

SESSION 2024

**AGRÉGATION**  
Concours externe

Section  
**ÉCONOMIE ET GESTION**

Option  
**Finance et contrôle**

**Étude de cas sur la gestion des entreprises et des organisations**

*Cette épreuve consiste en l'étude d'une situation pratique relative au domaine de l'option choisie par le candidat.*

**Durée : 5 heures**

Sont autorisés :

- L'usage de la calculatrice dans les conditions relevant de la circulaire du 17 juin 2021 BOEN du 29 juillet 2021,
- L'usage du plan comptable général (plan de comptes uniquement) non annotées,
- L'usage des tables statistiques (sans formule).

Sont interdits :

- L'usage de tout ouvrage de référence, de tout dictionnaire et de tout autre matériel électronique.

Il appartient au candidat de vérifier qu'il a reçu un sujet complet et correspondant à l'épreuve à laquelle il se présente.

Si vous repérez ce qui vous semble être une erreur d'énoncé, vous devez le signaler très lisiblement sur votre copie, en proposer la correction et poursuivre l'épreuve en conséquence. De même, si cela vous conduit à formuler une ou plusieurs hypothèses, vous devez la (ou les) mentionner explicitement.

**NB : Conformément au principe d'anonymat, votre copie ne doit comporter aucun signe distinctif, tel que nom, signature, origine, etc. Si le travail qui vous est demandé consiste notamment en la rédaction d'un projet ou d'une note, vous devrez impérativement vous abstenir de la signer ou de l'identifier.**

**Le fait de rendre une copie blanche est éliminatoire.**

**Tournez la page S.V.P.**

**La candidate ou le candidat est invité(e) à définir les principaux concepts mobilisés dans ses réponses.**

## **Présentation du sujet**

La société Transport'en Ville (TEV) est une société publique locale en charge du transport public urbain et péri-urbain d'une agglomération de 150 000 habitants.

Une société publique locale est une société anonyme détenue exclusivement par un actionnariat public afin de permettre à des collectivités territoriales d'assurer une mission de service public. La société TEV est ainsi détenue à 95 % par la communauté d'agglomération et à 5 % par la région. Étant gérée par du personnel de droit privé, la société TEV est soumise aux règles de droit privé et au contrôle d'un commissaire aux comptes.

Le développement du réseau de bus dans cette agglomération est délicat du fait de l'étalement urbain, du positionnement des établissements scolaires et d'une concentration des emplois dans certaines zones. De nombreuses enquêtes publiques et discussions avec les conseils de quartiers sont menées pour comprendre au mieux les besoins des usagers, quant aux quartiers desservis, au positionnement des arrêts mais également à la fréquence des bus. Ainsi, de quelques lignes de bus, le réseau s'est énormément densifié pour atteindre 19 lignes régulières et de nombreux autres services sont également proposés : un réseau propre aux personnes à mobilité réduite avec des véhicules adaptés, des lignes de bus nocturnes ou encore des vélos en libre accès.

De nouveaux projets sont toujours à l'étude et le dirigeant est en demande de conseils pour comprendre les conséquences financières de ses choix.

On vous confie trois dossiers :

### **Dossier 1 – Analyse financière**

### **Dossier 2 – Contrôle de gestion sociale**

### **Dossier 3 – Étude comptable d'une restructuration**

Ces trois dossiers sont accompagnés d'annexes :

#### ***Premier dossier – Analyse financière***

*Annexe 1 : Note relative aux charges d'exploitation de la société TEV*

*Annexe 2 : Extrait de la balance des comptes du patrimoine de la société TEV (en euros)*

*Annexe 3 : Informations relatives au calcul du coût du capital*

*Annexe 4 : Informations relatives à la nouvelle prestation*

#### ***Deuxième dossier – Contrôle de gestion sociale***

*Annexe 5 : Formule d'indexation de la subvention d'exploitation*

*Annexe 6 : Informations relatives à la nouvelle prestation*

*Annexe 7 : Augmentations collectives de salaires prévues en 2024*

*Annexe 8 : Évolution de l'absentéisme*

*Annexe 9 : Extraits de la table de la loi normale centrée réduite*

*Annexe 10 : Régression linéaire effectuée à partir de l'évolution de l'absentéisme*

#### ***Troisième dossier – Étude comptable d'une restructuration***

*Annexe 11 : Informations sur la constitution de la société TREVE*

*Annexe 12 : Compléments d'informations sur certains actifs et passifs apportés à la société TREVE au 01/01/2025*

### INFORMATION AUX CANDIDATS

Vous trouverez ci-après les codes nécessaires vous permettant de compléter les rubriques figurant en en-tête de votre copie. Ces codes doivent être reportés sur chacune des copies que vous remettrez.

Concours	Section/option	Épreuve	Matière
EAE	8010B	103	7050

<b>DOSSIER 1 – Analyse financière</b>
---------------------------------------

**PARTIE 1 – Analyse du résultat d’exploitation et du besoin en fonds de roulement**

En 2023, l’agglomération subventionne la société TEV à hauteur de 14 millions d’euros sur la base d’un prix kilométrique forfaitaire, qui peut varier selon les coûts d’exploitation et la qualité de service proposé.

Il est difficile, chaque année, pour la société, de négocier une subvention répondant à ses attentes et le dirigeant aimerait que la gestion comptable et budgétaire se renforce pour améliorer la qualité de l’information.

En 2023, le résultat d’exploitation s’est dégradé et devient même négatif. Le dirigeant souhaiterait en connaître les raisons afin de justifier une augmentation plus significative du budget d’exploitation de l’agglomération pour 2024. Il estime qu’il n’est pas suffisant alors même que la trésorerie de la société TEV est positive. Il recherche ainsi des explications supplémentaires pour renforcer son argumentaire.

En outre, il aimerait savoir quelles seraient les informations utiles et actuellement non disponibles par le système d’information pour guider sa négociation.

**À partir de l’annexe 1 :**

**1.1. Calculer le poids des charges les plus significatives dans le total des charges d’exploitation pour 2022 et pour 2023.**

**1.2. Rédiger une note structurée, chiffrée et argumentée, en deux pages maximum dans laquelle vous analysez l’évolution des charges d’exploitation entre 2022 et 2023. Préciser ensuite quelles sont les informations utiles mais actuellement non disponibles pour améliorer l’analyse.**

**À partir de l’analyse fonctionnelle du bilan et des informations énoncées en annexe 2 :**

**1.3. Calculer le fonds de roulement au 31/12/2022 et au 31/12/2023 puis justifier pourquoi un complément de dotation auprès de l’agglomération semble nécessaire.**

**PARTIE 2 – Analyse d’un projet d’investissement**

À la suite d’une enquête sur les besoins de transport, la Région a décidé de développer deux lignes de cars reliant plusieurs villes situées à une dizaine de kilomètres de l’agglomération, sous la responsabilité de la société TEV. L’objectif est d’assurer plusieurs allers-retours par jour en semaine et au moins deux le week-end.

Afin de simplifier les enjeux de ressources humaines pour la société TEV et la politique d’investissement pour l’agglomération, le choix de la sous-traitance pour assurer cette prestation est retenu. Néanmoins, le matériel acquis par le sous-traitant doit être rentable. Une étude est donc nécessaire pour proposer un contrat de sous-traitance acceptable.

Le taux d’IS retenu pour l’ensemble de la période pour le sous-traitant est de 25 %.

**À partir de l’annexe 3 :**

**1.4. Expliquer à quoi correspond le « taux sans risque ».**

**1.5. Après avoir précisé la signification de l’acronyme « Medaf », en expliquer le rôle.**

**1.6. Préciser quel est le rôle du coût du capital dans l'analyse d'un projet d'investissement. Le calculer.**

**À partir de l'annexe 4 et du coût du capital arrondi à 6,5 % :**

**1.7. Déterminer le montant de la prestation de sous-traitance pour que le projet soit rentable pour le sous-traitant.**

**1.8. Rédiger une note structurée afin de conseiller le sous-traitant et la société TEV sur la concrétisation de ce projet.**

## **DOSSIER 2 – Contrôle de gestion sociale**

Le montant de la subvention accordée à la société TEV par l'agglomération est calculé chaque année selon un barème qui tient compte de l'évolution des prix.

### **PARTIE 1 – Évolution de la masse salariale**

**À partir de l'annexe 1 :**

**2.1. Expliquer si l'on peut considérer que la part de la masse salariale de la société TEV dans les charges de la société TEV est importante. Préciser si elle englobe la totalité de la rémunération du facteur travail de cette entreprise.**

**À partir de l'annexe 5 :**

**2.2. Calculer l'évolution relative prévisible de la rémunération de la société TEV entre 2023 et 2024 en utilisant la formule d'indexation. Commenter le résultat obtenu.**

**À partir de l'annexe 6 :**

**2.3. Calculer la variation de la masse salariale entre 2022 et 2023 et décomposer cette variation en faisant apparaître un écart sur effectif global, un écart sur structure professionnelle et un écart sur salaires.**

**2.4. Expliquer l'augmentation de la masse salariale des seuls agents de maintenance.**

**2.5. Rédiger un commentaire permettant de synthétiser l'analyse de l'évolution constatée.**

### **PARTIE 2 – Budget de la masse salariale**

Pour faire face aux pressions inflationnistes, les représentants des salariés ont négocié âprement des augmentations de salaires pour l'année 2024 à venir. Ils exigeaient une augmentation salariale minimum de 4 %. Un accord a finalement été signé.

**À partir de l'annexe 7 :**

**2.6. Calculer la masse salariale prévue pour 2024 et la variation relative de la masse salariale entre 2023 et 2024.**

**2.7. Identifier un effet masse, un effet report et un effet niveau des variations de salaires accordées en 2024.**

**2.8. Déterminer s'il est possible de faire le lien entre les trois effets calculés dans la question précédente et la variation de la masse salariale entre 2023 et 2024.**

**2.9. Calculer l'augmentation maximum qu'il aurait fallu accorder au 1<sup>er</sup> juin si aucune augmentation n'avait été accordée en septembre, et sans modifier la variation de la masse salariale entre 2023 et 2024.**

**2.10. Rédiger un bref commentaire de synthèse sur l'analyse de l'évolution prévue de la masse salariale.**

### **PARTIE 3 – Analyse de l'absentéisme**

Le contrôleur de gestion cherche à anticiper l'absentéisme pour l'année 2024. Il propose deux hypothèses :

- Hypothèse 1 : l'absentéisme est une variable aléatoire que l'on peut modéliser par une loi normale ;
- Hypothèse 2 : l'absentéisme peut être modélisé par un modèle de régression linéaire permettant d'identifier une tendance et d'effectuer des prévisions si celle-ci se poursuit.

**Si l'on se place dans le cadre de l'hypothèse 1, et à l'aide des annexes 8 et 9 :**

**2.11. Déterminer les paramètres de la loi normale suivie par l'absentéisme dans la société TEV. Calculer la probabilité que l'absentéisme en 2024 dépasse celui de 2023. Déterminer alors le coût de cet absentéisme.**

**Si l'on se place dans le cadre de l'hypothèse 2, et à l'aide de l'annexe 10 :**

**2.12. Calculer l'absentéisme prévisible pour 2024. Déterminer le coût de cet absentéisme.**

**2.13. Apprécier la pertinence des deux hypothèses proposées pour modéliser l'évolution de l'absentéisme dans la société TEV.**

## **DOSSIER 3 – Étude comptable d'une restructuration**

La direction de la société TEV s'interroge sur le renouvellement du contrat d'Obligation de Services Publics (OSP) qui la lie à l'agglomération (contrat qui représente environ 80 % de son activité), et sur la poursuite d'une activité développée en parallèle, l'activité « T-EVE ».

Fort de ses compétences dans la gestion de réseaux, la société TEV a en effet créé et exploité une activité dans l'évènementiel : la gestion logistique d'évènements ponctuels de grande ampleur tels que les festivals, la participation aux JO de Paris 2024...

Cette activité T-EVE consiste à fournir clé en mains des solutions de transport adaptés à un contexte unique et très contraint (neutralité carbone, sécurisation et surveillance des flux, gestion des PMR...). La direction pense que ce savoir-faire doit pouvoir être exploité à plus grande échelle, indépendamment des autres activités dont l'avenir est remis en question à chaque renouvellement de contrat d'OSP.

Afin de favoriser le développement de cette activité, mais aussi de clarifier encore la gestion et les coûts des autres services proposés, la société TEV compte s'associer avec l'entreprise TRANS+ qui conçoit et détient des moyens de transport innovants.

TRANS+ est une filiale détenue à 90 % par le groupe EUROMOB, groupe coté sur un marché réglementé en France. Depuis quelques années, la stratégie du groupe consiste à isoler juridiquement les différentes activités exercées et à créer des partenariats pertinents, et dans ce cadre, TRANS+ a l'intention de se recentrer sur son cœur de métier à savoir l'innovation dans le domaine de la mobilité.

Cette association doit revêtir la forme d'une création d'une nouvelle structure dans laquelle TEV et TRANS+ seraient les uniques actionnaires en apportant chacune une branche d'activité autonome :

- La branche T-EVE pour la société TEV ;
- La branche MT (Moyens de Transport) pour TRANS+

Vous êtes missionné pour anticiper les conséquences comptables de cette restructuration prévue pour 2025.

### **PARTIE 1 – Restructuration par filialisation d'une activité**

**À partir des informations de l'annexe 11 :**

**3.1. Déterminer les valeurs réelles des branches apportées par chaque société.**

**3.2. Présenter la répartition du capital de la société TREVE au 01/01/2025.**

**3.3. Justifier la valorisation comptable des apports chez TREVE à la valeur réelle pour la branche MT et à la Valeur Nette Comptable (VNC) pour la branche T-EVE.**

**3.4. Présenter les écritures de constitution chez TREVE au 01/01/2025.**

### **PARTIE 2 – Consolidation de la filiale TREVE au sein du groupe TEV**

La question des comptes consolidés se pose pour la société TEV. La direction souhaite en comprendre les principaux aspects réglementaires et les conséquences.

**Sur la base des annexes 11 et 12 :**

**3.5. Rédiger une note à l'intention de la direction de TEV sur les règles françaises relatives :**

- a) À l'obligation d'établissement des comptes consolidés et aux impacts en matière de contrôle légal de ces comptes ;**
- b) Aux mesures d'exemption ;**
- c) Au référentiel comptable applicable ;**
- d) Puis conclure sur la situation de la société TEV.**

Afin d'obtenir une information utile, la direction de la société TEV prévoit d'établir des comptes consolidés fin 2025 selon le référentiel français. Votre rôle consiste à présenter certains travaux de consolidation relatifs à la filiale TREVE puis de conclure sur l'intérêt d'une telle démarche.



**3.6. Après avoir justifié de la nécessité de procéder à différents retraitements liés au travail de consolidation pour le groupe TEV en 2025 et de la méthode de consolidation à appliquer à la filiale TREVE, présenter les écritures correspondantes dans le journal de consolidation du bilan et du compte de résultat.**

**3.7. Démontrer qu'il n'est pas nécessaire, dans le cas de la consolidation de TREVE au groupe TEV, de réaliser des écritures d'écarts d'évaluation au journal de consolidation.**

**3.8. Calculer un éventuel écart d'acquisition lors de la prise de contrôle de TREVE par TEV.**

Par hypothèse, après tous les retraitements liés à la consolidation de la société TREVE au sein du groupe TEV, les capitaux propres de la société TREVE s'élèvent au 31/12/2025 à 140 000 € dont 15 000 € de résultat net de l'exercice et les titres de participation détenus par TEV s'élèvent à 85 000 €.

**3.9. Présenter un tableau de partage des capitaux propres de la filiale TREVE au sein du groupe TEV ainsi que l'écriture correspondante au 31/12/2025 (journal du bilan).**

**3.10. Proposer une brève conclusion sur l'intérêt comptable d'avoir restructuré l'entreprise et établi des comptes consolidés.**

**3.11. Indiquer, sans calcul ni écriture, les modalités de consolidation de TREVE au sein du groupe EUROMOB.**

## ANNEXE 1 : Note relative aux charges d'exploitation de la société TEV

Les relations entre la société TEV et l'agglomération sont inscrites dans un contrat d'obligation de service public conclu en 2019 pour une durée de 10 ans.

Dans le cadre de ce contrat, les missions sont ainsi clairement définies et réparties entre l'agglomération et la société publique locale de transport : l'agglomération détermine la politique des déplacements et le périmètre de transport (décisions de création, suppression ou modification de lignes de bus par exemple) et réalise également les investissements alors que la société publique locale de transport fournit les moyens humains à l'exploitation du réseau et assure l'entretien et la maintenance du matériel.

La société TEV propose une politique tarifaire mais c'est bien l'agglomération qui la valide.

Comme les produits provenant de la vente des titres de transport (tickets et abonnements) ne couvrent pas les charges d'exploitation liées au fonctionnement des lignes, le complément est supporté par l'agglomération par le biais d'une dotation globale annuelle. En 2023, l'agglomération a supporté un budget lié au transport urbain de 17 millions d'euros (14 millions d'euros pour le complément sur l'exploitation et 3 millions pour le renouvellement du matériel roulant et du mobilier urbain).

L'agglomération met à disposition de la société publique de transport une flotte de 69 véhicules ainsi qu'un parc de vélos et des locaux (pour le dépôt de bus et quelques bureaux).

En 2023, la société TEV est composée de 174 équivalents temps plein, les agents de conduite représentent près des trois quarts de ces ETP. Comme la conduite en milieu urbain est assez stressante pour les conducteurs de bus, la convention collective des agents leur est financièrement favorable. Les temps de pause sont fréquents et les services peuvent être souvent réalisés avec peu de coupures. Les besoins liés à un trafic plus dense et nécessitant plus de bus à certaines heures (le matin ou le soir par exemple) sont confiés à des sous-traitants (la grande partie des achats externes comptabilisés par la société TEV).

Selon les chiffres clés du transport public urbain publiés en 2019, pour une agglomération de 100 000 à 250 000 habitants, le coût par voyage est de 1,68 €, le coût par kilomètre est de 4,09 € et le taux de couverture des charges d'exploitation par les ventes des titres de transport de 29 %.

### Charges d'exploitation de la société TEV pour les années 2022 et 2023 (en euros)

	2023	2022
Achats de carburants et autres approvisionnements	3 150 000	1 260 000
Services extérieurs	5 880 000	5 140 000
Charges de personnel	7 938 000	7 680 000
Impôts et taxes	435 000	413 000
Dotations aux amortissements, dépréciations et provisions	95 000	68 000
Autres charges de gestion courante	58 200	11 500
<b>Total des charges d'exploitation</b>	<b>17 556 200</b>	<b>14 572 500</b>

### Autres informations relatives à l'activité de la société TEV

	2023	2022
Offre kilométrique	3 590 000 km	3 510 000 km
Nombre total de voyages	5 915 000	5 860 000
Subventions d'exploitation	14 000 000 €	11 320 000 €
Ventes de titres de transport	3 510 000 €	3 280 000 €

### **ANNEXE 2 : Extrait de la balance des comptes du patrimoine de la société TEV (en euros)**

Numéro de compte	Libellés	Au 31/12/2023	Au 31/12/2022
32	Stocks	155 000	126 000
40	Dettes fournisseurs	1 630 000	1 090 000
41	Clients et comptes rattachés	1 380 000	990 000
42	Dettes sociales	870 000	1 000 000
44	Créances – Etat et autres collectivités	450 000	350 000
486	Charges constatées d'avance	54 000	49 000
487	Produits constatés d'avance	4 800	4 400
512	Banque	364 000	462 500

L'essentiel des immobilisations nécessaires au transport urbain est enregistré dans le patrimoine de l'agglomération et seuls les logiciels, matériels de bureau et véhicules de service sont comptabilisés dans le bilan de la société TEV.

### **ANNEXE 3 : Informations relatives au calcul du coût du capital**

Le sous-traitant est une entreprise assurant des transports de personnes par autocars sur des trajets réguliers sur des distances à échelle départementale. La prestation qui lui est proposée présente le même risque d'exploitation et le même risque financier que son activité habituelle.

Au 31/12/2023, ses capitaux propres représentent 65 % de ses capitaux à long terme et ses dettes financières 35 % (avec un taux d'intérêt moyen de 3 %).

Les informations suivantes sont fournies par l'expert-comptable du sous-traitant :

- Taux sans risque : 2 %
- Prime de risque du marché : 6 %
- Coefficient bêta : 1,1

#### ANNEXE 4 : Informations relatives à la nouvelle prestation

Le sous-traitant prévoit l'acquisition, début 2024, de plusieurs autocars pour une valeur totale de 600 000 €. La durée de vie de chaque autocar est de 9 ans mais le contrat de sous-traitance prévoit une utilisation sur 5 ans seulement. Il est raisonnable d'évaluer la valeur résiduelle des autocars à l'issue du contrat à 150 000 € (valeur totale nette d'impôts sur la plus-value).

Compte tenu des frais prévisionnels liés au personnel de conduite, aux frais de maintenance et d'entretien et d'une quote-part de charges de structure, il est considéré un taux d'excédent brut d'exploitation de 60 %.

Le sous-traitant n'ayant que peu de stocks et la société TEV réglant au comptant, le projet génère une ressource en fonds de roulement estimée à 10 jours de chiffre d'affaires hors taxes.

#### ANNEXE 5 : Formule d'indexation de la subvention d'exploitation

Le contrat qui lie l'agglomération à la société TEV prévoit une actualisation de la rémunération tenant compte de l'évolution entre (n-1) et n des charges salariales (S), du prix du gazole (G), des prix à la consommation (C) et de frais de services divers (FSD) au travers de la formule suivante :

$$P_n = P_{n-1} \times \left( 0,03 + 0,70 \times \frac{S_n}{S_{n-1}} + 0,10 \times \frac{G_n}{G_{n-1}} + 0,07 \times \frac{C_n}{C_{n-1}} + 0,10 \times \frac{FSD_n}{FSD_{n-1}} \right)$$

Où  $P$  est le prix payé par l'agglomération à TEV l'année  $n$ ,  $S_n$  est le montant de la masse salariale l'année  $n$ ,  $G_n$  le prix du gazole l'année  $n$ ,  $C_n$  le montant des prix à la consommation et  $FSD_n$  le montant des frais de service divers de l'année  $n$ .

	Explication	Base 100 en 2023	Valeur prévue en 2024
S	Moyenne arithmétique des indices trimestriels du salaire horaire de base chargé des ouvriers	100	113
G	Moyenne des indices mensuels des prix à la consommation de gazole	100	150
C	Moyenne des indices des prix à la consommation de réparation des véhicules personnels	100	110
FSD	Moyenne des frais et services divers	100	110

### ANNEXE 6 : Informations relatives à la nouvelle prestation

Catégorie	2023			2022		
	Effectif	Salaire moyen annuel (chargé)	Total	Effectif	Salaire moyen annuel (chargé)	Total
Agents de maintenance	11	39 900	438 900	10	41 000,00	410 000
Agents de conduite	125	45 345	5 668 125	130	43 400,00	5 642 000
Personnel administratif	10	47 300,30	473 003	9	46 300,00	416 700
Personnel commercial et exploitation	28	48 499	1 357 972	25	48 452,00	1 211 300
<b>Total</b>	<b>174</b>		<b>7 938 000</b>	<b>174</b>		<b>7 680 000</b>

### ANNEXE 7 : Augmentations collectives de salaires prévues en 2024

Il est prévu de revaloriser les salaires de manière collective de 1 % au premier juin 2024 et de 3 % au premier novembre 2024. La masse salariale du mois de décembre 2023 était de 662 000 €.

### ANNEXE 8 : Évolution de l'absentéisme

Le tableau ci-dessous retrace l'évolution du taux d'absentéisme exprimé en pourcentage par rapport à l'effectif présent et rémunéré. L'absentéisme de courte durée est plus fréquent chez les agents les plus jeunes, et les arrêts de travail longs générés par des accidents du travail ou des maladies professionnelles sont plus fréquents chez les plus âgés.

**Taux d'absentéisme exprimé en pourcentage, par cause et par rapport à l'effectif présent et rémunéré**

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Moyenne et écart type
Maladie rémunérée	2,71	3,02	3,5	4,58	4,25	4,2	4,82	2,73	3,48	3,45	
Longue maladie non rémunérée	1,51	1,62	1,65	1,73	1,92	2,18	2,1	2,16	1,86	1,65	
Accident du travail et maladie professionnelle	0,21	0,25	0,45	0,71	1,12	1,4	0,68	1,47	0,77	0,56	
Maternité et paternité	0,06	0,03	0,05	0,03	0,15	0,29	0,14	0,39	0,17	0,09	
<b>Total : Absentéisme effectif présent</b>	<b>4,49</b>	<b>4,92</b>	<b>5,65</b>	<b>7,05</b>	<b>7,44</b>	<b>8,07</b>	<b>7,74</b>	<b>6,75</b>	<b>6,28</b>	<b>5,75</b>	$m = 6,414$ $\sigma = 1,142$

Le pourcentage de la masse salariale consacré aux actions de formation était de 1 % en 2015, soit le niveau minimum exigible. Il a peu varié jusqu'en 2018. Il a augmenté à partir de 2019 pour atteindre 3,25 % en 2022. 92 agents ont bénéficié d'au moins une action de formation en 2022. Tout le personnel a été formé aux procédures de mise en sécurité : « gestes et postures », « premiers secours » et « gestion du feu ».

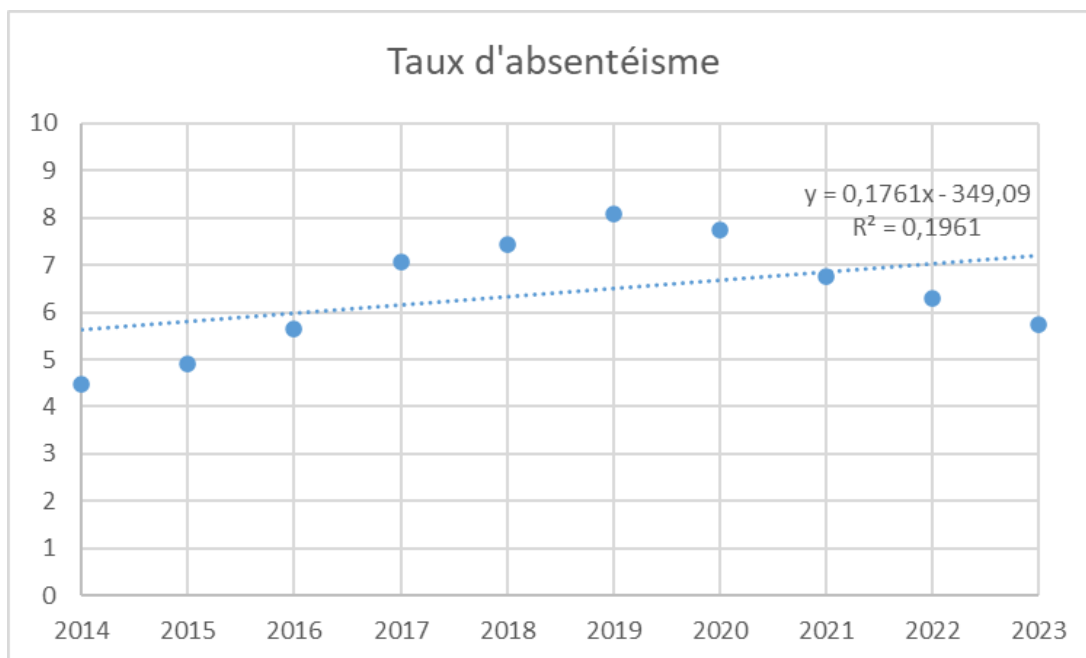
**ANNEXE 9 : Extraits de la table de la loi normale centrée réduite**

La variable T suit une loi Normale centrée réduite, et  $p(T \leq t)$  est la probabilité que T soit inférieur à t. La table fournit les valeurs de  $p(T \leq t)$ .

t	0,00	0,01	0,02	0,03	0,04	0,05	0,06	0,07	0,08	0,09
0,0	0,5000	0,5040	0,5080	0,5120	0,5160	0,5199	0,5239	0,5279	0,5319	0,5359
0,1	0,5398	0,5438	0,5478	0,5517	0,5557	0,5596	0,5636	0,5675	0,5714	0,5753
0,2	0,5793	0,5832	0,5871	0,5910	0,5948	0,5987	0,6026	0,6064	0,6103	0,6141
0,3	0,6179	0,6217	0,6255	0,6293	0,6331	0,6368	0,6406	0,6443	0,6480	0,6517
0,4	0,6554	0,6591	0,6628	0,6664	0,6700	0,6736	0,6772	0,6808	0,6844	0,6879
0,5	0,6915	0,6950	0,6985	0,7019	0,7054	0,7088	0,7123	0,7157	0,7190	0,7224
0,6	0,7257	0,7291	0,7324	0,7357	0,7389	0,7422	0,7454	0,7486	0,7517	0,7549
0,7	0,7580	0,7611	0,7642	0,7673	0,7704	0,7734	0,7764	0,7794	0,7823	0,7852
0,8	0,7881	0,7910	0,7939	0,7967	0,7995	0,8023	0,8051	0,8078	0,8106	0,8133
0,9	0,8159	0,8186	0,8212	0,8238	0,8264	0,8289	0,8315	0,8340	0,8365	0,8389
1	0,8413	0,8438	0,8461	0,8485	0,8508	0,8531	0,8554	0,8577	0,8599	0,8621
1,1	0,8643	0,8665	0,8686	0,8708	0,8729	0,8749	0,8770	0,8790	0,8810	0,8830
1,2	0,8849	0,8869	0,8888	0,8907	0,8925	0,8944	0,8962	0,8980	0,8997	0,9015
1,3	0,9032	0,9049	0,9066	0,9082	0,9099	0,9115	0,9131	0,9147	0,9162	0,9177
1,4	0,9192	0,9207	0,9222	0,9236	0,9251	0,9265	0,9279	0,9292	0,9306	0,9319
1,5	0,9332	0,9345	0,9357	0,9370	0,9382	0,9394	0,9406	0,9418	0,9429	0,9441
1,6	0,9452	0,9463	0,9474	0,9484	0,9495	0,9505	0,9515	0,9525	0,9535	0,9545
1,7	0,9554	0,9564	0,9573	0,9582	0,9591	0,9599	0,9608	0,9616	0,9625	0,9633
1,8	0,9641	0,9649	0,9656	0,9664	0,9671	0,9678	0,9686	0,9693	0,9699	0,9706
1,9	0,9713	0,9719	0,9726	0,9732	0,9738	0,9744	0,9750	0,9756	0,9761	0,9767
2	0,9772	0,9778	0,9783	0,9788	0,9793	0,9798	0,9803	0,9808	0,9812	0,9817
2,1	0,9821	0,9826	0,9830	0,9834	0,9838	0,9842	0,9846	0,9850	0,9854	0,9857
2,2	0,9861	0,9864	0,9868	0,9871	0,9875	0,9878	0,9881	0,9884	0,9887	0,9890
2,3	0,9893	0,9896	0,9898	0,9901	0,9904	0,9906	0,9909	0,9911	0,9913	0,9916
2,4	0,9918	0,9920	0,9922	0,9925	0,9927	0,9929	0,9931	0,9932	0,9934	0,9936
2,5	0,9938	0,9940	0,9941	0,9943	0,9945	0,9946	0,9948	0,9949	0,9951	0,9952
2,6	0,9953	0,9955	0,9956	0,9957	0,9959	0,9960	0,9961	0,9962	0,9963	0,9964
2,7	0,9965	0,9966	0,9967	0,9968	0,9969	0,9970	0,9971	0,9972	0,9973	0,9974
2,8	0,9974	0,9975	0,9976	0,9977	0,9977	0,9978	0,9979	0,9979	0,9980	0,9981
2,9	0,9981	0,9982	0,9982	0,9983	0,9984	0,9984	0,9985	0,9985	0,9986	0,9986

## ANNEXE 10 : Régression linéaire effectuée à partir de l'évolution de l'absentéisme

Le graphique ci-dessous présente l'évolution du taux d'absentéisme au sein de la société TEV. Une droite d'ajustement a été tracée (à l'aide d'un tableur) et les options « équation de la droite de tendance » ainsi que « qualité de la régression » ont été cochées.



## ANNEXE 11 : Informations sur la constitution de la société TREVE

### Descriptif de l'opération de restructuration :

Les négociations entre TEV et TRANS+ prévoient la création de la Société par Actions Simplifiée TREVE au 1<sup>er</sup> janvier 2025 dont le capital sera composé de 100 actions de 100 € de nominal.

Les associés s'engagent à apporter chacun une branche d'activité dont les valeurs seront déterminées au 31/12/2024.

Le taux d'IS est réputé stable à 25 % et les exercices comptables de toutes les sociétés concernées par l'opération correspondent à l'année civile.

Les apports sont placés sous le régime fiscal de faveur des fusions de l'article 210-A du CGI.

### Données chiffrées des activités apportées par TEV et par TRANS+ au 31/12/2024 :

Branches apportées	Par TEV : Activité T-EVE			Par TRANS+ : Activité MT		
	Brut	Amort. & Dépr.	Net	Brut	Amort. & Dépr.	Net
Immobilisations	10 000 <sup>(1)</sup>	2 000	8 000	150 000 <sup>(2)</sup>	120 000	30 000
Stocks	1 000		1 000	2 000	1 000	1 000
Créances	5 000		5 000	8 000		8 000
Trésorerie	4 000		4 000	1 000		1 000
Provisions						0 <sup>(3)</sup>
Dettes			8 000			15 000 <sup>(4)</sup>

### Informations complémentaires sur les éléments apportés :

- (1) Les immobilisations correspondent à du matériel informatique et des logiciels acquis.  
Un logiciel conçu en interne par TEV et exclusivement utilisé pour l'activité T-EVE, a un coût de production de 54 554 € HT et a fait l'objet d'une inscription en charges dans ses comptes annuels.  
Un autobus « grand luxe » fait l'objet d'un contrat de crédit-bail de 10 ans pour des redevances annuelles de 50 000 € HT chaque 1<sup>er</sup> janvier depuis la signature du contrat le 01/01/2022. Le prix de levée d'option s'élève à 10 000 € HT et sera versé le 01/01/2032. Ce contrat dont le tableau d'analyse est fourni en annexe 12 révèle une plus-value de 45 446 € avant impôt au 31/12/2024.
- (2) Une construction dont la valeur d'origine de 100 000 € HT a été amortie 30 années sur les 40 prévues. La valeur réelle est cependant estimée à 55 000 €.
- (3) La société TRANS+ a conclu un accord avec les salariés de la branche MT pour des indemnités de départ à la retraite (IDR) estimées à 10 000 € et inscrites en annexe.
- (4) La moitié des dettes correspond à une créance chez EUROMOB, la société mère du groupe EUROMOB.



**ANNEXE 12 : Compléments d'informations sur certains actifs et passifs apportés à la société TREVE au 01/01/2025**

- Les frais de développement relatifs au logiciel conçu en interne par TEV en 2024 pour 54 554 € HT et transféré à TREVE au 01/01/2025, respectaient tous les critères d'activation. Terminé le 31/12/2024 ce logiciel a une durée d'utilisation prévue de 5 ans.
- L'autobus pris en crédit-bail a fait l'objet d'une étude afin d'en déterminer tous les éléments chiffrés dans une optique économique :

Autobus en crédit-bail	Capital de début de période	Redevances	Intérêts au taux effectif (7 %)	Amortissements	Capital fin de période
01/01/2022	380 845	50 000		50 000	330 845
01/01/2023	330 845	50 000	23 159	26 841	304 004
01/01/2024	304 004	50 000	21 280	28 720	275 285
01/01/2025	275 285	50 000	19 270	30 730	244 554
01/01/2026	244 554	50 000	17 119	32 881	211 673
01/01/2027	211 673	50 000	14 817	35 183	176 490
01/01/2028	176 490	50 000	12 354	37 646	138 845
01/01/2029	138 845	50 000	9 719	40 281	98 564
01/01/2030	98 564	50 000	6 899	43 101	55 463
01/01/2031	55 463	50 000	3 882	46 118	9 346
01/01/2032	9 346	10 000	654	9 346	0

**Remarque : les montants sont présentés avec un arrondi à l'euro.**

On indique que les frais liés à ce contrat ont été de 19 155 € HT pour TEV et de 11 530 € HT pour le bailleur lors de la signature du contrat. À cette même date, la durée d'utilisation prévue de cet autobus était de 20 ans, durée qui est inchangée malgré le transfert en cours d'utilisation à TREVE.

- La construction apportée par TRANS+ dont la valeur réelle au 31/12/2024 était de 55 000 € poursuit son amortissement sur 10 ans.
- Fin 2025, le montant des indemnités de départ à la retraite sont évalués à 12 000 € et ont été inscrit en provisions.
- La dette apportée par TRANS+ à TREVE correspondant à une créance chez EUROMOB existe toujours pour le même montant au 31/12/2025 (voir annexe 11).