

Châlons-en-Champagne, le 30 décembre 2011

**Le Président**

**LETTRE RECOMMANDEE AVEC ACCUSE DE RECEPTION**

**Personnel - Confidentiel**

N° G/518/JL/IH/2011

Monsieur le Président,

Par courriers en date du 22 novembre 2011, je vous ai adressé ainsi qu'à votre prédécesseur le rapport d'observations définitives arrêté par la chambre dont il a été accusé réception le 23 novembre 2011.

En application de l'article L. 243-5 du code des juridictions financières, chaque destinataire disposait d'un délai d'un mois pour adresser au greffe de la chambre régionale des comptes une réponse écrite.

Aucune réponse écrite n'étant parvenue à la chambre à l'issue du délai fixé, je vous transmets donc le document final constitué du seul rapport d'observations définitives.

Je vous rappelle que celui-ci devra :

1. faire l'objet d'une inscription à l'ordre du jour de la plus proche réunion de l'assemblée délibérante ;
2. être joint à la convocation adressée à chacun des membres de l'assemblée délibérante ;
3. donner lieu à un débat.

Il vous appartiendra d'informer la chambre de la date à laquelle le rapport d'observations et la réponse jointe auront été portés à la connaissance de l'assemblée délibérante.

Après cette réunion, ces observations et la réponse jointe deviendront communicables à toute personne qui en ferait la demande conformément à la loi du 17 juillet 1978.

En application des dispositions de l'article R. 241-23 du code des juridictions financières, les présentes observations et la réponse jointe sont également transmises à Monsieur le Préfet des Ardennes et à Monsieur l'administrateur général des finances publiques des Ardennes.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Jean LACHKAR

Conseiller référendaire  
à la Cour des comptes

**Monsieur Dominique GUERIN**  
**Président de la régie départementale**  
**des transports des Ardennes**  
**46, route de Warnécourt**  
**B.P. 11**  
**08000 PRIX-LES-MEZIERES**

**RAPPORT D'OBSERVATIONS DEFINITIVES ETABLI A LA SUITE DE  
L'EXAMEN DE LA GESTION DE LA REGIE DEPARTEMENTALE DE  
TRANSPORTS DES ARDENNES**

**A compter de l'exercice 2004**

La régie départementale des transports des Ardennes (ci-après RDTA) est un établissement public à caractère industriel et commercial créé par le conseil général des Ardennes afin d'assurer l'exécution du service public du transport des voyageurs dans le département des Ardennes. En tant qu'établissement public à caractère industriel et commercial, les possibilités de diversification de l'activité de la RDTA sont limitées par les principes de rattachement et de spécialité. Elles sont aussi limitées par le droit de la concurrence et par les dispositions du droit communautaire spécifiques au domaine du transport public de voyageurs.

Si la situation financière de la régie est satisfaisante du fait de la constante supériorité, pour la période sous revue des ressources de gestion sur les charges de gestion, les pertes de recettes constatées en fin de période, liées à la décision du conseil général des Ardennes de ne plus assurer la gratuité du transport scolaire des lycéens, limiteront les marges de manœuvre financières de la régie.

Enfin, la RDTA, qui est une entité adjudicatrice et qui à ce titre est soumise aux dispositions de la deuxième partie du code des marchés publics, a recours à la procédure de l'accord-cadre pour répondre à ces besoins, procédure qui apparaît particulièrement adaptée à l'activité de la régie.

### **Rappel de la procédure**

Le contrôle de la régie départementale des transports des Ardennes à compter de l'exercice 2004 a été inscrit au programme 2010 de la Chambre régionale des comptes de Champagne-Ardenne.

Conformément à l'article R. 211-2 du code des juridictions financières, l'engagement du contrôle a été notifié au représentant légal de la régie départementale de transports des Ardennes par lettre recommandée en date du 10 septembre 2010. La lettre précisait la période sous revue ainsi que le nom du magistrat chargé du contrôle.

L'entretien de fin d'instruction prévu aux articles L. 243-1 du code des juridictions financières a eu lieu le 15 juin 2011 à Prix-les-Mézières avec M. Dominique GUERIN, président du conseil d'administration de la RDTA depuis le 28 avril 2011, M. Jean VERZEAUX, ancien président du conseil d'administration, assistés de M. Fabrice DENIS, directeur de la RDTA et de M. Eric LALLEMENT, agent comptable de la RDTA.

Le contrôle a été conduit sur pièces à partir des comptes produits par le comptable et sur place dans les locaux de la régie départementale de transports des Ardennes. Des questionnaires ont, en outre, été adressés au directeur général de la Régie départementale de transports des Ardennes et au comptable.

Les investigations ont porté essentiellement sur les points suivants : le régime juridique de la régie, la situation financière et les procédures de commande publique.

Dans sa séance du 23 juin 2011, la chambre a délibéré sur les observations provisoires.

Par courriers en date du 28 juin 2011, dont il a été accusé réception le 29 juin 2011, les observations provisoires ont été notifiées à M. Guérin, président de la RDTA, et à M. Verzeaux, ancien président de la RDTA. Des extraits des observations provisoires ont été notifiés par courriers en date du 28 juin 2011, dont il a été accusé réception le 29 juin 2011, au maire de la commune de Revin, à la présidente de la communauté d'agglomération de Charleville-Mézières et au directeur de la Société d'Exploitation des Transports de l'Agglomération Carolomacérienne (SETAC). Seuls le président de la RDTA, le maire de la commune de Revin et le directeur de la SETAC ont adressé à la chambre une réponse écrite dans les délais impartis.

Aucune demande d'audition n'a été formulée.

## **I. LA RDTA, UN ETABLISSEMENT PUBLIC A CARACTERE INDUSTRIEL ET COMMERCIAL CREE PAR LE CONSEIL GENERAL DES ARDENNES**

La régie départementale de transports des Ardennes est un établissement public à caractère industriel et commercial doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Ce statut a été adopté à la suite d'une délibération du conseil général des Ardennes en date du 20 mai 1981.

Le conseil général des Ardennes, en qualité d'autorité organisatrice, a confié à la régie départementale de transports des Ardennes l'exploitation du service de transports publics de voyageurs. Conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, la RDTA est un établissement public à caractère industriel et commercial (1.1) et à ce titre, cette régie est soumise à un régime juridique particulier (1.2).

### **1.1. Un mode de gestion du service public conforme aux dispositions législatives et réglementaires**

Le Conseil général des Ardennes a attribué à la RDTA l'exploitation du service public de transports de voyageurs sans mise en concurrence conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur (1.1.1). De même, pour le transport scolaire, le conseil général a attribué certaines lignes par convention, et dans ce cas, la RDTA était en concurrence avec des transporteurs privés pour soumissionner à ces conventions (1.1.2).

#### ***1.1.1. L'exploitation du service public de transports des voyageurs***

La régie départementale de transports des Ardennes est devenue un établissement public à caractère industriel et commercial à la suite d'une délibération du conseil général des Ardennes en date du 20 mai 1981.

A l'époque le régime juridique des transports publics de voyageurs était défini par les dispositions de la loi n° 79-475 du 19 juin 1979 et par les décrets n° 80-850 et 80-851 du 29 octobre 1980.

L'article 4 de la loi du 19 juin 1979 prévoyait que « les services de transports publics d'intérêt local ne pouvaient être exploités que dans les conditions suivantes :

- par une régie instituée par l'autorité organisatrice, selon les modalités juridiques, administratives et financières définies par décret en Conseil d'Etat ;
- dans le cadre d'un contrat conclu entre l'autorité organisatrice et l'exploitant, comportant une convention et un cahier des charges (...) »

Le décret n° 80-851 du 29 octobre 1980 distinguait entre l'exploitation dans le cadre d'un contrat et les régies. Pour les régies, en application de l'article 15 de ce décret, il est prévu que la régie de transport est créée « *par une délibération de l'autorité organisatrice sous la forme d'un établissement public à caractère industriel ou commercial* ».

La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 prévoyait des dispositions identiques dans son article 7 : « *L'Etat, et dans la limite de leurs compétences, les collectivités territoriales ou leurs groupements, organisent les transports publics réguliers de personnes. L'exécution du service est assurée soit, en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'autorité compétente* ».

L'article 12 du décret n° 85-891 du 16 août 1985 précise quant à lui que les régies visées à l'article 7 de la loi du 30 décembre 1982 sont soit des établissements publics à caractère industriel et commercial soit des régies dotées de la seule autonomie financière.

Désormais, les dispositions relatives aux services de transport public de personnes sont codifiées dans le code des transports (articles L. 1221-1 et suivants du code des transports), ces dispositions prévoient que l'exécution des services de transports public de personnes réguliers est assurée soit en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention avec l'autorité organisatrice. Les dispositions de l'article L. 1221-8 précisent que les régies de transports publics de personnes peuvent être constituées sous forme d'établissement public à caractère industriel et commercial.

Il existe une constante dans ces dispositions relatives au mode de gestion du service public de transports de personnes, l'autorité organisatrice peut décider de confier l'exécution de cette mission de service public à un tiers ou l'assurer directement en régie. Ce dernier cas vise aussi bien l'hypothèse de la gestion en régie directe par l'autorité organisatrice que l'hypothèse de la création par cette autorité d'une structure juridique spécialement affectée à cette mission. Dans ce dernier cas, et par dérogation au principe selon lequel les personnes publiques, lorsqu'elles choisissent de faire appel à un tiers, doivent pour lui passer commande, le mettre en concurrence dans le cadre d'une délégation de service public ou d'un marché public, la mise en concurrence n'est justement pas nécessaire.

En effet, la création d'un établissement public s'opère normalement sans publicité ni mise en concurrence. La délibération du conseil général des Ardennes a créé un établissement public et l'a affecté à la mission de service public correspondant à sa spécialité statutaire, le transport public de voyageurs. Aucune procédure de publicité et de mise en concurrence ne doit être mise en œuvre puisqu'il ne s'agit pas de choisir un opérateur parmi des candidats concurrents mais d'aménager une structure administrative (dotée de la personnalité juridique).

En outre, ce mode de gestion d'un service public par l'autorité organisatrice est proche de la notion d'opérateur « in house » issue du droit communautaire. Une relation dite « in house » existe entre une personne publique et un tiers auquel elle confie l'exécution d'une mission de service public lorsque, d'une part, la personne publique exerce sur l'organisme auquel elle entend faire appel un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services et, d'autre part, lorsque cet organisme consacre l'essentiel de ses activités au profit de la personne publique à l'origine de sa création.

La notion de contrôle comparable est définie dans un arrêt de la Cour de Justice des communautés européennes (CJCE 13 octobre 2005 Parking Brixen aff. C-458/03) : le contrôle doit permettre à l'autorité publique ou aux autorités publiques d'influencer les décisions de l'organisme tant sur les objectifs stratégiques que sur les décisions importantes. Dans le cadre des relations entre la RDTA et le conseil général des Ardennes, il est satisfait à la première condition. En effet, d'après les statuts de l'établissement public, il est prévu que le conseil d'administration de l'établissement est composé de treize membres désignés par le Conseil général, parmi lesquels huit sont des conseillers généraux.

L'article 14 des statuts prévoit que le Conseil général « peut arrêter un programme d'action pluriannuel sur proposition du conseil d'administration de la RDTA » et que la RDTA « rend compte annuellement à l'autorité organisatrice de l'état d'avancement du programme d'action pluriannuel ».

La seconde condition, liée à l'activité de l'opérateur qui doit être essentiellement consacrée à l'autorité organisatrice est également remplie. Certes, et comme on le verra plus tard, la RDTA ne travaille pas exclusivement pour le compte de l'autorité organisatrice puisqu'elle a conclu un contrat de délégation de service public avec la commune Revin et qu'elle a créé une filiale, qu'elle détient à 95 % qui est titulaire du contrat de délégation de service public des transports urbains de la communauté d'agglomération de Charleville-Mézières. Pour autant, cette diversification paraît conforme avec la jurisprudence de la Cour de justice des communautés européennes qui a admis que l'opérateur puisse avoir une activité annexe mineure, à hauteur de 10 % (CJCE 19 avril 2007 Asemfo aff. C-295/05).

Dans ces conditions, et compte tenu de l'état actuel des relations entre le conseil général et la RDTA, il est possible de considérer que l'on est en présence d'une prestation intégrée qui permet de ne pas appliquer les dispositions des articles L. 1411-1 et suivants du code général des collectivités territoriales ou du code des marchés publics.

### ***1.1.2. L'exploitation de certaines lignes de transports scolaires en concurrence avec les transporteurs privés***

La RDTA exploite des lignes desservant des établissements scolaires dans le cadre de conventions conclus avec le conseil général des Ardennes. Aucune disposition législative ou réglementaire n'interdit à une régie de transports de répondre à des mises en concurrence par l'autorité organisatrice dont elle procède.

Ces conventions sont conclues pour une durée déterminée et la rémunération du service est assurée moyennant un prix fixé forfaitairement qui prend en compte, le prix kilométrique, le taux horaire (frais salariaux des conducteurs), et la mise à disposition des véhicules.

Compte tenu du mode de rémunération du contractant qui n'est pas lié aux résultats d'exploitation du service, ces conventions ne sont pas des contrats de délégation de service public et peuvent être qualifiées de marchés publics. Les établissements publics à caractère industriel et commercial peuvent se porter candidat à l'attribution d'un marché public<sup>1</sup>.

## **1.2. Un régime juridique contraignant**

En tant qu'établissement public, la RDTA est soumise à des sujétions spécifiques (1.2.1) et en tant qu'établissement public gérant un service public de transport, les conditions dans lesquelles elle exerce sa mission sont régies par des dispositions particulières du droit communautaire (1.2.2).

### ***1.2.1. Un établissement public soumis au principe de rattachement et au principe de spécialité***

En qualité d'établissement public, la RDTA est soumise au principe de rattachement et au principe de spécialité.

En application du principe de rattachement, un établissement public n'a ni le choix de sa création ni le choix de sa disparition. Il n'est pas maître non plus de l'étendue de son champ de compétence ni de son degré d'autonomie, ces décisions relèvent de la personne publique qui le crée, en l'espèce le conseil général des Ardennes.

---

<sup>1</sup> Article 1 du code des marchés publics : « Les marchés publics sont les contrats conclus à titre onéreux entre les pouvoirs adjudicateurs définis à l'article 2 et des opérateurs économiques publics ou privés, pour répondre à leurs besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services. »

Le règlement intérieur de la RDTA approuvé par délibération du conseil général des Ardennes en date du 5 décembre 1994 définit l'étendue de la compétence de la RDTA en précisant les activités de la RDTA et son degré d'autonomie en décrivant les conditions de fonctionnement de la régie.

Le principe de spécialité (qui constitue un principe général du droit – CE 4 mars 1938 Consorts le Clerc) implique qu'un établissement public a un champ d'action limité. Le Conseil d'Etat admet toutefois une conception souple de ce principe pour les établissements publics exerçant des activités économiques. Ainsi, le principe de spécialité interdit à un établissement public d'exercer des activités étrangères à sa mission, sauf si ces activités en sont le complément normal et sont directement utiles pour l'amélioration des conditions d'exercice de celle-ci (CE 29 décembre 1999 Société consortium français de localisation n° 185970).

Les activités de la RDTA qui sont définies à l'article 3 du règlement intérieur sont pour l'essentiel conformes à cette définition du principe de spécialité même si le chapitre 3 de cet article relatif aux activités annexes contient une disposition « Travaux d'entretien pour les tiers » qui apparaît bien vague au regard des exigences du principe de spécialité. En tout état de cause, il résulte de ce qui précède qu'une éventuelle diversification d'activité de la RDTA doit être précédée de l'adoption d'une délibération du conseil général des Ardennes approuvant la modification de la partie du règlement intérieur qui définit les missions de la régie.

### ***1.2.2. Un établissement public soumis au droit communautaire***

L'article L. 1221-3 du code des transports renvoie au règlement communautaire (CE) n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 quant aux conditions dans lesquelles est assurée l'exécution des services de transports public. Cette référence est importante, car au nombre des dérogations au principe de mise en concurrence prévues par ce règlement communautaire, figure notamment la possibilité d'attribuer directement et sans mise en concurrence la gestion d'un service de transports public de voyageurs à un « opérateur interne ».

Selon ce règlement communautaire, l'attribution d'une telle mission de service public à un opérateur tiers à la collectivité sur lequel elle dispose d'un « contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services » n'exige pas comme cela est le cas en matière de marchés publics et de concessions de service, une détention exclusive du capital de l'opérateur interne par des personnes publiques.

Le règlement communautaire prévoit aussi des limites. Ainsi, l'opérateur interne ne pourra bénéficier de la dérogation au principe de mise en concurrence que s'il circonscrit son activité au transport public de voyageurs sur le territoire de l'autorité locale organisatrice.

Il interdit également à l'opérateur interne de soumissionner à d'autres contrats de service public en dehors de la ou des collectivités de rattachement et il prévoit un recours à la sous-traitance limité pour éviter tout risque de contournement du cadre défini par le règlement.

### **1.3. La diversification des activités de la RDTA**

La RDTA détient la majorité du capital d'une société par action simplifiée, la Société d'Exploitation des Transports de l'Agglomération Carolomacérienne (SETAC) qui est attributaire du contrat de délégation de service public du transport urbain de l'agglomération de Charleville-Mézières (1.3.2), elle est également délégataire dans le cadre d'un contrat de délégation de service public conclu avec la commune de Revin (1.3.1).

### 1.3.1. Le contrat de délégation de service public conclu avec la commune de Revin

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2004, la commune de Revin, en qualité d'autorité organisatrice, a conclu avec la RDTA un contrat de délégation de service public relatif au transport scolaire sur le territoire de la commune de Revin. Un premier contrat a été conclu pour la période du 1<sup>er</sup> juillet 2004 au 31 juillet 2009 et une nouvelle convention a été conclue pour la période du 1<sup>er</sup> septembre 2009 au 31 août 2014.

Cette convention de délégation de service public a pour objet de confier à la RDTA les différents transports scolaires sur la commune de Revin (ramassage des élèves se rendant à la Cité scolaire et au collège, cantine scolaire, soutien scolaire).

Dans un avis du 8 septembre 2000, Société Jean Louis Bernard Consultants, le Conseil d'Etat a admis qu'une personne publique puisse se porter candidate à l'attribution d'un marché public ou d'un contrat de délégation de service public. Ce principe a été réaffirmé dans un arrêt du 16 décembre 2000, Compagnie générale Méditerranéenne d'exploitation des services d'eau n° 212054<sup>2</sup>.

Cette possibilité est assortie de deux réserves : la première tient au principe de spécialité, la RDTA en qualité d'établissement public est soumise au principe de spécialité et ne peut donc candidater pour des contrats de délégation de service public qui la conduirait à sortir de sa spécialité, ce n'est pas le cas en l'espèce.

Une autre réserve résulte de l'avis précité du Conseil d'Etat : « *Pour que soient respectés tant les exigences de l'égal accès aux marchés publics que le principe de liberté de la concurrence qui découle notamment de l'ordonnance du 1er décembre 1986, l'attribution d'un marché public ou d'une délégation de service public à un établissement administratif suppose, d'une part, que le prix proposé par cet établissement public administratif soit déterminé en prenant en compte l'ensemble des coûts directs et indirects concourant à la formation du prix de la prestation objet du contrat, d'autre part, que cet établissement public n'ait pas bénéficié, pour déterminer le prix qu'il a proposé, d'un avantage découlant des ressources ou des moyens qui lui sont attribués au titre de sa mission de service public et enfin qu'il puisse, si nécessaire, en justifier par ses documents comptables ou tout autre moyen d'information approprié* ».

Dans un arrêt du 15 janvier 1936, Compagnie des omnibus et tramway de Lyon, la Cour de Cassation avait jugé que « *On ne saurait interdire au concessionnaire d'un service public une activité industrielle et commerciale étrangère à l'objet même de sa concession qu'autant qu'il est établi que les avantages que sa concession lui procurent ont pour effet de rompre en sa faveur, dans l'exercice de son industrie, l'égalité qui doit présider au libre jeu de la concurrence* ».

Ainsi, lorsqu'une personne publique gère un service public et lorsqu'elle choisit d'intervenir sur un marché ouvert à la concurrence, elle ne peut utiliser les avantages dont elle est dotée pour assurer le service public pour proposer des prix inférieurs à ceux de la concurrence en sous-estimant ses coûts réels.

Dans un avis du 9 juin 1999 (avis n° 99-A-11 du 9 juin 1999), le Conseil de la concurrence a examiné l'hypothèse d'une régie qui répond à des appels à la concurrence organisés par des collectivités autre que celle qui l'a instituée. Le Conseil a estimé que le droit de la concurrence devait s'appliquer de la même façon aux opérateurs privés et aux régies. Selon le Conseil, « *des offres reposant sur des prix prédateurs rendus possibles par la détention, par ailleurs, d'une position dominante pourraient constituer des pratiques prohibées par l'article 8 de l'ordonnance du 1<sup>er</sup> décembre 1986 et par l'article 82 (ex-86) du Traité de Rome* ».

---

<sup>2</sup> « *Considérant que le principe de la liberté du commerce et de l'industrie ne fait pas obstacle, par lui-même, à ce qu'un établissement public se porte candidat à l'obtention d'une délégation de service public proposée par une collectivité territoriale ;* »

Par ailleurs, dans une telle hypothèse, le Conseil de la concurrence a recommandé que les *« régies de transports disposent d'une comptabilité analytique qui permette de connaître la rentabilité de leurs différentes activités et la part des subventions affectée à chacune de celle-ci, en distinguant plus particulièrement les activités qui ont été attribuées directement par une autorité organisatrice de celles qui entrent en concurrence avec une entreprise privée »*.

Concernant le contrat de délégation de service public de Revin, la RDTA ne tient pas de comptabilité séparée. Il est d'ailleurs difficile d'isoler le coût de cette activité accessoire de la régie car elle est parfois directement liée à l'activité principale. En effet, si pour certains services de transports scolaire assurés sur Revin, la RDTA met en œuvre des moyens spécifiques (trajets aller et retour du midi par exemple), pour d'autres services, ce sont les lignes régulières de la RDTA qui sont utilisées, les enfants de Revin utilisant ces cars pour rejoindre leurs établissements scolaires. Dans ce cas, la RDTA ne facture à la ville de Revin qu'un complément de prix pour les enfants relevant de la compétence de la ville de Revin, ce complément de prix ne correspondant pas, selon la RDTA, à la compensation de coûts qu'elle est obligée d'engager pour assurer la mission de service public qui lui est confiée par le département des Ardennes.

Compte tenu de ces éléments, il est relativement difficile d'apprécier l'éventuelle atteinte à la concurrence qui dépend aussi des propositions des éventuels concurrents évincés. Néanmoins, il paraît utile de rappeler ces principes à la RDTA et notamment la nécessité de pouvoir justifier des modalités de fixation de ses prix lorsqu'elle répond à des mises en concurrence organisés par des collectivités autres que le département qui l'a instituée.

En tout état de cause, la possibilité pour un opérateur tel que la RDTA de développer une activité accessoire à côté de son activité principale est limitée par le droit communautaire. L'article L. 1221-3 du code des transports renvoie au règlement communautaire (CE) n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 quant aux conditions dans lesquelles est assurée l'exécution des services de transports public.

Le 2. de l'article 5 du règlement communautaire prévoit que : *« Sauf interdiction en vertu du droit national, toute autorité locale compétente, qu'il s'agisse ou non d'une autorité individuelle ou d'un groupement d'autorités fournissant des services intégrés de transport public de voyageurs, peut décider de fournir elle-même des services publics de transport de voyageurs ou d'attribuer directement des contrats de service public à une entité juridiquement distincte sur laquelle l'autorité locale compétente ou, dans le cas d'un groupement d'autorités, au moins une autorité locale compétente, exerce un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services. Lorsqu'une autorité locale compétente prend une telle décision, les dispositions suivantes s'appliquent : (...) b) le présent paragraphe est applicable à condition que l'opérateur interne et toute entité sur laquelle celui-ci a une influence, même minime, exercent leur activité de transport public de voyageurs sur le territoire de l'autorité locale compétente, nonobstant d'éventuelles lignes sortantes et autres éléments accessoires à cette activité se prolongeant sur le territoire d'autorités locales compétentes voisines, et ne participent pas à des mises en concurrence concernant la fourniture de services publics de transport de voyageurs organisés en dehors du territoire de l'autorité locale compétente »*.

La RDTA est un opérateur interne au sens des dispositions de ce règlement communautaire et elle ne peut en conséquence participer à des mises en concurrence concernant la fourniture de services publics de transport de voyageurs organisés en dehors du territoire de l'autorité locale compétente comme c'est le cas à Revin.

L'article 8 du règlement communautaire prévoit que l'attribution de contrats de services publics de transport est conforme à l'article 5 à partir du 3 décembre 2019. Cet article précise également qu'au cours de la période transitoire, les Etats membres prennent les mesures pour se conformer progressivement à l'article 5.

### 1.3.2. *La création d'une filiale, la SETAC, titulaire du contrat de délégation de service public du transport urbain de l'agglomération de Charleville-Mézières*

Le 12 décembre 2000, les statuts de la SETAC ont été adoptés par les deux actionnaires fondateurs la RDTA et Nord Est Innovations. Le capital social de cette société par actions simplifiée est détenu à hauteur de 95 % par la RDTA.

La création de cette société par actions simplifiée correspond à la volonté de la RDTA de continuer à exploiter le service public des transports urbains de la communauté d'agglomération de Charleville-Mézières. En effet, la gestion de cette activité de service public était auparavant déléguée à un opérateur privé qui sous-traitait cette activité à la RDTA. A partir de la création de la SETAC, cette activité de service public a été déléguée à cette société, le contrat en vigueur s'achevant au 31 décembre 2011 et un nouveau contrat de délégation de service public d'une durée de 5 ans à l'attribution duquel la SETAC est candidate est prévu à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012.

En application des statuts de la SETAC, la société est administrée par un président qui est nommé et renouvelé dans ses fonctions par l'actionnaire RDTA qui peut le révoquer à tout moment. La présidence de la société est exercée pour une durée égale à celle du mandat des membres du conseil d'administration. Le conseil d'administration de la SETAC est composé de sept membres, et parmi ces sept membres, la RDTA bénéficie de six sièges, le président du conseil d'administration de la RDTA, le vice-président du conseil d'administration de la RDTA et le directeur de la RDTA sont membres de droit. Les trois autres membres représentant l'actionnaire RDTA sont choisis par le conseil d'administration de la RDTA. L'article 19 des statuts prévoit que le conseil d'administration exerce le contrôle permanent de la gestion de la société par le président de la société. Le contenu des statuts montre que le RDTA exerce un contrôle étendu sur la SETAC.

L'organisation de la SETAC est contraire aux dispositions du règlement intérieur de la RDTA. En effet, l'article 5 de ce règlement prévoit que : « *En application des dispositions de l'article 21 du décret de 1985 : les administrateurs ne peuvent conserver, ou prendre aucun intérêt à titre personnel, ni occuper aucune fonction dans des entreprises concurrentes ou fournisseurs de la RDTA dans lesquelles celle-ci a pris une participation, ni assurer des prestations pour le compte de ces entreprises.* » La rédaction exacte de ces dispositions est la suivante : « *Les administrateurs, les directeurs et les comptables des régies de transports ne peuvent conserver ou prendre aucun intérêt à titre personnel, ni occuper aucune fonction dans des entreprises concurrentes ou fournisseurs de la régie ou dans lesquelles celle-ci a pris une participation, ni assurer des prestations pour le compte de ces entreprises.* » Elles sont aujourd'hui codifiées à l'article L. 1221-9 du code des transports.

Il ressort des pièces du dossier et notamment de la composition du conseil d'administration de la RDTA et de l'extrait du registre du commerce et des sociétés que le président de la SETAC est aussi administrateur de la RDTA et même vice-président de la RDTA depuis le 28 avril 2011 ce qui est contraire aux dispositions précitées. Par ailleurs, compte tenu du caractère assez large de la notion « ni occuper aucune fonction », on peut considérer également que les membres du conseil d'administration de la RDTA ne peuvent pas siéger au sein du conseil d'administration de la SETAC.

La possibilité pour une régie de transports publics de voyageurs constituées sous forme d'établissement public à caractère industriel et commercial d'acquérir des participations financières dans les entreprises publiques, semi-publiques ou privées, qui exercent une activité complémentaire ou connexe a été introduite par l'article 34-II de la loi n° 86-29 du 9 janvier 1986. Ces dispositions sont désormais codifiées au code des transports à l'article L. 1221-8 du code des transports<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> « *Les conditions dans lesquelles, par dérogation aux dispositions des articles L. 2253-1 et L. 3231-6 du code général des collectivités territoriales, les régies de transports public de personnes constituées sous forme d'établissement public à caractère industriel et commercial sont autorisées à acquérir des participations financières dans les entreprises publiques, semi-publiques ou privées, qui exercent une activité complémentaire ou connexe sont déterminées par décret en Conseil d'Etat.* »

Cet article renvoie à un décret en Conseil d'Etat pour fixer les conditions dans lesquelles ces prises de participation doivent s'effectuer.

En tout état de cause, la création d'une filiale par un établissement public doit respecter certaines conditions. En premier lieu, la filiale étant une personne morale de droit privé, l'EPIC ne peut la créer que pour lui confier une activité qui est bien susceptible d'être exercée par une personne privée. En l'espèce, la SETAC a pour objet l'exploitation du réseau de transports publics de voyageurs relevant du périmètre urbain de l'autorité organisatrice des transports dans l'agglomération de Charleville-Mézières et cette activité peut être exercée par une personne morale de droit privé.

La création de la SETAC respecte également le principe de spécialité, en effet, l'objet de cette filiale, le transport public de voyageurs entre dans la spécialité de l'établissement public RDTA.

Comme pour le contrat de délégation de service public conclu avec la ville de Revin, la création de cette filiale et l'attribution à cette filiale du contrat de délégation de service public des transports de Charleville-Mézières est contraire aux dispositions du règlement communautaire n° 1370/2007 du 23 octobre 2007. En effet, si l'article 5 prévoit la possibilité pour une autorité organisatrice d'attribuer la gestion d'un service public de transport à un opérateur interne sur laquelle elle exerce un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services, c'est à la condition que cet opérateur et toute entité sur laquelle celui-ci a une influence, même minime, exercent leur activité sur le territoire de l'autorité locale compétente et ne participent pas à des mises en concurrence concernant la fourniture de services publics de transports de voyageurs organisés en dehors du territoire de l'autorité locale compétente.

En l'espèce, compte tenu de la rédaction des statuts de la SETAC et de la convention liant la SETAC et la RDTA, la RDTA et la SETAC rentrent bien dans le champ d'application de ces dispositions et compte tenu de la durée des contrats de délégation de service public, il convient que la RDTA se mette en conformité avec ces dispositions avant l'expiration du délai de mise en conformité fixé au 3 décembre 2019.

## II. LA SITUATION FINANCIERE DE LA RDTA

### 2.1. Une situation équilibrée

Sur toute la période étudiée, les ressources de gestion sont constamment supérieures aux charges de gestion.

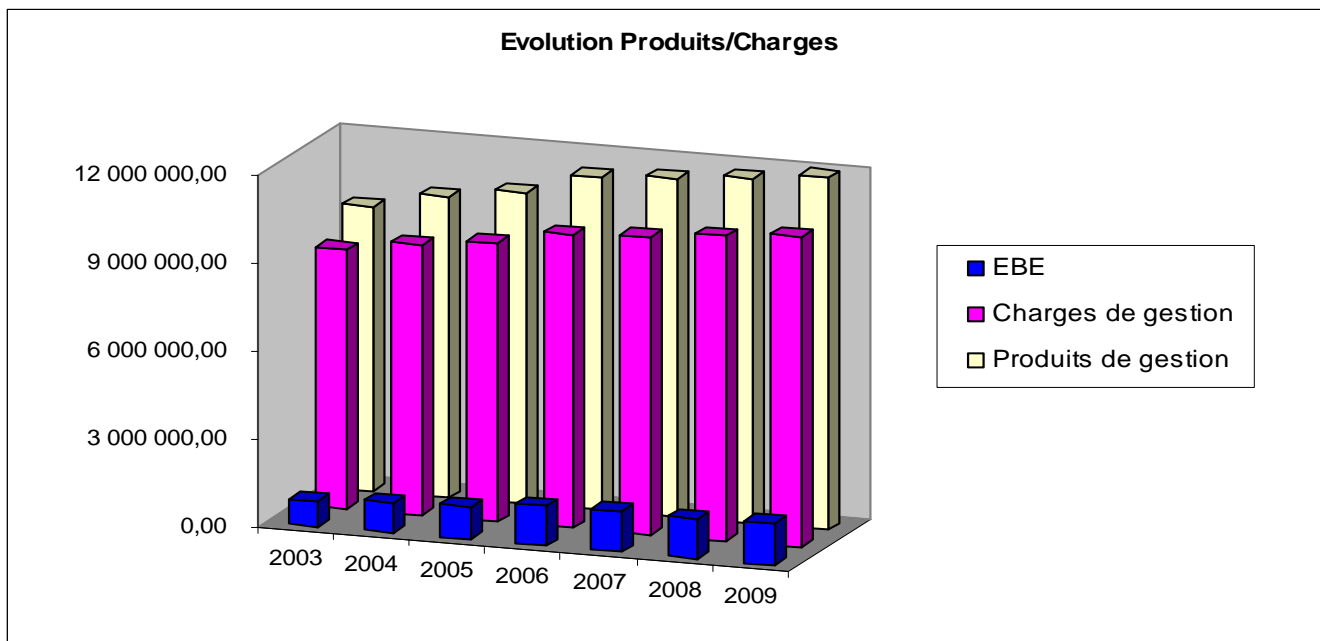
Les ressources présentent une croissance régulière et systématiquement plus rapide que celle des charges, ce qui permet à la Régie de dégager un excédent brut d'exploitation, lui-même en constante augmentation. Son évolution entre 2003 et 2009 est de plus de 83 % même si 2008 a marqué un infléchissement :

|                                 | 2003 <sup>4</sup> | 2004                | 2005                | 2006                | 2007                | 2008                | 2009                |
|---------------------------------|-------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Produits de gestion             | 9 700 405,35      | 10 263 221,91       | 10 610 582,66       | 11 365 428,00       | 11 540 506,41       | 11 753 424,51       | 11 618 362,53       |
| Charges de gestion              | 8 843 055,29      | 9 230 395,96        | 9 500 364,38        | 10 017 360,55       | 10 147 947,63       | 10 391 667,56       | 10 047 527,54       |
| Excédent brut de fonctionnement | <b>857 350,06</b> | <b>1 032 825,95</b> | <b>1 110 218,28</b> | <b>1 348 067,45</b> | <b>1 392 558,78</b> | <b>1 361 756,95</b> | <b>1 570 834,99</b> |

Source : comptes de gestion – Montants en euros.

Le graphique suivant permet de mettre en évidence la grande régularité de l'évolution des comptes de la RDTA mais également de constater le léger tassement qui intervient à partir de 2007 :

<sup>4</sup> L'exercice 2003 est en dehors de la période de contrôle, mais il a été inclus à titre purement indicatif pour donner une image plus fidèle de l'évolution financière de la RDTA.



Le résultat financier est en permanence négatif. Cela est dû au niveau des dotations aux amortissements et aux provisions. Cependant, il est constamment couvert par l'excédent brut de fonctionnement.

Les intérêts des emprunts sont assez faibles, La RD TA dégage une capacité d'autofinancement confortable qui lui permet de limiter le recours à l'emprunt pour financer ses investissements (Cf. *l'endettement et les investissements*).

Le résultat de l'exercice, bien que subissant des variations importantes, est toujours positif.

|  | 2003                | 2004                 | 2005                 | 2006                 | 2007                 | 2008                 | 2009                 |
|--|---------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Produits financiers (76)                 | 34 165,69           | 28 002,79            | 21 896,91            | 34 498,61            | 87 727,38            | 74 681,49            | 7 362,79             |
| Produits exceptionnels (77)              | 326 381,46          | 255 950,65           | 256 150,50           | 274 273,17           | 181 066,50           | 243 063,25           | 136 010,33           |
| Reprises sur provisions (78)             | 263 674,65          | 219 206,58           | 199 321,75           | 201 856,33           | 219 466,53           | 154 377,29           | 2 550,90             |
| <b>Produits financiers totaux</b>        | <b>624 221,80</b>   | <b>503 160,02</b>    | <b>477 369,16</b>    | <b>510 628,11</b>    | <b>488 260,41</b>    | <b>472 122,03</b>    | <b>145 924,02</b>    |
| Dotation aux amortissements et prov.(68) | 1 231 093,42        | 1 296 383,99         | 1 486 740,40         | 1 624 365,40         | 1 659 108,33         | 1 651 038,51         | 1 562 522,38         |
| Charges financières (66-6611)            | 42,88               | 0,14                 | 0,72                 | 0,44                 | 2,74                 | 50,53                | -251,78              |
| Intérêts des emprunts (6611)             | 0,00                | 7 555,97             | 13 097,07            | 18 569,59            | 24 312,75            | 28 074,55            | 17 395,17            |
| Charges exceptionnelles (67-67441)       | 52 642,05           | 214 403,67           | 34 147,91            | 131 395,49           | 57 482,45            | 50 999,38            | 11 098,28            |
| <b>Charges financières totales</b>       | <b>1 283 778,35</b> | <b>1 518 343,77</b>  | <b>1 533 986,10</b>  | <b>1 774 330,92</b>  | <b>1 740 906,27</b>  | <b>1 740 942,38</b>  | <b>1 590 764,05</b>  |
| <b>Résultat financier</b>                | <b>-659 556,55</b>  | <b>-1 015 183,75</b> | <b>-1 056 616,94</b> | <b>-1 263 702,81</b> | <b>-1 252 645,86</b> | <b>-1 268 820,35</b> | <b>-1 444 840,03</b> |
| <b>Excédent brut de fonctionnement</b>   | <b>857 350,06</b>   | <b>1 032 825,95</b>  | <b>1 110 218,28</b>  | <b>1 348 067,45</b>  | <b>1 392 548,78</b>  | <b>1 361 756,95</b>  | <b>1 570 834,99</b>  |
| <b>Résultat de l'exercice</b>            | <b>197 793,51</b>   | <b>17 642,20</b>     | <b>53 601,34</b>     | <b>84 364,64</b>     | <b>197 385,37</b>    | <b>103 716,01</b>    | <b>125 994,96</b>    |
| <b>Capacité d'autofinancement brute</b>  | <b>1 428 886,93</b> | <b>1 314 026,19</b>  | <b>1 540 341,74</b>  | <b>1 708 730,04</b>  | <b>1 856 493,70</b>  | <b>1 754 754,52</b>  | <b>1 688 517,34</b>  |
| <b>Capacité d'autofinancement nette</b>  | <b>1 428 886,93</b> | <b>1 267 556,58</b>  | <b>1 440 610,05</b>  | <b>1 545 600,41</b>  | <b>1 633 471,67</b>  | <b>1 489 179,09</b>  | <b>1 464 053,30</b>  |

Source : comptes de gestion – Montants en euros.

## 2.2. Les charges de la RD TA

Sur la période 2003 à 2009, les charges d'exploitation de la régie départementale des transports des Ardennes, se présentent comme suit :

|                                   | 2003                | 2004                | 2005                | 2006                 | 2007                 | 2008                 | 2009                 |
|-----------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Charges à caractère général (011) | 3 501 303,26        | 3 734 412,91        | 3 885 622,65        | 4 065 886,17         | 3 891 443,38         | 4 226 451,12         | 3 788 368,75         |
| Charges de personnels (012)       | 5 330 748,05        | 5 491 815,21        | 5 607 296,74        | 5 943 141,86         | 6 250 515,76         | 6 159 778,76         | 6 253 505,25         |
| Autres charges (65)               | 11 003,98           | 4 167,84            | 7 444,99            | 8 332,52             | 5 998,49             | 5 437,68             | 5 653,54             |
| <b>Charges de gestion</b>         | <b>8 843 055,29</b> | <b>9 230 395,96</b> | <b>9 500 364,38</b> | <b>10 017 360,55</b> | <b>10 147 957,63</b> | <b>10 391 667,56</b> | <b>10 047 527,54</b> |

Source : comptes de gestion – Montants en euros.

L'évolution générale sur la période présente une augmentation de 13,62 % pour une moyenne annuelle de 2,63 %. Cette évolution modérée est à rapprocher des chiffres des ressources de gestion (respectivement 21,16 % et 3,00 %) et bénéficie d'une baisse des charges en 2009 à moins 3,31 % :

| 2003/2008 | 2003/2004 | 2004/2005 | 2005/2006 | 2006/2007 | 2007/2008 | 2008/2009 |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 14,90 %   | 4,20 %    | 2,84 %    | 5,16 %    | 1,29 %    | 2,35 %    | -3,31 %   |

Ce sont les charges de personnels qui tiennent la plus grande place, suivies par les charges à caractère général qui comprennent notamment le coût de l'utilisation des véhicules et enfin, de manière très minoritaire, les *autres charges de gestion courante* du compte 65 qui ne représentent en moyenne que 0,1 % du montant des charges de gestion.

### 2.2.1. Les charges de personnels

Les charges de personnels, avec une présence permanente de près de 60 %, sont la principale charge de gestion. L'augmentation moyenne annuelle de 2,73 % est très légèrement supérieure à l'augmentation générale des charges mais elle reste bien maîtrisée, d'autant que l'examen des coûts réels montre qu'après avoir présenté un pic en 2006 avec + 5,65 % qui s'est infléchi en 2007 à + 4,92 %, 2008 a marqué une baisse à - 1,47 %.

Les rémunérations du personnel sont le poste de dépense le plus important des charges de personnels et même du montant total des charges de gestion, avec une moyenne sur l'ensemble de la période de près de 71 % du montant des charges de personnels et près de 43 % du total des charges de gestion.

|                                       | 2003         | 2004         | 2005         | 2006         | 2007         | 2008         | 2009         | Moyennes |
|---------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------|
| Charges de personnels (012)           | 5 330 748,05 | 5 491 815,21 | 5 607 296,74 | 5 943 141,86 | 6 250 515,76 | 6 159 778,76 | 6 253 505,25 |          |
| Dont rémunérations du personnel (641) | 4 046 408,24 | 4 069 419,85 | 4 135 720,53 | 4 137 749,35 | 4 325 610,84 | 4 194 310,92 | 4 243 528,95 |          |
| Part dans les charges de personnels   | 75,91 %      | 74,10 %      | 73,76 %      | 69,62 %      | 69,20 %      | 68,09 %      | 67,86 %      | 71,50 %  |
| Part dans les charges de gestion      | 45,76 %      | 44,09 %      | 41,29 %      | 41,31 %      | 42,63 %      | 40,36 %      | 42,23 %      | 42,39 %  |

Source : comptes de gestion – Montants en euros.

Au 31 décembre 2009, les effectifs de la régie des transports des Ardennes se présentaient comme suit :

| Source : comptes rendus des Conseils d'administration | Au 31 décembre 2009 |     |       | 2003  |
|---|---------------------|-----|-------|-------|
|   | CDD                 | CDI | Total | Total |
| Effectifs   | 175                 | 6   | 181   | 197   |
| Equivalent temps plein (ETP)                          | 150,5               | 5   | 155,5 | 173   |

Depuis 1996, la RDTA est passée de 221 agents pour 201 ETP à 181 agents en 2009 pour 155 ETP.

La rémunération annuelle des agents de la RDTA est versée selon le régime suivant pour un contrat de travail à temps plein (35 heures hebdomadaires) : 12 mois de salaires ; 13<sup>ème</sup> mois versé pour 50 % en juin et 50 % en novembre et une prime vacances versé au mois de mai.

Les personnels de conduite bénéficient de primes particulières liées à leur activité (prime d'attente, prime tourisme, prime challenge versée en fonction de l'accidentologie pour les conducteurs).

Des frais de déplacement sont également remboursés aux conducteurs au vu de leurs « feuilles journées » qui est systématiquement transmise au service exploitation qui effectue un contrôle des informations figurant sur la feuille à l'aide du disque contrôlographe ou de la carte chrono tachygraphe.

### 2.2.2. Les charges à caractère général

L'entretien et l'utilisation des véhicules représentent le poste le plus important des charges à caractère général, avec un impact permanent de plus de 50 % et en constante augmentation jusqu'en 2008. L'exercice 2009 est marqué par une baisse de plus de 10 %. La part du carburant, prépondérante, croît proportionnellement.

Le compte 60 comptabilise les achats en carburant, fluides consommables (huile, antigel, etc), pièces de rechanges et toutes autres fournitures en rapport direct avec la mission des bus.

|   | 2003         | 2004         | 2005         | 2006         | 2007         | 2008         | 2009         |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Charges à caractère général (011)             | 3 501 303,26 | 3 734 412,91 | 3 885 622,65 | 4 065 886,17 | 3 891 443,38 | 4 226 451,12 | 3 788 368,75 |
| Achats et variations des stocks (60) en euros | 1 719 262,24 | 1 873 597,74 | 2 086 521,46 | 2 252 605,63 | 2 209 135,88 | 2 489 006,16 | 2 100 914,26 |
| Achats et variations des stocks (60) en %     | 49,10 %      | 50,17 %      | 53,70 %      | 55,40 %      | 56,77 %      | 58,89 %      | 55,46 %      |

Source : comptes de gestion – Montants en euros.

Le reste des dépenses se trouve réparti dans les autres services extérieurs : entretien et réparation des locaux et autres matériels, impôts, taxes et assurances et prestataires extérieurs.

### 2.3. Les ressources de la RDTA

Les ressources de la Régie des transports des Ardennes se décomposent en *produits de service et du domaine* du compte 70, en subventions du compte 74 et en quelques autres recettes minoritaires provenant des *atténuations de charges* du chapitre globalisé 013, des *autres produits de gestion courante* du compte 75 et des *transferts de charges* du compte 79.

|   | 2003                | 2004                 | 2005                 | 2006                 | 2007                 | 2008                 | 2009                 |
|---|---------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Subventions (74)                          | 19 485,88           | 1 208,13             | 27 681,30            | 16 033,97            | 4 267,62             | 772,36               | 5 619,85             |
| Produits de service et du domaine (ch 70) | 9 480 403,81        | 9 680 869,33         | 10.336.651,75        | 11.155.377,86        | 11.272.973,86        | 11.652.200,45        | 11 459.750,04        |
| Autres recettes (013+75+79)               | 200 515,66          | 581 144,45           | 246 249,61           | 194 016,17           | 263 264,93           | 100 451,70           | 152 992,64           |
| <b>Produits de gestion</b>                | <b>9 700 405,35</b> | <b>10.263.221,91</b> | <b>10 610 582,66</b> | <b>11 365 428,00</b> | <b>11 540 506,41</b> | <b>11 753 424,51</b> | <b>11 618 362,53</b> |

Source : comptes de gestion – Montants en euros.

Le total des produits de gestion a connu une augmentation de 21,16 % entre 2003 et 2008, avec une moyenne annuelle se situant au dessus de 3,00 %. Cependant, les trois dernières années de la période sous revue marque tout de même une inflexion à 1,54 % en 2007 et 1,84 % en 2008 puis une régression en 2009 avec une baisse à moins 1,15 % :

| 2003/2008 | 2003/2004 | 2004/2005 | 2005/2006 | 2006/2007 | 2007/2008 | 2008/2009 |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 17,47 %   | 5,80 %    | 3,38 %    | 7,11 %    | 1,54 %    | 1,84 %    | -1,15 %   |

#### 2.3.1. Les recettes de fonctionnement

Les subventions sont très minoritaires avec une moyenne de 0,11 % sur la période et des écarts allant de 27 681,30 € en 2005 à 772,36 € en 2008. La plus grande part de cette ressource provient de sommes allouées pour le paiement de contrats aidés.

Ce sont les *produits de service et du domaine* du compte 70 qui représentent nettement l'essentiel des ressources de la RDTA avec un taux de 97,46 %. Ils se décomposent en 5 postes d'importance inégale.

##### 2.3.1.1. Les ressources du compte 70

Le compte 70 s'articule autour de 5 sous-comptes décrits dans le tableau suivant :

| Cpte | Intitulé                       | 2003                | 2004                | 2005                 | 2006                 | 2007                 | 2008                 | 2009                 | Moyennes        |
|------|--------------------------------|---------------------|---------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------|
| 703  | Vente de produits résiduels    | 375,00              | 0,00                | 1 720,26             | 0,00                 | 50,00                | 3 804,30             | 3 083,60             | 0,01 %          |
| 704  | Travaux                        | 6 676,48            | 9 381,41            | 17 317,58            | 25 470,95            | 34 570,56            | 22 084,64            | 35 457,03            | 0,20 %          |
| 706  | Prestations de service         | 8 664 164,52        | 8 784 386,57        | 9 370 088,14         | 10 096 572,94        | 10 211 319,62        | 10 424 937,70        | 10 346 541,21        | 90,48 %         |
| 707  | Ventes de marchandises         | 11 787,02           | 1 382,80            | 213,70               | 115,41               | 226,24               | 91,95                | 127,38               | 0,02 %          |
| 708  | Produits des activités annexes | 797 400,78          | 885 718,55          | 947 312,07           | 1 033 218,56         | 1 026 807,44         | 1 201 281,86         | 1 074 540,82         | 9,28 %          |
|      | <b>Total compte 70</b>         | <b>9 480 403,80</b> | <b>9 680 869,33</b> | <b>10.336.651,75</b> | <b>11.155.377,86</b> | <b>11.272.973,86</b> | <b>11.652.200,45</b> | <b>11 459 750,04</b> | <b>100,00 %</b> |

Source : comptes de gestion – Montants en euros.

Les comptes 703,704 et 707 sont très marginaux et ne représentent sur les montants totaux de la période que 0,21 % des apports.

Là encore, un seul compte, le 706, représente la ressource principale, même si les produits des activités annexes du compte 708 avec près de 10 % des ressources, prennent une certaine importance.

### 2.3.1.2. Les ressources du compte 708

Le compte 708 se décompose en neuf sous-comptes mais deux seulement, le 708.810 « prestation de service filiale » et le 708.811 « prestation annexe filiale » constituent les postes principaux.

La filiale en question est la SETAC, société anonyme simplifiée, filiale de la RDTA et créée en réponse à un appel d'offres lancé par la Communauté d'Agglomération de Charleville Mézières, qui souhaitait que l'exploitation du réseau de transport en commun de la communauté d'agglomération soit confiée à une société spécialement et uniquement dédiée à cette activité. Les prestations liant la RDTA à la SETAC sont détaillées dans la convention liant les deux organismes. Il s'agit principalement de prestations de support logistique, techniques ainsi que juridiques, sociales et comptables :

- entretien et maintenance des matériels,
- fourniture et gestion du gazole, des pneumatiques et des installations,
- assistance à la direction : technique, juridique, social, assurances, informatique et formation,
- gestion des encaissements,
- affrètement des lignes régulières départementales du périmètre de transport urbain de l'agglomération carolomacérienne.

La prestation de service concerne l'entretien des bus et la prestation annexe, tout le reste.

| Intitulé                      | 2003                | 2004                | 2005                 | 2006                 | 2007                 | 2008                 | 2009                 | Moyenne         |
|-------------------------------|---------------------|---------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------|
| Prestation de service filiale | 639 792,20          | 660 972,13          | 742 498,99           | 846 466,16           | 842 024,02           | 951 483,79           | 838 438,99           | 7,31 %          |
| Prestation annexe filiale     | 135 561,26          | 180 560,51          | 166 252,93           | 165 327,11           | 156 600,06           | 196 353,31           | 182 823,19           | 1,58 %          |
| <b>Total compte 70</b>        | <b>9 480 403,80</b> | <b>9 680 869,33</b> | <b>10.336.651,75</b> | <b>11.155.377,86</b> | <b>11.272.973,86</b> | <b>11.652.200,45</b> | <b>11 459 750,04</b> | <b>100,00 %</b> |

Source : comptes de gestion – Montants en euros.

### 2.3.1.3. Les ressources du compte 706.

Le détail du compte 706 fait apparaître 19 sous-comptes, mais les trois principaux, détaillés ci-après totalisent à eux seuls 81,98 % du montant total :

| Intitulé  | 2003                | 2004                | 2005                 | 2006                 | 2007                 | 2008                 | 2009                 | Moyenne         |
|---|---------------------|---------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------|
| Recettes de lignes régulières scolaires Conseil Général | 3 694 457,96        | 3 583 789,55        | 3 659 509,35         | 4 079 215,17         | 4 058 666,11         | 4 250 129,94         | 4.142.179,22         | 36,57 %         |
| Recettes transports occasionnels France                 | 994 385,78          | 1 113 295,94        | 1 157 655,69         | 1 100 104,39         | 1 158 519,94         | 1 094 686,24         | 1.113.825,71         | 10,33 %         |
| Recettes transports spéciaux scolaires                  | 3 012 155,15        | 3 142 513,61        | 3 566 081,14         | 4 102 205,15         | 4 115 649,13         | 4 235 472,30         | 4.179.070,07         | 34,89 %         |
| <b>Total compte 70</b>                                  | <b>9 480 403,80</b> | <b>9 680 869,33</b> | <b>10.336.651,75</b> | <b>11.155.377,86</b> | <b>11.272.973,86</b> | <b>11.652.200,45</b> | <b>11 459 750,04</b> | <b>100,00 %</b> |

Source : comptes de gestion – Montants en euros.

Le ramassage scolaire est la principale ressource de la régie à travers deux types de prestations aux rémunérations différentes : les *lignes régulières de ramassage scolaire* et les *circuits scolaires*.

La ligne régulière est une liaison entre deux points distants du département. Cette mission est entièrement et uniquement dévolue à la RDTA sur le département. La rémunération se fait par l'intermédiaire de cartes d'abonnement achetées par les élèves et dont le montant est reversé par le Conseil Général. Comme le Conseil Général les subventionne également, cette rétribution prend l'aspect d'une subvention. Pour l'année scolaire 2010/2011, le Conseil Général a décidé de supprimer la gratuité des transports aux lycéens et donc de priver la RDTA de la ressource correspondante.

Les *circuits scolaires* constituent l'autre prestation. Il s'agit de ramassages de proximité autour d'un point focal (écoles, collèges et lycées). Cette mission est partagée entre la RDTA (30 %) et le secteur privé (70 %). La rémunération qui se fait proportionnellement aux moyens mis en œuvre est calculée sur la base d'une formule prenant en compte trois paramètres :

- les kilomètres parcourus,
- les heures de conduites effectuées,
- le nombre de bus utilisés.

Le tableau suivant présente les recettes selon le mode de rémunération :

|  | 2003         | 2004         | 2005         | 2006         | 2007         | 2008         | 2009         | 2010         |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Produits des lignes régulières scolaires | 3 953 057,99 | 3 846 034,89 | 3 983 526,45 | 4 357 891,95 | 4 346 882,55 | 4 524 721,27 | 4 437 107,22 | 4 310 096,15 |
| Produits des circuits scolaires          | 3 012 155,15 | 3 142 513,61 | 3 566 081,14 | 4 102 205,15 | 4 115 649,13 | 4 235 472,30 | 4 179 070,07 | 4 104 155,93 |
| Recettes commerciales                    | 1 542 543,36 | 1 649 043,35 | 1 736 531,20 | 1 605 989,52 | 1 742 049,86 | 1 651 637,49 | 1 649 769,49 | 1 599 994,93 |

Source : comptes de gestion – Montants en euros.

Depuis 2005, date de la mise en place de la nouvelle politique tarifaire commerciale de la RDTA, les prix des lignes de voyageurs n'avaient subi aucune évolution. L'augmentation de la tarification plein tarif est actée pour le budget 2011. Elle est consécutive à la perte des recettes de la fréquentation lycéenne.

|                  | Zone A | Zone B | Zone C |
|------------------|--------|--------|--------|
| Plein tarif 2006 | 1,50 € | 2,00 € | 3,00 € |
| Plein tarif 2011 | 1,70 € | 2,20 € | 3,20 € |
| Evolution 2012   | 1,80 € | 2,30 € | 3,30 € |

Source : comptes rendus Conseil d'administration

Les lignes de voyageurs représentent à peine plus de 12 % des recettes.

## 2.4. Endettement et investissements de la RDTA

### 2.4.1. L'endettement de la Régie des transports des Ardennes

Du fait de sa capacité d'autofinancement assez conséquente, la RDTA fait un usage maîtrisé du recours à l'emprunt. Elle y a même renoncé en 2003 et en 2008. L'encours de sa dette qui était nul en 2003, reste limité et s'il a présenté un pic en 2006 à plus de 766 K€, l'exercice 2010 le ramène à un peu plus de 411 K€, ce qui se traduit en 2010 par une capacité théorique de désendettement de 0,22 année et qui a toujours été inférieure à 1 an.

Tous les emprunts présentent les mêmes caractéristiques : les taux sont fixes et la durée des prêts est de 60 mois. Les contrats sont souscrits à parts égales auprès de deux prêteurs : le Crédit Agricole et la Caisse d'Épargne.

|                                     | 2003 | 2004       | 2005       | 2006       | 2007       | 2008       | 2009       | 2010 <sup>5</sup> |
|-------------------------------------|------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------------|
| Emprunts de l'année                 | 0,00 | 522 032,00 | 242 692,00 | 310 690,00 | 258 000,00 | 0,00       | 172 000,00 | 135 000,00        |
| Intérêts des emprunts               | 0,00 | 7 555,97   | 13 097,07  | 18 569,59  | 24 312,75  | 28 074,55  | 17 395,17  | 11 500,00         |
| Amortissement du capital            | 0,00 | 46 469,61  | 99 731,69  | 163 129,63 | 223 022,03 | 265 575,43 | 224 464,04 | 206 773,68        |
| Encours de la dette au 31/12        | 0,00 | 475 562,39 | 618 522,70 | 766 083,07 | 801 061,04 | 535 485,61 | 483 021,57 | 411 247,89        |
| Capacité de désendettement en année | 0,00 | 0,36       | 0,40       | 0,45       | 0,43       | 0,31       | 0,29       | 0,22              |

Source : comptes de gestion – Montants en euros.

En janvier 2004, un important incendie a détruit un certain nombre de bus de la Régie, qu'il a fallu remplacer dans l'urgence. D'où le recours à l'emprunt le plus significatif de toute la période sous revue.

#### 2.4.2. Les investissements de la Régie des transports des Ardennes

Le maintien de son potentiel technique à un haut niveau est un axe essentiel de la politique de la Régie des transports des Ardennes. A cette fin elle procède chaque année au renouvellement d'une partie de ses véhicules et très régulièrement à celui du matériel d'entretien.

Les investissements portent également sur l'acquisition de matériel de bureau et sur des travaux d'amélioration et d'aménagement des installations.

La régie s'efforce de maintenir son parc de véhicule à un âge moyen compatible avec ses engagements. Au 31 décembre 2009 il était de 7,86. Elle doit également s'assurer en permanence de la conformité de ses matériels avec les textes réglementaires et procéder dans les délais impartis aux mises aux normes requises.

|   | 2003         | 2004         | 2005         | 2006         | 2007         | 2008         | 2009         |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Recettes d'investissement (hors emprunts) | 1 268 317,25 | 2 015 545,69 | 1 742 066,58 | 2 016 669,59 | 1 943 262,53 | 1 759 267,02 | 1.838.958,59 |
| Dépenses d'investissement                 | 1 538 434,23 | 1 910 704,58 | 1 733 560,74 | 2 068 112,12 | 1 820 504,45 | 2 009 022,06 | 1.951.647,01 |

Source : comptes rendus Conseil d'administration

#### 2.5. Conclusion

Jusqu'en 2008, on peut constater que la RDTA présente une situation équilibrée et favorable. L'exercice 2009 est caractérisé par une baisse des ressources de 1,15 %, mais la baisse plus importante des charges à moins 3,3 % profite à l'excédent brut de fonctionnement dégagé qui est en augmentation. Le résultat de l'exercice se situe lui-même à un bon niveau.

La RDTA a toujours su anticiper, jusqu'à maintenant, les baisses de recettes des activités scolaires, en obtenant du Conseil Général une révision des indices des formules de calcul, en redéployant les moyens mis en œuvre et/ou en réajustant ses effectifs. Cependant la révision peut avoir un effet inverse : en 2009 les tarifs des circuits spéciaux scolaires ont baissé de 2,05 % à la rentrée de septembre.

En revanche, pour l'année 2010, les charges ont augmenté alors que les produits subissaient une baisse en raison de la perte des subventions lycéennes sur le premier trimestre scolaire. Pour l'exercice 2011 la perte en recette a été évaluée à 500 000,00 € lors du vote du budget primitif.

Les produits couvrent encore les charges, mais la baisse de l'EBF est plus importante.

|                                 | 2009          | 2010          | Evolution |
|---------------------------------|---------------|---------------|-----------|
| Produits de gestion             | 11 618 362,53 | 11 556 000,00 | -0,54 %   |
| Charges de gestion              | 10 047 527,54 | 10 257 000,00 | 2,08 %    |
| Excédent brut de fonctionnement | 1 570 834,99  | 1 299 000,00  | -17,31 %  |

Source : comptes de gestion – Montants en euros.

<sup>5</sup> Les comptes 2010 n'ont pas encore été validés.

La RDTA est caractérisée par sa forte dépendance vis-à-vis du transport scolaire et sa sensibilité face à tous les événements qui viennent marquer la vie scolaire, en impactant directement ses ressources :

- diminution de la démographie, qui entraîne une baisse du nombre des élèves ramassés,
- suppression des cours du samedi et/ou du mercredi matin, qui entraîne la suppression des ramassages correspondants,
- suppression de la gratuité du transport qui entraîne la privation de la subvention correspondante.

Il faut également noter que la baisse de la fréquentation n'entraîne pas la suppression d'un circuit de ramassage. Le coût de fonctionnement reste donc le même et fragilise encore la Régie face aux augmentations des charges correspondantes.

Pour les exercices à venir, l'augmentation des tarifs commerciaux n'apporte qu'une réponse très partielle compte tenu de la part des voyageurs commerciaux dans les ressources. Il semble difficile pour l'heure d'améliorer le niveau des recettes. Le problème va donc porter sur la maîtrise des dépenses et plus particulièrement la restructuration du réseau, mais sans que le service ait à en souffrir. A moins que la Régie ne trouve une voie rentable de diversification compatible avec son statut.

En matière d'investissement, il est vraisemblable que la régie aura recours aux emprunts pour des montants plus importants ou plus grave encore, compte tenu de la nature de l'activité exercée et des contraintes réglementaires qui pèsent sur elle, notamment en matière de sécurité, qu'elle doive ralentir le rythme de ses investissements.

### **III. LA RDTA ET LA COMMANDE PUBLIQUE**

La RDTA est un établissement public à caractère industriel et commercial et à ce titre elle est soumise au code des marchés public. Mais en tant qu'elle exerce une activité d'opérateur de réseau elle est aussi une entité adjudicatrice, qualification juridique importante dans la mesure où les règles du code des marchés publics applicables aux entités adjudicatrices sont moins lourdes que celles qui pèsent sur les pouvoirs adjudicateurs (4.1). Pour répondre à ses besoins, la RDTA a recours à la technique des accords-cadres qui constitue une des principales nouveautés du code des marchés publics de 2006 (4.2) et aux marchés à procédure adaptée (4.3).

#### **3.1. La RDTA entité adjudicatrice**

Les dispositions du code des marchés publics distinguent les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices. Selon le code des marchés publics, les entités adjudicatrices sont des pouvoirs adjudicateurs exerçant des activités d'opérateurs de réseau.

Les listes des entités adjudicatrices au sens de la Directive 2004//17/CE figure aux annexes I à X de cette directive.

Pour l'activité « Transports », l'article 5 de la Directive dispose que : « *La présente Directive s'applique aux activités visant la mise à disposition ou l'exploitation de réseaux destinés à fournir un service au public dans le domaine du transport par chemins de fer, systèmes automatiques, tramway, trolleybus, autobus ou câble. (...) En ce qui concerne les services de transport, il est considéré qu'un réseau existe lorsque le service est fourni dans les conditions déterminées par une autorité compétente d'un Etat membre, telles que les conditions relatives aux itinéraires à suivre, à la capacité de transport disponible ou à la fréquence du service* ».

L'annexe V de la Directive établit une liste des entités adjudicatrices au nombre desquelles figurent les organismes : « *fournissant des services de transport au public en vertu de l'article 7 II de la loi d'orientation des transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982* ».

S'agissant de l'organisation des transports publics de voyageurs dans le département des Ardennes, il convient de distinguer l'autorité organisatrice des transports, en l'occurrence le département, et l'entité adjudicatrice, la RDTA. En effet, la lecture combinée des dispositions de la loi du 30 décembre 1982 qui qualifient les départements d'autorité organisatrice en matière de transport, et des dispositions du code de l'éducation, notamment l'article R. 213-4, qui confie au département des prérogatives particulières au département dans le domaine du transport scolaire<sup>6</sup>, peut laisser penser que le département en sa qualité d'autorité organisatrice est aussi une entité adjudicatrice.

Le Conseil d'Etat, dans un arrêt Département du Cher du 14 décembre 2009 n° 330052 a jugé que « *l'acte par lequel une collectivité territoriale qui confie à un tiers l'exécution du service de transport scolaire n'était pas constitutif d'une activité d'exploitation de réseau ni davantage une activité de mise à disposition réseau au sens de l'article du code des marchés publics, nonobstant la circonstance que le contrat envisagé comporte des stipulations manifestant le contrôle du département sur les conditions d'organisation et de fonctionnement du service public en cause, et qu'ainsi le département ne pouvait être regardé comme une entité adjudicatrice au sens des dispositions précitées...* ».

Cet arrêt a été rendu dans l'hypothèse d'un département qui avait lancé une procédure de passation d'un marché public de transports scolaires et qui avait choisi, en se considérant comme une entité adjudicatrice de recourir à la procédure négociée en application de l'article 144 du code des marchés publics.

Dans le département des Ardennes, la situation n'est pas exactement la même dans la mesure où le département a créé la RDTA pour assurer le service public du transport des voyageurs et une partie des transports scolaires. La RDTA, en sa qualité de personne publique qui assure par ses propres moyens le service public du transport de voyageurs est une entité adjudicatrice et à ce titre elle peut conclure des contrats sur le fondement des dispositions de la seconde partie du code des marchés publics.

### **3.2. La RDTA et les accords-cadres**

Les principales acquisitions de la RDTA concernent les véhicules de transports en communs, le carburant, les pièces détachées et les pneumatiques. Pour les achats de véhicule, de carburant et de pièces détachées, la RDTA a eu recours à partir de 2008 à la procédure de l'accord-cadre<sup>7</sup>.

Les accords-cadres constituent une nouveauté introduite dans le code des marchés publics 2006. L'accord-cadre est un contrat par lequel l'acheteur public s'engage à passer des marchés auprès du ou des titulaires de l'accord pendant une période donnée et pour des prestations déterminées.

Pour la RDTA et concernant les accords-cadres examinés dans le cadre du présent rapport, le recours à ce type de contrat apparaît conforme aux avantages qui lui sont habituellement reconnus. En effet, l'accord-cadre constitue un outil de planification et d'optimisation des achats et il permet à la régie de décider de l'achat au moment où elle identifie ses besoins à mesure de l'apparition de ceux-ci. Le recours à l'accord-cadre permet aussi à la RDTA de réduire les coûts de procédure et d'acheter au meilleur prix des prestations dont les prix sont volatiles.

<sup>6</sup> « *La convention relative à l'exécution de services de transports scolaires comporte les stipulations définies à l'article 7, paragraphes II et III, de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs. Elle précise notamment : 1° Les établissements scolaires et les points d'arrêt à desservir ; 2° L'itinéraire à suivre et le kilométrage quotidien ; 3° Le nombre de jours pendant lesquels le service est assuré ; 4° Le nombre d'élèves prévus ; 5° Les fréquences et les horaires à observer ; 6° Les responsabilités respectives des parties au contrat dans les mesures à prendre pour assurer la garde des élèves ; 7° Les conditions de transport des personnes n'ayant pas la qualité d'élève.* »

<sup>7</sup> *Les entités adjudicatrices peuvent recourir à ce type de procédure (article 169 du code des marchés publics).*

Les accords-cadres examinés dans le cadre du présent contrôle concernent la fourniture de gazole, de véhicules neufs et de pièces détachées.

Pour les trois accords-cadres examinés, le conseil d'administration de la RDTA a autorisé le directeur de la régie à lancer une procédure d'accord-cadre<sup>8</sup>.

Les accords-cadres sont passés selon les mêmes procédures et dans les mêmes conditions que les marchés publics. Ils sont soumis aux mêmes seuils que les marchés publics. Deux des accords-cadres examinés ne comportaient pas de montant annuel maximal et minimal, pour autant, compte tenu de la valeur estimée des marchés envisagés pendant la durée d'exécution de l'accord-cadre, le recours à une procédure formalisée a été choisi (article 57 à 59 du code des marchés publics – appel d'offres ouverts européen).

Les accords-cadres ont été conclus pour une durée maximale de quatre ans. En tant qu'entité adjudicatrice, la RDTA n'est pas soumise à la durée maximale de quatre ans qui ne concerne que les pouvoirs adjudicateurs.

Les accords-cadres gazole et « véhicules neufs » prévoient qu'il sera retenu un nombre de titulaires conformes aux dispositions du code des marchés publics selon lesquelles le nombre de titulaires ne peut être inférieur à trois, ce sont des accords-cadres multi-attributaire. Pour les pièces détachées, l'accord-cadre a été divisé en lots et certains lots sont mono-attributaire alors que d'autres sont pluri-attributaire. Compte tenu de la spécificité du marché des pièces détachées (pièces détachées « recommandées » par certains constructeurs), la détermination du nombre de titulaires retenus paraît conforme au souci d'instaurer un équilibre entre le recours à une procédure d'achat rapide et la préservation des intérêts de la régie.

Les accords-cadres comportent également les mentions prévues par les dispositions de l'article 12 III du code des marchés publics. Enfin le règlement de la consultation indique que le choix des titulaires des lots des marchés se fera sur des critères préétablis : le prix pour le gazole, la qualité technique du véhicule 55 % et prix et coût d'utilisation du véhicule 45 %, le délai et le prix pour le marché des pièces détachés qui a été divisé 11 lots.

Les accords-cadres contiennent des clauses en application desquelles les titulaires de l'accord-cadre sont tenus de proposer une offre pour chaque marché subséquent ainsi que les sanctions applicables en cas de non respect de cette obligation.

Les rapports d'analyse des offres reprennent les critères d'attribution au vu de la pondération des critères déterminée dans le règlement de consultation.

Pour l'accord-cadre Gazole, les deux entreprises qui ont déposé des offres ont finalement été retenues par la commission d'appel d'offres, choix entériné par le conseil d'administration de la RDTA dans une délibération en date du 23 septembre 2008.

Cet accord-cadre Gazole a été attribué aux deux opérateurs économiques qui ont déposé une offre, et les marchés subséquents ont été précédés d'une remise en concurrence des deux opérateurs choisis. Conformément aux dispositions du cahier des clauses administratives particulières, la RDTA a organisé la présentation des offres pour les marchés subséquents, en déterminant le délai et les modalités de présentation des offres. Dans cette remise en concurrence simplifiée, l'entité adjudicatrice a demandé aux titulaires de proposer une offre correspondant à un besoin précisément défini. Les offres remises ont bien été appréciées en fonction des critères définis dans l'accord-cadre, à savoir le prix et le titulaire du marché choisi est celui qui a présenté l'offre la plus avantageuse en termes de prix.

---

<sup>8</sup> Délibérations du 21 mars 2008 pour le Gazole et les pièces détachées et du 19 décembre 2008 pour les véhicules neufs.

Des procédures identiques ont été suivies pour les deux autres accords-cadres et leurs marchés subséquents avec des particularités liées à la nature des biens objet des marchés.

Ainsi, pour l'accord-cadre « véhicules neufs », le marché subséquent est un marché à bon de commande conformément aux dispositions de l'article 77 du code des marchés publics. Il y a donc eu remise en concurrence des huit titulaires selon les modalités définies par l'entité adjudicatrice. Le marché subséquent a été divisé en deux lots (autocar scolaires et autocars de ligne) et les lots ont été attribués aux deux opérateurs économiques qui remplissaient les critères définis dans le règlement du marché. Comme le marché subséquent est un marché à bon de commande, les marchés seront exécutés par l'émission d'un bon de commande lors de la survenance du besoin.

Les marchés subséquents à l'accord-cadre « Pièces détachées » sont aussi des marchés à bons de commande.

Au vu des pièces produites au dossier, les conditions de passation de ces accords-cadres sont conformes aux dispositions du code des marchés publics. Il convient toutefois de rappeler à la RDTA qu'elle constitue une entité adjudicatrice. Par ailleurs, pour ce type d'accord-cadre, et afin d'éviter tout risque d'entente entre les titulaires pour proposer un prix surévalué, il conviendrait sans doute que l'accord cadre comporte une clause relative à l'évolution des prix.

### **3.3. La RDTA et les marchés à procédure adaptée**

Pour répondre à ses besoins, la RDTA utilise également les marchés à procédure adaptée prévus par les dispositions de l'article 28 du code des marchés publics.

Plusieurs marchés à procédure adaptée ont été examinés : le premier concerne un contrat de location financière de station de travail conclu en 2009, un autre concerne des équipements pour les autocars (girouettes matricielles équipées de LED) conclu en 2009 pour les années 2009 et 2010, le dernier l'installation d'un système de contrôle d'accès aux différents sites de la RDTA pour 2009.

Pour les trois marchés examinés, les formalités de publicité ont bien été accomplies et un dossier de consultation a été rédigé contenant les caractéristiques principales de la procédure et les critères de jugement des offres.

Plus précisément, le Conseil d'Etat, dans un arrêt du 24 février 2010 n° 335569, Communauté de communes de l'enclave des Papes a dégagé les principes suivants en matière de procédure adaptée pour les pouvoirs adjudicateurs :

- les candidats à un marché passé selon la procédure adaptée doivent être informés des critères d'attribution du marché et dans le cas où le pouvoir adjudicateur souhaite retenir d'autres critères que celui du prix, l'information appropriée des candidats doit alors également porter sur les conditions de mise en œuvre de ces critères ;
- cette information doit être portée à la connaissance des candidats dès l'engagement de la procédure d'attribution soit dans l'avis d'appel public à la concurrence, soit dans le cahier des charges tenu à disposition ;
- lorsque l'acheteur public décide de limiter le nombre des candidats admis à présenter une offre, il lui appartient, y compris lorsqu'il met en œuvre une procédure adaptée sur le fondement de l'article 28 du code des marchés publics, d'assurer l'information appropriée des candidats sur les critères de sélection de ces candidatures dès l'engagement de la procédure d'attribution du marché, dans l'avis d'appel public à concurrence ou le cahier des charges tenu à la disposition des candidats et cette information appropriée suppose que le pouvoir adjudicateur indique aussi les documents ou renseignements au vu desquels il entend opérer la sélection des candidatures ;
- enfin, si l'acheteur public entend fixer des niveaux minimaux de capacité, ces derniers doivent aussi être portés à la connaissance des candidats.

Pour les trois marchés examinés, ces principes ont été respectés par la RDTA qui devant les hésitations sur sa qualification juridique au regard des dispositions du code des marchés publics a appliqué les règles relatives aux pouvoirs adjudicateurs. L'article 146 du code des marchés publics permet à une entité adjudicatrice de « *passer des marchés selon une procédure adaptée dont les modalités sont librement fixées par l'entité adjudicatrice en fonction de la nature et des caractéristiques du besoin à satisfaire, du nombre ou de la localisation des opérateurs économiques susceptibles d'y répondre ainsi que des circonstances de l'achat* ».

Il convient de relever enfin que depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2011, la RDTA s'est doté d'un guide « procédure achats » dans lequel sont énumérées les caractéristiques des différentes procédures que la régie peut utiliser et qui décrit la procédure interne à suivre pour respecter les dispositions du code des marchés publics. Le contenu de ce document n'appelle pas d'observations particulières.