résultat d'exploitation déficitaire (Cf. 5.2.3.2). Le résultat net positif finalement dégagé a toujours été la résultante des produits financiers, et ponctuellement, de l'impôt sur les sociétés négatif.

5.2.1 La structure des produits, fortement modifiée par la crise sanitaire

5.2.1.1 Un chiffre d'affaires atypique

Les produits sont très majoritairement engendrés par le chiffre d'affaires, qui représente entre 97,3 % et 99,7 % des recettes, de 2017 à 2020. Toutefois, deux exercices se caractérisent par des montants significatifs de reprises et de transfert de charges :

- en 2016, la quasi-totalité des reprises (3,2 M€) provient de l'utilisation de la provision pour gros entretien, pour la réalisation de travaux et d'extension des parkings avions ;
- en 2021, la SAGEB a perçu une indemnité de 0,8 M€ du fonds de solidarité, enregistrée en subvention d'exploitation, et effectué une nouvelle reprise de provision pour gros entretien de 3,2 M€, à la suite du report, par l'avenant n°11, des travaux de réfection des chaussées aéronautiques, au-delà de la fin du contrat (Cf. 3.1.3).

Tableau n° 2 : Les produits d'exploitation de 2016 à 2021

En €	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Ventes de marchandises	39 984	17 203	10 564	19 390	7 008	2 744
Production vendue (services)	54 131 474	52 658 134	53 379 418	55 179 064	29 250 038	42 518 528
Chiffre d'affaires net	54 171 458	52 675 337	53 389 982	55 198 454	29 257 046	42 521 272
En % des produits d'exploitation	94,1 %	99,7 %	98,1 %	99,5 %	97,3 %	88,8 %
Subventions d'exploitation						845 561
Reprises sur amortissements et provisions, transferts de charges	3 415 263	168 446	1 042 711	286 995	797 859	4 519 472
Autres produits	9 528	9 588	15 770	5 215	1 290	2 188
Produits d'exploitation	57 596 248	52 853 372	54 448 463	55 490 664	30 056 194	47 888 493

Source : chambre régionale des comptes, à partir des comptes certifiés de la SAGEB.

Le chiffre d'affaires se décompose en quatre catégories de produits : la taxe de sûreté, les produits aéronautiques, les recettes de la ligne de bus, et enfin, les autres produits extra aéronautiques. Il comporte également une cinquième rubrique, « l'intéressement compagnies », correspondant aux remises accordées aux compagnies, comptabilisées en minoration de chiffre d'affaires, et non en charges. Depuis 2020, à la suite de l'entrée en vigueur des nouveaux contrats avec Wizz Air, puis Ryanair, leur montant tend à devenir négligeable.

La chambre relève que ce n'est que depuis 2020 que la décomposition du chiffre d'affaires apparaît dans les rapports annuels remis au SMABT. Elle invite la SAGEB à pérenniser cette pratique, essentielle pour la bonne information du concédant.

La structure du chiffre d'affaires est atypique, au regard de l'activité de l'équipement. En effet, celui-ci est majoritairement constitué de produits extra-aéronautiques, jusqu'en 2019, où ils atteignaient près des deux-tiers des recettes (65,4 %). En 2020 et 2021, exercices bouleversés par la crise sanitaire, leur part devient inférieure à 50 %. Toutefois, ils redeviennent majoritaires (56 %) avec la reprise de l'activité (Cf. 5.3.2).

La comparaison des produits aéronautiques nets de l'intéressement, des incitations et du marketing fait apparaître, dès 2020, une progression sensible de ces derniers, la diminution enregistrée (- 7,8 %) étant très inférieure à celle du nombre de passagers (- 68 %). De même, en 2021, ces recettes sont supérieures de 50 % à celles constatées en 2019, alors que le trafic en nombre de passagers a été inférieur de 48 % (Cf. 2.3.3.1 - graphique n° 2).

5.2.1.2 L'impact de la crise sanitaire sur les produits exceptionnels

Jusqu'en 2019, les produits financiers (0,4 à 1,2 M€) correspondent, pour l'essentiel, aux dividendes reçus de TPB, qui constituent l'intégralité des produits de participation.

Les produits exceptionnels sont minimes, jusqu'en 2020, année où une reprise de provisions, à la suite du constat du suramortissement de certains biens, dégage une recette de 1,27 M€. En 2021, l'essentiel des produits exceptionnels (3,4 M€) est dégagé par les différentes aides perçues du fait de la crise sanitaire. En effet, outre les versements découlant du protocole d'indemnisation conclu avec le concédant (0,8 M€ d'annulation de redevance et 0,86 M€ d'indemnités), la SAGEB a également bénéficié de 1,4 M€ de remboursements de l'URSSAF.

5.2.2 Une évolution maîtrisée des charges

Entre 2016 et 2019, l'évolution des charges de la société apparaît maîtrisée, leur variation annuelle s'établissant entre - 7 % (2017) et 1,4 % (2018). Les variations significatives relevées en 2020 et 2021 sont cohérentes avec les effets de la crise sanitaire, puis la reprise progressive de l'activité.

La somme des achats et charges externes et de la masse salariale constitue, sur toute la période, plus de 80 % du total des charges. Les amortissements et provisions, qui ne représentaient que 9 % des charges en 2016, ont vu leur poids relatif augmenter, à partir de 2017 (11 %), puis jusqu'en 2020 (13 %).

Tableau n° 3 : Répartition des charges de la SAGEB par nature de 2016 à 2021

En €	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Salaires et charges sociales	13 368 469	13 197 483	13 428 942	12 492 160	9 077 071	10 925 130
Variation N/N-1		- 1,3 %	1,8 %	- 7,0 %	- 27,3 %	20,4 %
Achats et charges externes	37 151 000	32 887 444	31 721 429	33 590 841	20 650 903	28 114 459
Variation N/N-1		- 11,5 %	- 3,5 %	5,9 %	- 38,5 %	36,1 %
Amortissements et provisions	5 531 355	5 805 568	6 382 495	6 663 291	4 882 205	4 166 153
Variation N/N-1		5,0 %	9,9 %	4,4 %	- 26,7 %	- 14,7 %
Autres	2 381 666	2 467 266	3 589 086	2 836 220	2 150 261	1 940 359
Variation N/N-1		3,6 %	45,5 %	- 21,0 %	- 24,2 %	- 9,8 %
Total	58 432 490	54 357 761	55 121 952	55 582 512	36 760 439	45 146 101
Variation N/N-1		- 7,0 %	1,4 %	0,8 %	- 33,9 %	22,8 %

Source : chambre régionale des comptes, à partir des comptes certifiés de la SAGEB.

La part relative de la sous-traitance se situe autour de 40 %, jusqu'en 2019, soit un niveau nettement supérieur à celui de la masse salariale (environ 30 %). Le recours à la sous-traitance permet à la société d'adapter, au moins partiellement, ses coûts à l'évolution du trafic, et de limiter la rigidité de la masse salariale. Ainsi, la diminution des autres achats et charges externes, en 2020 (Cf. tableau n° 3), a été très supérieure (- 12,9 M€) à celle des salaires et charges sociales (- 3,4 M€), du fait des mesures prises pour limiter les pertes.

Alors qu'elles sont relativement modestes entre 2017 et 2019, les charges financières croissent très fortement en 2020 (2,06 M€), du fait de la dépréciation opérée sur la valeur des titres de participation dans la filiale TPB, à la suite de la crise sanitaire.

5.2.3 Un résultat d'exploitation négatif jusqu'en 2021, mais un résultat net positif

Le résultat d'exploitation est systématiquement négatif jusqu'en 2019 (Cf. annexe n° 6), malgré un excédent brut d'exploitation conséquent. En effet, jusqu'en 2021, ce dernier n'est pas suffisant pour couvrir les dotations aux amortissements et provisions d'exploitation.

Malgré cette situation, la société dégage un résultat net positif, jusqu'en 2019, oscillant chaque exercice entre 100 000 et 600 000 €. Cette situation atypique tient, à la fois, à l'impact du résultat financier, issu des dividendes versés par sa filiale TPB, et à un montant d'impôt sur les bénéfices significativement négatif de 2016 à 2018. Quant à l'exercice 2021, le résultat net largement positif (4,9 M€) est, pour une large part (3,1 M€), la conséquence des produits exceptionnels perçus au titre de la crise sanitaire (Cf. 5.2.1).

Le niveau fortement négatif de l'impôt sur les bénéfices, de 2016 à 2018, tient à deux facteurs. Tout d'abord, durant ces trois exercices, la SAGEB a perçu un crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE) conséquent (0,34 à 0,4 M€). Ensuite, la convention d'intégration fiscale conclue avec sa filiale TPB lui permet une économie d'impôt significative (0,18 M€ par an), en 2017 et 2018. Toutefois, l'impact de cette convention se réduit très sensiblement en 2019, et ne permet plus de dégager un impôt négatif en 2021.

5.2.4 Des pratiques comptables contestables

5.2.4.1 L'impact négatif du versement des frais de siège sur le résultat net jusqu'en 2017

Alors qu'ils avaient perçu 0,3 M€ de dividendes, en 2016, aucune distribution aux actionnaires n'a été effectuée depuis. La crise de gouvernance, puis les difficultés rencontrées en 2020, ont conduit l'assemblée générale à ne pas proposer de nouveaux versements, jusqu'à l'exercice 2021 compris.

Tableau n° 4 : Distribution de dividendes aux actionnaires et intéressement de 2016 à 2021

En €	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Bénéfice net	302 442	310 100	119 494	632 462	- 7 589 334	4 932 385
Dividendes versés aux actionnaires	302 442	-	-	-	-	-
Participation des salariés	209 293	77 310	28 439	-	-	193 581

Source : chambre régionale des comptes, à partir des procès-verbaux des assemblées générales ordinaires de la SAGEB de 2016 à 2021.

Le précédent contrôle de la chambre avait relevé l'importance des frais de siège (ou *management fees*), prévus par le pacte d'actionnaires, et concluait que, faute de justification de la réalité des dépenses supportées par les deux actionnaires à ce titre, « *les sommes en cause devaient être prises en compte dans le calcul de la rentabilité du contrat* »²⁷.

Alors que les montants versés aux actionnaires représentaient 0,8 M€ en 2016, l'administrateur judiciaire a mis fin à ces versements (Cf. 2.1.2.1). Si la pratique n'a pas repris depuis lors, le pacte d'actionnaires en vigueur intègre toujours le principe du versement de telles contributions, à hauteur d'un maximum de 1 M€ par an²⁸, sous réserve qu'elles correspondent à une assistance technique effective. La chambre s'interroge sur le maintien de cette clause, qui pourrait permettre la reprise d'une pratique dont la régularité a été contestable par le passé.

Les montants versés à ce titre, sur la durée du contrat démarré en 2008, ont été très significatifs. Ainsi, de 2008 à 2017, ils ont représenté 9 M€. Or, si le résultat net réalisé cumulé de 2008 à 2019, soit 13,6 M€, n'est supérieur que de 0,7 M€ aux comptes d'exploitation prévisionnels du contrat initial (5,4 %), l'écart atteint 9,73 M€ après réintégration des frais de siège perçus durant cette période. Dès lors, le résultat retraité cumulé de 2008 à 2019 atteint 22,7 M€, soit un surplus de 76 % par rapport aux comptes prévisionnels. En réponse aux observations provisoires de la chambre, la société Transdev, actionnaire de la SAGEB, soutient que cette charge correspondait à des prestations identifiées. La chambre relève toutefois que ces frais de siège n'ont été justifiés par cet actionnaire qu'en 2017.

La chambre observe que ce complément de rémunération des actionnaires, très significatif, a offert, de 2008 à 2019, une rentabilité potentielle du contrat nettement supérieure aux montants apparaissant dans les comptes certifiés, étant rappelé qu'aucun dividende n'a été versé postérieurement à l'exercice 2016.

²⁷ Rapport d'observations définitives délibéré le 23 septembre 2016 – p. 18.

²⁸ Soit 7 000 € pour la CCI Hauts-de-France et 300 000 € pour la société Transdev.

5.2.4.2 La méthode de consolidation retenue limite la visibilité des apports de la société TPB dans les comptes

Alors que la chambre avait préconisé, en 2016, la consolidation dans les comptes de la SAGEB de la société « Transports Paris Beauvais » (TPB), sa filiale à 100 %, celle-ci n'a pas été mise en œuvre. La consolidation s'effectue toujours dans les comptes de la chambre de commerce et d'industrie des Hauts-de-France.

La SAGEB indique consolider les comptes de sa filiale, par équivalence²⁹, *via* les immobilisations financières, en application des normes comptables françaises. Comme la chambre le relevait en 2016, la méthode de consolidation utilisée par la SAGEB ne permet pas au syndicat déléguant d'avoir une vision globale des produits et charges de l'intégralité du périmètre de la DSP, dont l'exploitation de la ligne de transports d'intérêt national fait partie.

Or, la SAGEB encaissant l'intégralité des recettes de la ligne de bus, la rentabilité de TPB pour sa société mère n'est reflétée que très partiellement dans les seuls dividendes qu'elle perçoit de sa filiale (Cf. 5.2.1.3). Dans sa réponse aux observations provisoires de la chambre, son représentant légal soutient que la SAGEB bénéficie de la dérogation prévue par l'article L. 233-17 du même code, qui exempte les sociétés commerciales de l'obligation de publier des comptes consolidés, dès lors qu'elles sont sous le contrôle d'une entreprise qui les inclut dans ses comptes consolidés et qu'elles n'émettent pas d'actions cotées. La chambre observe que ces dispositions dérogatoires visent uniquement les entreprises, ce qui n'est pas le cas de la CCI des Hauts-de-France, établissement public placé sous la tutelle de l'État et administré par des dirigeants d'entreprise élus (article L. 710-1 du code de commerce).

Recommandation n° 2 : consolider les comptes de la société « Transport Paris-Beauvais » dans les comptes de la SAGEB, par intégration globale et non par équivalence, conformément aux articles L. 233-16 et 223-18 du code de commerce.

5.2.5 Des perspectives favorables en 2022

Alors que l'activité avait déjà amorcé sa reprise au second semestre 2021, cette tendance s'est amplifiée au cours du premier semestre 2022. L'aéroport a connu une progression de 6,5 % du nombre de passagers, et de 16,6 % du nombre de mouvements d'aéronefs, par rapport à 2019. Le compte de résultat au 30 juin 2022 fait apparaître un quasi doublement de l'excédent brut d'exploitation (97,1 %) par rapport à 2019, et un résultat semestriel net de 2,88 M€.

²⁹ La mise en équivalence traduit une méthode de comptabilisation par laquelle l'investissement est initialement comptabilisé au coût. Source : Revue fiduciaire et comptable – n° 431 – octobre 2015.

5.3 Un bilan en augmentation qui n'est pas exhaustif

5.3.1 Malgré l'érosion des capitaux propres, le bilan a progressé

Le capital social de la SAGEB est resté identique sur l'ensemble de la période contrôlée. Toutefois, les capitaux propres ont vu des évolutions, d'abord marginales puis significatives.

Ainsi, l'interruption du versement de dividendes, à compter de 2018, a conduit à une augmentation des capitaux propres conséquente en 2019 (4,5 %), du fait de la progression du report à nouveau. Cette tendance a connu un coût d'arrêt brutal avec l'exercice 2020, qui a engendré un report à nouveau négatif de - 2,1 M€ sur 2021. Ainsi, à fin 2020, les capitaux propres, qui atteignaient 170 % du capital au 31 décembre 2019, ne représentaient plus que 81,7 % de celui-ci (cf. annexe n° 7). Cependant, le niveau très élevé du résultat net dégagé en 2021 a permis leur rétablissement (+ 71 %).

Alors que le volume total du bilan de la SAGEB tendait à diminuer sur les exercices précédents, celui-ci a augmenté sensiblement en 2020 (+ 7 %) et 2021 (7,7 %) :

- en ce qui concerne l'actif, cette progression (102 % en 2020) tient aux disponibilités et aux charges constatées d'avance (Cf. annexe n° 7) ;
- pour ce qui est du passif, la croissance des dettes explique la progression de sa masse globale ; ainsi, de 2019 à 2021, les dettes financières augmentent de 109,6 %, tandis que les dettes fournisseurs s'accroissent de 106,2 %, du fait notamment des délais de paiement très longs des factures de la filiale TPB. Quant à la hausse des produits constatés d'avance, elle est principalement due aux avances remboursables sur la taxe de sécurité aérienne perçue de la DGAC (6,68 M€).

L'endettement de la SAGEB, en diminution constante jusqu'en 2019, a augmenté en 2020 et 2021, du fait de la souscription de quatre prêts garantis par l'État, pour un montant total de 13 M€ (Cf annexe n° 8). Selon la société, l'intégralité de ces prêts sera remboursée avant le terme du contrat de délégation.

5.3.2 Une trésorerie en nette progression de 2018 à 2020

À compter de l'exercice 2018, la trésorerie de la SAGEB a connu une nette progression (4,7 M€), qui s'est confirmée et même amplifiée en 2019 (5,5 M€). La forte augmentation constatée en 2020 (8,85 M€) est largement imputable au recours aux prêts garantis par l'État, durant la crise sanitaire. En revanche, en 2021, la trésorerie a diminué de 3 M€ (- 13,5 %).

Tableau n° 5 : Évolution de la trésorerie de 2016 à 2021

En €	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Valeurs mobilières de placement	-	-	-	-	-	-
Disponibilités	3 834 449	3 233 603	7 905 838	13 382 937	22 233 116	19 232 904
Trésorerie totale	3 834 449	3 233 603	7 905 838	13 382 937	22 233 116	19 232 904

Source : chambre régionale des comptes, à partir des comptes de la SAGEB.

5.3.3 Un patrimoine concédé insuffisamment connu et retracé dans le bilan

5.3.3.1 L'inventaire contesté des biens de retour et de reprise

Jusqu'à la version produite en juin 2022 (exercice 2021), les rapports annuels de la DSP ne comportaient pas l'inventaire des biens de retour et de reprise³⁰ (Cf. 3.1.2.1). La SAGEB a engagé, en 2021, l'établissement d'un inventaire des biens par catégorie, qui a été finalisé en mai 2022. Cet inventaire présente plusieurs lacunes. Il ne mentionne pas la valeur restant à amortir des ouvrages et équipements, ce qui ne permet pas de s'assurer de leur complet amortissement avant le terme de la concession. De plus, il comporte de nombreux biens décrits par des mentions, telles que « travaux » ou « honoraires », ce qui ne permet pas de les identifier et interroge sur sa fiabilité.

Or, la réalisation d'un inventaire fiabilisé, distinguant les biens par catégorie, apparaît urgente à l'approche du terme du contrat de délégation. En effet, si la qualité de biens de retour des immobilisations corporelles ne semble pas contestée par la SAGEB, il n'en est pas de même des actifs immatériels. Le statut de bien de retour de plusieurs éléments importants (site internet, site de vente des billets de bus et parkings, marques déposées et licences informatiques) n'est, à ce jour, pas assuré. La chambre constate que, concernant ces actifs, les rapports annuels remis par le délégataire de 2018 à 2020³¹ ont précisé : « *L'ensemble des biens à l'actif de la SAGEB correspondent à des biens de retour* ».

Au vu des enjeux que représente la production d'un inventaire fiabilisé pour la préparation du renouvellement du contrat de DSP, la chambre engage la SAGEB à produire, au plus vite, un état comprenant l'ensemble des mentions nécessaires.

Rappel au droit n° 6 : établir, dans les meilleurs délais, conformément à l'article R. 3131-4 du code de la commande publique et à l'article 69 du contrat, un inventaire complet des biens de retour et de reprise du service concédé, intégrant les actifs immatériels, permettant leur identification certaine et mentionnant la valeur restant à amortir.

5.3.3.2 Un bilan qui n'intègre pas les immobilisations concédées initiales

**Article 621-8 du règlement de l'Autorité des normes comptables n° 2014-03
relatif au plan comptable général**

Les biens mis dans la concession par le concédant ou par le concessionnaire sont inscrits à l'actif du bilan de l'entité concessionnaire. L'inscription à l'actif de la valeur des biens mis gratuitement dans la concession par le concédant comporte une contrepartie au passif du bilan, classée dans les fonds propres.

³⁰ Obligation imposée par l'article R. 3131-4 du code de la commande publique.

³¹ En p. 121-122 dans le rapport 2018, p. 110 à 112 en 2019 et p. 114 à 116 en 2020.

Alors que le rapport d'observations définitives de la chambre de 2016 avait relevé l'absence d'inscription, au bilan de la SAGEB, des immobilisations mises en concession en 2008, et avait fait l'objet d'un rappel au droit, sur ce point, à la société³², il apparaît que cette obligation, expressément prévue par l'article 621-8 du plan comptable général, n'a toujours pas été mise en œuvre. Il en résulte l'absence d'amortissement des biens concernés sur la période, à l'exception des pistes d'atterrissage, qui font l'objet d'une provision pour gros entretien (Cf. 3.1.3). Le président du directoire et le commissaire aux comptes ont indiqué, en réponse aux observations provisoires de la chambre, que la société n'était tenue par une obligation d'inscription au bilan, en développant quatre arguments, dont seul l'un semble pouvoir être partiellement retenu par la chambre (Cf. annexe n° 9).

Étant donné les enjeux de cette question à l'approche de la fin du contrat de délégation, la chambre invite la SAGEB à inscrire à l'actif du bilan, au plus tôt, les immobilisations mises en concession par le SMABT en 2008, et dont le terme de la durée d'amortissement excède celui du contrat de concession.

Rappel au droit n° 7 : inscrire à l'actif du bilan, dans les meilleurs délais, les immobilisations corporelles, notamment les constructions et aménagements remis gratuitement à la SAGEB par le délégant à l'entrée en vigueur du contrat de délégation de service public, et dont la durée de vie comptable excède le terme du contrat, conformément à l'article 621-8 du règlement de l'Autorité des normes comptables n° 2014-13 relatif au plan comptable général.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

La structure des recettes de la SAGEB se caractérise par le poids dominant des activités extra-aéroportuaires, jusqu'en 2019. S'agissant des charges, hormis en 2020 et 2021, la part de la sous-traitance (plus de 40 %) est supérieure au poids de la masse salariale.

Jusqu'en 2021, le résultat d'exploitation de la société est structurellement négatif, l'excédent brut d'exploitation n'étant pas suffisant pour couvrir les dotations aux amortissements notamment. Le résultat net est, par contre, positif grâce aux dividendes versés par sa filiale TPB, et plus ponctuellement, à un impôt sur les bénéfices négatif. En dépit des pertes enregistrées en 2020 (- 7,6 M€), atténuées par les aides reçues et le recours massif au chômage partiel, le résultat s'est nettement redressé en 2021 (4,9 M€).

En revanche, les comptes, qui ont intégré, jusqu'en 2017, des frais de siège conséquents, ne retracent qu'incomplètement la rentabilité du contrat. De plus, la méthode de consolidation des comptes de la société « Transports Paris-Beauvais » n'est pas conforme aux prescriptions du code de commerce.

³² Rappel au droit n° 6 : inscrire les immobilisations apportées gratuitement par le délégant en début de contrat au bilan de la SAGEB, conformément aux dispositions de l'article 942-22 du plan comptable général.

Malgré l'érosion des capitaux propres, le bilan de la SAGEB a progressé sur la période contrôlée, du fait de l'impact de la pandémie. Sa structure a, en effet, été profondément modifiée par les prêts garantis par l'État et les avances de trésorerie dont a bénéficié la société pour faire face aux aléas de la crise sanitaire. Le retour à une situation plus conforme à la réalité du patrimoine de la société se fera avec le remboursement, à court terme, de ces dettes financières. Plus largement, le bilan souffre d'un manque d'exhaustivité et de précision, notamment quant à la distinction des biens de reprise et de retour. Ces insuffisances pourraient être source de conflits entre la société et le syndicat concédant, lorsqu'il s'agira de solder les comptes de la délégation au terme du contrat, fin 2023.

*

* *

ANNEXES

Annexe n° 1. Suivi des rappels à la réglementation et des recommandations du précédent contrôle	51
Annexe n° 2. Classement des aéroports français de métropole en 2021	53
Annexe n° 3. Liste des avenants au contrat de délégation de service public conclus depuis 2016 et leur impact sur le chiffre d'affaires.....	54
Annexe n° 4. L'application des lignes directrices de la Commission européenne sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes à la situation de l'aéroport de Beauvais (décision du 26 juillet 2022).....	55
Annexe n° 5. Liste des contrats avec les principales compagnies aériennes applicables entre 2016 et 2021	58
Annexe n° 6. Soldes intermédiaires de gestion de 2016 à 2021	59
Annexe n° 7. Bilan détaillé de la SAGEB de 2016 à 2021	60
Annexe n° 8. Trésorerie rapportée au capital restant dû des emprunts souscrits (au 31 décembre de l'exercice)	62
Annexe n° 9. Argumentation juridique relative à l'intégration des immobilisations concédées dans le bilan de la société	63

Annexe n° 1. Suivi des rappels à la réglementation et des recommandations du précédent contrôle

Suivi de la mise en œuvre des rappels à la réglementation

	<i>Totalement mis en œuvre</i>	<i>Mise en œuvre en cours</i>	<i>Mise en œuvre incomplète</i>	<i>Non mise en œuvre</i>	<i>Non vérifié</i>
<i>1. Respecter la réglementation relative aux incompatibilités de fonctions au sein de la SAGEB.</i>	X				
<i>2. Veiller à établir les rapports du délégataire, conformément aux dispositions en vigueur. (Depuis 2016, l'article 53 de l'ordonnance du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concessions et l'article 33 du décret d'application du 1^{er} février 2016 en remplacement des articles L. 1411-3 et R. 1411-7 du CGCT).</i>			X		
<i>3. Faire certifier par les commissaires aux comptes la comptabilité séparée des activités d'assistance en escale conformément aux dispositions de l'article R. 216-13 du code de l'aviation civile.</i>	X (rapports 2017 à 2021 transmis)				
<i>4. Rédiger les contrats avec les compagnies aériennes en langue française, conformément aux dispositions de la loi n° 94-665 du 4 août 1994.</i>				X	
<i>5. Respecter le principe d'égalité de traitement entre les usagers du service public et les dispositions de l'article R. 242-2 du code de l'aviation civile sur la tarification des redevances aéroportuaires.</i>			X (Depuis 2020)		
<i>6. Inscrire des immobilisations apportées gratuitement par le délégant en début de contrat au bilan de la SAGEB, conformément aux dispositions de l'article 942-22 du plan comptable général.</i>				X	

Suivi de la mise en œuvre des recommandations

	<i>Totalement mis en œuvre</i>	<i>Mise en œuvre en cours</i>	<i>Mise en œuvre incomplète</i>	<i>Non mise en œuvre</i>	<i>Non vérifié</i>
<i>7. Respecter les dispositions contractuelles concernant le processus de modification des tarifs des différentes redevances et justifier leur niveau de fixation conformément aux dispositions du code de l'aviation civile en excluant les recettes de la ligne de transport de voyageurs et d'assistance en escale.</i>			X		
<i>8. Justifier les clés de ventilation entre les différents centres d'activités de la comptabilité analytique de l'entreprise nécessaires à l'élaboration des tarifs des redevances aéroportuaires et d'assistance en escale.</i>	X				
<i>9. Facturer au juste coût les prestations d'assistance en escale aux compagnies aériennes.</i>	Non vérifié				
<i>10. Conduire une consolidation par palier de la filiale TPB dans les comptes de la SAGEB dans le but d'améliorer l'information des parties prenantes.</i>				X	
<i>11. Justifier les hypothèses des prospectives financières de TPB et de la SAGEB.</i>	Non vérifié (au vu de la proximité de la fin du contrat et du contexte de crise sanitaire jusqu'à fin 2021)				
<i>12. Modifier la méthode de calcul du taux de rendement interne (TRI) du contrat en utilisant le modèle des tableaux de flux de trésorerie et d'investissement des comptes consolidés du recueil des normes comptables françaises.</i>			X		

Annexe n° 2. Classement des aéroports français de métropole en 2021

	Aéroport	Pax (en €)	Evol. 2020/2021	Evol. 2019/2021
1	Paris Charles de Gaulle	26 196 575	17,7 %	- 65,6 %
2	Paris Orly	15 724 580	45,6 %	- 50,6 %
3	Nice Côte d'Azur	6 540 424	42,8 %	- 54,8 %
4	Marseille Provence	4 661 045	38,8 %	- 54,1 %
5	Lyon Saint Exupéry	4 525 552	27,3 %	61,5 %
6	Toulouse Blagnac	3 821 653	22,1 %	- 60,3 %
7	Bâle Mulhouse	3 621 742	39,4 %	- 60,2 %
8	Nantes Atlantique	3 294 142	41,5	- 54,4 %
9	Bordeaux	3 050 881	34,7 %	- 60,4 %
10	Paris Beauvais	2 073 643	64,8 %	- 47,9 %
11	Ajaccio - Napoléon Bonaparte	1 412 091	50,1 %	- 12,8 %
12	Bastia - Poretta	1 200 201	47,7 %	- 23,0 %
13	Lille Lesquin	1 167 042	58,8 %	- 46,7 %
14	Montpellier Méditerranée	1 100 508	36,6 %	- 43,1 %

Source : chambre régionale des comptes, à partir des statistiques de trafic issues des résultats d'activité des aéroports français en 2021 (Union des aéroports français).

Annexe n° 3. Liste des avenants au contrat de délégation de service public conclus depuis 2016 et leur impact sur le chiffre d'affaires

Numéro d'avenant	Date de signature	Objet principal
Avenant n° 7	01/09/2016	Modification du guide tarifaire extra-aéronautique à compter du 1 ^{er} décembre 2016 (cf. 4.4.1)
Avenant n° 8	02/07/2019	Avenant de « sécurisation juridique » suite au rapport d'observations définitives 2016 (cf. 3.1.1)
Avenant n° 9	12/09/2019	Investissements supplémentaires non prévus initialement (cf. 3.1.2.2)
Avenant n° 10	19/02/2021	Avenant « de sobriété énergétique ». Investissements supplémentaires (cf. 3.1.2.2)
Avenant n° 11	17/12/2021	Conséquences de la crise sanitaire de la Covid-19 (cf. 3.1.3)
Avenant n° 12	17/12/2021	Modification du guide tarifaire extra-aéronautique à compter du 20 décembre 2021 (cf. 4.4.1 et 4.4.4)
Avenant n° 13	10/06/2022	Modification du guide tarifaire extra-aéronautique à compter du 1 ^{er} juin 2022 (cf. 4.4.1 et 4.4.4)
Avenant n° 14	16/08/2022	Prolongation de la durée du contrat (cf. 3.2.1)
Avenant n° 15	10/11/2022	Modification du guide tarifaire au 1 ^{er} janvier 2023

Source : chambre régionale des comptes, à partir des avenants au contrat de DSP de la SAGEB.

Tableau n° 6 : Impact des avenants sur le chiffre d'affaires (hors recettes taxe de sureté)

Avenant modifiant le chiffre d'affaires prévisionnel total	Chiffre d'affaires total sur la durée du contrat, y compris recettes taxes de sureté (en M€)	Chiffre d'affaires total sur la durée du contrat, sans les recettes de la taxe de sureté (en M€)	Évolution par rapport au contrat initial (CA sans taxe de sureté)	Écarts cumulés des modifications issues des avenants successifs (sans taxe de sureté)
Contrat initial	54,56	52,66		
Avenant n° 3	72,17	69,85	32,63 %	32,63 %
Avenant n° 4	86,72	63,39	20,36 %	52,99 %
Avenant n° 8	77,02	55,72	5,80 %	58,79 %
Avenant n° 11	75,26	54,72	3,89 %	62,69 %
Avenant n° 13	75,49	54,96	4,36 %	67,04 %
Avenant n° 14	80,70	58,97	11,96 %	79 %

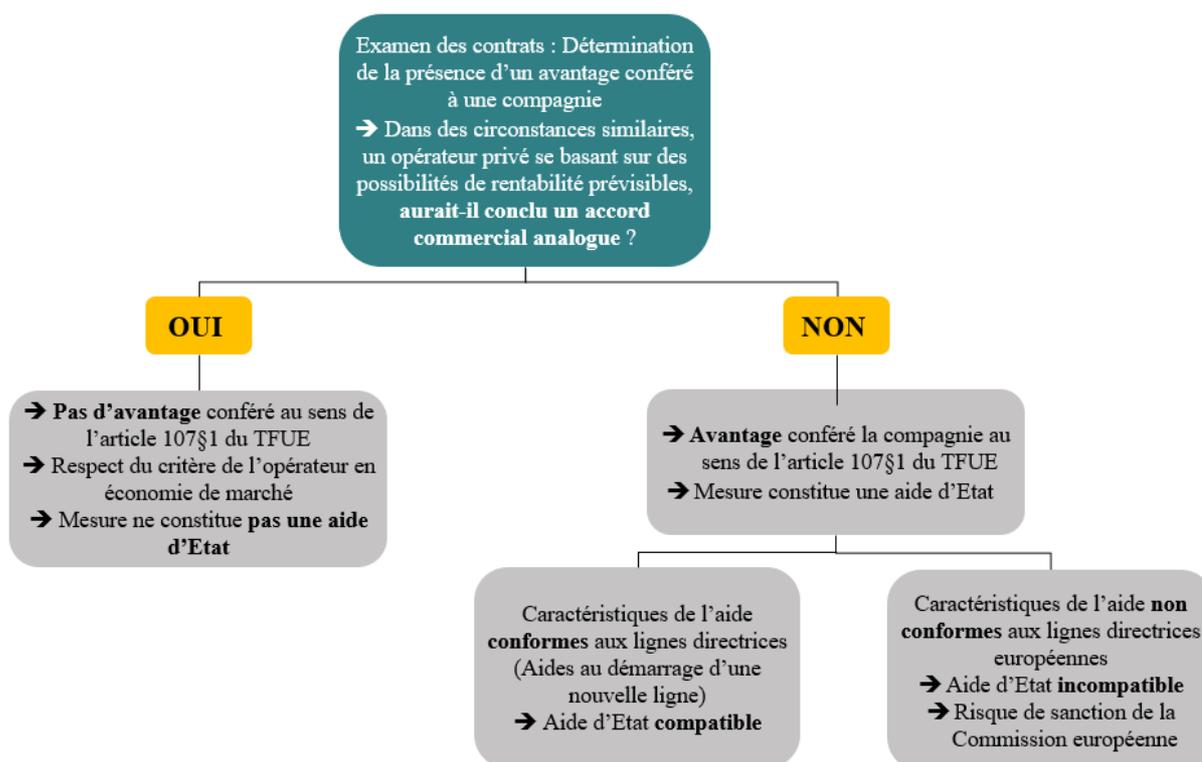
Source : chambre régionale des comptes, à partir des comptes d'exploitation prévisionnels.

Annexe n° 4. L'application des lignes directrices de la Commission européenne sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes à la situation de l'aéroport de Beauvais (décision du 26 juillet 2022)

1) Les principes et leur application par la SAGEB

Les lignes directrices de la Commission sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes, adoptées le 04 avril 2014, décrivent la manière dont les États membres peuvent soutenir les aéroports et les compagnies aériennes. Ces lignes directrices visent à garantir la connectivité des régions et la mobilité des citoyens européens, tout en réduisant le plus possible les distorsions de concurrence au sein du marché unique. Les aéroports publics régionaux peuvent proposer des conditions attrayantes aux compagnies aériennes afin de stimuler leur trafic. Cependant, ces conditions ne doivent en principe pas aller au-delà de ce qu'un exploitant aéroportuaire guidé par la recherche d'un profit serait prêt à offrir dans les mêmes circonstances (principe de l'investisseur en économie de marché) comme le montre le schéma ci-dessous.

Schéma n° 2 : Principes de conformité aux lignes directrices des mesures en faveur des compagnies aériennes



Source : chambre régionale des comptes, à partir de la réglementation et la jurisprudence européennes.

Si ce principe est respecté, les conditions ne comportent pas d'aides d'État en faveur des compagnies aériennes et ne sont pas soumises au contrôle *ex ante* de la Commission. Celle-ci considère que les arrangements conclus entre un aéroport et des compagnies aériennes peuvent être jugés conformes au principe de l'opérateur en économie de marché lors qu'ils contribuent positivement, d'un point de vue *ex ante*, à la rentabilité de l'aéroport. Si les aides sont constitutives d'aides d'État selon les critères des lignes directrices, alors elles ne sont compatibles avec la réglementation européenne que s'il s'agit d'aides au démarrage en faveur des compagnies aériennes qui ouvrent une nouvelle liaison aérienne, pour autant qu'elles restent limitées dans le temps.

Sur la période contrôlée par la chambre, la SAGEB n'a perçu aucune subvention publique, notamment du concédant, hormis les mesures de compensation de la crise sanitaire déjà évoquées. Par ailleurs, elle considère ne verser aucune aide au démarrage de nouvelle ligne aux compagnies desservant l'aéroport. En revanche, jusqu'au renouvellement des contrats conclus avec la compagnie Wizz air mi-2018 la SAGEB acquittait auprès de cette compagnie des « prestations de marketing » pour un montant de l'ordre de 0,5 M€ annuels³³.

2) La décision du 26 juillet 2022

Le 30 mai 2012, la Commission européenne a ouvert une enquête approfondie³⁴ concernant l'aéroport de Beauvais pour la période de 2002 à 2012, en vue de déterminer si les accords financiers entre les pouvoirs publics français et l'aéroport de Beauvais (concernant des investissements), de même que les remises et les accords de commercialisation conclus entre cet aéroport et ses compagnies aériennes clientes, étaient conformes aux règles de l'Union européenne en matière d'aide d'État. Par une décision du 26 juillet 2022³⁵, la Commission européenne a statué sur les deux volets objets de l'enquête.

Concernant les subventions d'investissements octroyées entre 2001 et 2012³⁶ la Commission a considéré qu'une partie de ces subventions – un des trois programmes d'investissement, les subventions d'exploitation, une partie des avances de trésorerie et la prise en charge partielle de dépenses liées à la mise en œuvre d'un plan de développement touristique – ne constituaient pas des aides d'État, notamment dans la mesure où ces dépenses se rattachaient à l'exercice d'activités non-économiques (par exemple les activités liées à la sécurité de l'aéroport), et par conséquent, ne relevaient pas du droit de l'Union en matière d'aides d'État.

L'autre partie des subventions – c'est-à-dire les deux autres programmes d'investissement (dont les investissements liés à la mise en place du système de guidage à l'atterrissage « ILS ») et une partie des avances de trésorerie – constituaient bien des aides d'État, mais la Commission a conclu qu'elles étaient compatibles avec les règles applicables en matière d'aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes. Dans son appréciation, la Commission a notamment pris en considération le fait que les aides s'avéraient nécessaires et proportionnées pour faciliter le développement économique de l'aéroport de Beauvais, et

³³ Source : compte de résultat détaillé – exercices 2016 à 2018 – compte 623110.

³⁴ Selon la procédure prévue à l'article 108 §2 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

³⁵ Consultable en ligne à cette adresse : SA_33960_8086FE82-0000-C67C-BE5C-FFAD74B6117C_546_1.pdf (europa.eu).

³⁶ Sous forme de trois programmes d'investissement pour la modernisation et construction d'infrastructures à l'aéroport de Beauvais) et d'exploitation (sous forme de subventions directes, d'avances de trésorerie et de prise en charge partielle de dépenses liées à la promotion du tourisme).

n'entraînaient pas de distorsion significative pour la concurrence avec d'autres aéroports dans l'Union, dont les aéroports parisiens voisins de Roissy et d'Orly.

Concernant les relations commerciales entre la SAGEB et les compagnies aériennes, la Commission a considéré qu'aucun des contrats conclus entre l'aéroport de Beauvais et une dizaine de compagnies aériennes ne constituait une aide d'État, dans la mesure où les conditions contractuelles n'allaient pas au-delà de ce qu'un exploitant aéroportuaire guidé par la recherche d'un profit aurait été prêt à offrir dans les mêmes circonstances que les exploitants de l'aéroport de Beauvais.

Pour conclure à l'absence d'avantage économique conféré aux compagnies aériennes³⁷ sur la période, la Commission a procédé à une reconstitution des plans d'affaires qu'aurait établis un opérateur en économie de marché pour décider (ou non) de signer les contrats avec les compagnies aériennes (Cf. §263 et suivants), afin de calculer leur contribution incrémentale aux profits de l'exploitant de l'aéroport. La Commission analyse successivement les hypothèses de trafic, de capacité et de taux de remplissage des avions, les revenus aéronautiques et extra-aéronautiques, les coûts d'exploitations incrémentaux de l'aéroport³⁸ et les mécanismes d'incitation prévus par les contrats. Elle conclue que les plans d'affaires reconstitués génèrent des profits incrémentaux pour l'exploitant de l'aéroport, et en conséquence, que les conditions appliquées ne confèrent pas d'avantage économique aux compagnies. Elle conclue dès lors qu'ils ne constituent pas des aides d'État (cf. §290).

Au surplus, la Commission développe un argument (§291 et suivants) pour confirmer sa position, relatif à l'influence de l'actionnariat privé au sein de la SAGEB. Considérant le fonctionnement de la société³⁹, ainsi que l'exposition des deux actionnaires aux risques et profits de l'exploitation de l'aéroport selon les mêmes termes et dans la proportion de leur participation à l'actionnariat de la SAGEB, la Commission conclut que les accords commerciaux sont passés *pari passu*⁴⁰ par une entité publique et un opérateur privé, ce qui établit directement la conformité de l'opération aux conditions de marché.

Le même jour, la Commission a également statué sur le cas de l'aéroport de La Rochelle, considérant *a contrario* que plusieurs contrats conclus par ce dernier entre 2003 et 2010 avec les compagnies aériennes Ryanair et Jet2 constituaient des aides d'État incompatibles⁴¹.

³⁷ Au sens de l'article 107§1 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

³⁸ Lesquels incluent l'ensemble des coûts d'exploitation, à l'exception des investissements et des coûts liés à la sécurité et la sûreté, couverts par la taxe d'aéroport.

³⁹ Nécessitant notamment que les décisions de signature des contrats avec les compagnies aériennes soient prises conjointement par les deux actionnaires et nécessitent la validation de chacun.

⁴⁰ À parts égales.

⁴¹ Pour la Commission, ces accords avaient conféré un avantage économique injustifié à Ryanair et Jet2 par rapport à leurs concurrents, en ce qu'un exploitant aéroportuaire guidé par la recherche d'un profit n'aurait jamais accepté d'accorder des conditions similaires dans les mêmes circonstances. La France doit à présent récupérer auprès de Ryanair et Jet2 les aides d'État illégales, dont le montant s'élève à environ 8,4 M€ et 81 000 €.

Annexe n° 5. Liste des contrats avec les principales compagnies aériennes applicables entre 2016 et 2021

Compagnie	Nature	Date d'effet	Date de fin
Air Moldova	Contrat commercial	01/05/2015	Absence
Ryanair	Contrat commercial	01/01/2020	31/12/2024
Ryanair	Contrat commercial (avenant 1)	10/11/2021	31/12/2024
SkyUp	Contrat commercial	01/09/2019	31/10/2024
HiSky	Contrat commercial	28/04/2021	27/04/2024
Wizzair	Contrat commercial	01/06/2018	31/05/2023
Volotea	Contrat commercial	04/07/2020	31/12/2022
Ryanair	Contrat financier global	01/01/2017	31/12/2019
Volotea	Contrat commercial	01/04/2017	01/07/2019
BlueAir	Contrat commercial	01/11/2015	31/10/2018
Wizzair	Contrat commercial (avenant 1)	01/01/2018	01/04/2018
Wizzair	Contrat commercial	01/01/2015	31/12/2017
Air Moldova	Contrat d'assistance	01/05/2015	Absence
Ryanair	Contrat d'assistance	01/01/2020	31/12/2024
SkyUp	Contrat d'assistance	01/09/2019	31/10/2024
SkyUp	Contrat d'assistance (avenant 1)	25/09/2019	31/10/2024
HiSky	Contrat d'assistance	28/04/2021	27/04/2024
Wizzair	Contrat d'assistance	01/06/2018	31/05/2023
Volotea	Contrat d'assistance	01/07/2020	31/12/2022
Volotea	Contrat d'assistance	01/04/2017	01/07/2019
BlueAir	Contrat d'assistance	01/11/2015	31/10/2018
Ryanair	Contrat prestations annexes	01/04/2020	31/12/2024
Wizzair	Contrat prestations annexes	01/04/2018	31/05/2023

Source : chambre régionale des comptes, à partir des contrats avec les compagnies aériennes transmis par la SAGEB

Annexe n° 6. Soldes intermédiaires de gestion de 2016 à 2021

En €	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Chiffre d'affaires (HT)	54 171 458	52 675 337	53 389 982	55 198 454	29 257 046	42 521 272
- Achat de marchandises et matières premières	271 464	414 577	363 280	406 260	193 388	327 010
+ Production vendue	54 131 474	52 658 134	53 379 418	55 179 064	29 250 038	42 518 528
+ Production immobilisée (stock)	0	0	0	0	0	0
Production de l'exercice	54 131 474	52 658 134	53 379 418	55 179 064	29 250 038	42 518 528
+/- Variation des stocks (mat premières et marchandises)	74 157	21 513	40 144	- 12 227	51 700	- 48 481
- Autres charges externes	36 805 379	32 451 354	31 318 005	33 196 808	20 405 815	27 835 930
Valeur ajoutée	17 020 458	19 787 893	21 668 553	21 607 613	8 606 143	14 406 813
- Charges de personnel	13 368 469	13 197 483	13 428 942	12 492 160	9 077 071	10 925 130
- Impôts et taxes	1 630 264	1 653 642	2 022 554	1 977 129	1 285 004	1 068 974
+ Subventions d'exploitation	0	0	0	0	0	845 561
Excédent brut d'exploitation	2 021 725	4 936 768	6 217 057	7 138 324	- 1 755 932	3 258 270
+ Autres produits d'exploitation	9528	9588	15770	5215	1290	2188
- Autres charges d'exploitation	751 402	813 624	1 566 532	859 091	865 257	871 385
+ Reprises sur dotations et transferts de charges	3 415 263	168 446	1 042 711	286 995	797 859	4 519 472
- Dotations d'exploitation et provisions d'exploitation	5 531 355	5 805 568	6 382 495	6 663 291	4 882 205	4 166 152
Résultat d'exploitation	- 836 243	- 1 504 390	- 673 489	- 91 848	- 6 704 245	2 742 393
+ Produits financiers	1 006 829	1 203 186	420 280	762 362	2 205	- 215
- charges financières	72 458	74 323	62 009	48 403	2 062 569	128 864
Résultat courant avant impôt	98 128	- 375 526	- 315 219	622 111	- 8 764 610	2 613 313
+ Produits exceptionnels	-	10 881	4 023	2 435	1 283 232	3 419 385
- Charges exceptionnelles	123	-	66 294	1 281	107 956	167 658
- Impôts sur les bénéfices	- 413 730	- 752 055	- 525 423	- 9 197	-	739 075
- Participation des salariés aux résultats de l'entreprise	209 293	77 310	28 439	-	-	193 581
Résultat net	302 442	310 100	119 494	632 462	- 7 589 334	4 932 385

Source : chambre régionale des comptes, à partir des comptes certifiés de la SAGEB.

Annexe n° 7. Bilan détaillé de la SAGEB de 2016 à 2021

En €	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Immobilisations incorporelles	303 341	213 167	163 538	134 227	235 272	135 138
Concessions, brevets	303 341	213 167	163 538	134 227	235 272	135 138
Immobilisations corporelles	37 282 840	34 013 472	29 934 725	27 673 362	25 181 796	23 393 317
Terrains	4 377 237	4 015 364	3 287 646	2 583 986	1 903 794	1 246 672
Constructions	22 965 971	21 656 350	19 823 791	18 048 870	16 473 378	15 043 076
Installations techniques,	9 064 492	7 786 562	6 253 224	5 906 625	5 515 365	6 017 056
Autres immobilisations corporelles	314 917	238 701	233 160	416 848	438 404	516 837
Immobilisation en cours	560 222	316 495	336 903	717 033	850 856	569 677
Avances et acomptes	-	-	-	-	-	-
Immobilisations financières	6 006 000	6 006 000	6 006 000	6 006 000	4 000 732	4 001 732
Autres participations	6 000 000	6 000 000	6 000 000	6 000 000	3 994 732	3 994 732
Autres immobilisations financières	6 000	6 000	6 000	6 000	6 000	7 000
Actif immobilisé - TOTAL (I)	43 592 181	40 232 639	36 104 263	33 813 589	29 417 800	27 530 187
Stocks et en-cours	418 872	397 359	357 215	344 788	293 088	341 569
En-cours de production de biens	408 615	388 989	350 974	338 763	288 704	336 407
Avances et acomptes versés	10 257	8 370	6 241	6 025	4 384	5 162
Créances	12 954 364	14 944 113	13 307 066	13 630 778	8 503 162	14 952 842
Avances,acomptes versés sur commandes	253 577	4 104	479 800	535 046	56 100	-
Créances clients et comptes rattachés	8 199 406	9 624 723	7 580 365	7 626 697	4 179 085	9 525 141
Autres créances	4 501 381	5 315 285	5 246 901	5 469 035	4 267 976	5 427 701
Disponibilités et divers	4 322 302	4 597 959	9 122 744	13 563 984	27 460 341	27 916 424
Disponibilités	3 834 449	3 233 603	7 905 838	13 382 937	22 233 116	19 232 904
Charges constatées d'avance	487 853	1 364 356	1 216 906	181 048	5 227 224	8 683 520
Actif circulant - TOTAL (II)	17 695 539	19 939 430	22 787 024	27 539 550	36 256 591	43 210 836
TOTAL ACTIF	61 287 720	60 172 069	58 891 287	61 353 139	65 674 391	70 741 023

SOCIETE AEROPORTUAIRE DE GESTION ET D'EXPLOITATION DE BEAUVAIS

En €	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Capital social	5 500 000	5 500 000	5 500 000	5 500 000	5 500 000	5 500 000
Primes d'émission, de fusion, d'apport	3 000 000	3 000 000	3 000 000	3 000 000	3 000 000	3 000 000
Réserve légale	550 000	550 000	550 000	550 000	550 000	550 000
Report à nouveau	4 429 567	4 429 567	4 739 666	4 859 160	5 491 622	- 2 097 712
Résultat de l'exercice	302 442	310 100	119 494	632 462	- 7 589 334	4 932 385
Capitaux propres TOTAL (I)	13 782 009	13 789 666	13 909 160	14 541 622	6 952 288	11 884 673
Avances conditionnées	15 297 931	15 909 313	16 426 890	17 128 994	14 930 090	14 120 048
Autres fonds propres TOTAL (II)	15 297 931	15 909 313	16 426 890	17 128 994	14 930 090	14 120 048
Provisions pour risques	160 000	160 000	438 289	1 474 289	1 332 033	912 333
Provisions pour charges	3 620 180	4 170 180	4 916 663	5 252 603	5 594 330	2 951 087
Provisions pour risques et charges TOTAL (III)	3 780 180	4 330 180	5 354 952	6 726 892	6 926 363	3 863 420
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	11 994 851	10 131 647	8 256 170	6 367 471	14 361 552	16 096 355
Emprunts et dettes financières divers	2 603 889	2 548 983	2 549 209	2 425 599	2 427 710	2 330 416
Dettes financières	14 598 740	12 680 631	10 805 379	8 793 070	16 789 262	18 426 771
Avances et acomptes reçus	-	-	-	-	2 067	15 003
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	4 116 705	4 087 526	4 366 049	5 466 823	7 654 832	11 257 098
Dettes fiscales et sociales	3 644 320	3 638 727	4 001 729	3 265 820	4 132 457	3 090 124
Dettes sur immobilisations	1 767 483	654 241	453 686	1 378 712	1 392 767	131 724
Autres dettes	4 077 635	4 905 936	3 433 791	3 705 874	2 760 144	1 269 322
Produits constatés d'avance	222 718	175 849	139 650	345 332	4 134 120	6 682 839
Dettes diverses	13 828 860	13 462 280	12 394 905	14 162 561	20 076 388	22 446 111
Dettes TOTAL (IV)	28 427 600	26 142 910	23 200 284	22 955 631	36 865 650	40 872 882
TOTAL PASSIF	61 287 720	60 172 069	58 891 287	61 353 139	65 674 391	70 741 023

Source : chambre régionale des comptes, à partir des comptes certifiés de la SAGEB de 2016 à 2021.

**Annexe n° 8. Trésorerie rapportée au capital restant dû des emprunts souscrits
(au 31 décembre de l'exercice)**

En €	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Trésorerie totale	3 834 449	3 233 603	7 905 838	13 382 937	22 233 116	19 232 904
CRD emprunts hors PGE	11 988 204	10 126 039	8 251 534	6 364 189	5 338 386	3 045 961
Avance remboursable SMABT	2 549 254	2 483 134	2 483 134	2 356 366	2 356 366	2 259 619
CRD Prêts garantis par l'État					9 000 000	13 000 000
Trésorerie nette du CRD des emprunts et de l'avance remboursable	- 10 703 008	- 9 375 571	- 2 828 830	4 662 382	5 538 364	927 325

Source : chambre régionale des comptes, à partir des comptes de la SAGEB.

Annexe n° 9. Argumentation juridique relative à l'intégration des immobilisations concédées dans le bilan de la société

En réponse au rappel au droit n° 7 du rapport d'observations provisoires le président du directoire de la SAGEB et le commissaire aux comptes ont développé quatre arguments, détaillés ci-après, pour motiver leur demande de retrait du rappel au droit.

En premier lieu ils soulèvent que les éléments disponibles ne permettraient pas de déterminer précisément la valeur des biens remis initialement. La chambre relève sur ce point que l'annexe n° 6 du protocole de janvier 2010, constituant l'annexe n° 9 du contrat comporte, pour chaque bien mentionné, la date de mise en service, la valeur d'acquisition, les amortissements constitués et la valeur nette comptable au 31 mai 2008. Toutefois, il exact que l'identification de chaque bien est parfois difficile, compte tenu de l'imprécision du document. Cette difficulté peut justifier l'absence d'inscription à l'actif de certaines immobilisations dont la fin de durée de vie comptable est antérieure au terme du contrat. Ce n'est en revanche pas le cas de l'aérogare, dont la durée d'amortissement court jusqu'au 31 décembre 2026 et des terrains, non amortissables par nature.

En second lieu, le concessionnaire et son commissaire aux comptes soutiennent que la redevance versée au concédant au titre de l'article 68 du contrat constituerait une redevance d'occupation tenant compte de la charge d'amortissement ou d'un loyer normal, ce qui exonérerait la société de l'inscription des biens concédés au bilan du concessionnaire. La chambre observe sur ce point que l'article 76 du contrat prévoit qu'il appartient au concessionnaire de constituer les amortissements et provisions nécessaires et ce sans prévoir d'exception pour les biens remis initialement.

En troisième lieu, les intéressés défendent que le contrat de concession serait une convention d'affermage et que le Conseil d'État a conclu, dans une décision du 03 décembre 2018 (n° 402037), que ces dernières n'entrent pas dans le champ d'application de l'article 621-8 du plan comptable général. La chambre observe à ce sujet que contrairement au contrat objet de la décision précitée, la convention liant le SMABT et la SAGEB met à la charge du concédant la réalisation d'investissements significatifs représentant un montant cumulé de 93,6 M€ suite à l'avenant n° 14 (Cf 3.1.2.2), soit 6,6 fois la valeur nette comptable des biens mentionnés à l'annexe n° 6 du protocole de 2010 constituant l'annexe n° 9 du contrat.

Enfin, l'argument de l'absence d'impact de l'inscription des biens remis initialement à l'actif du bilan sur les capitaux propres de la société, étant donné la comptabilisation d'une contrepartie équivalente au passif, apparaît sans effet sur l'obligation prévue par l'article 621-8.



RÉPONSE AU RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES

SOCIÉTÉ AÉROPORTUAIRE DE GESTION ET D'EXPLOITATION DE BEAUVAIS

(Département de l'oise)

Exercices 2016 et suivants

Une réponse reçue :

- M. Michel Peiffer, président du directoire de la SAGEB.

Article L. 243-5 du code des juridictions financières :

« 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 ».



Chambre régionale des comptes Hauts-de-France
14, rue du Marché au Filé – 62012 Arras cedex

Adresse mél. hautsdefrance@ccomptes.fr

<https://www.ccomptes.fr/fr/crc-hauts-de-france>