



RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES ET SA RÉPONSE

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION CHAUNY-TERGNIER-LA FÈRE

*Tome 1 - Enquête régionale sur l'impact de la crise
sanitaire sur les délégations de service public*

(Département de l'Aisne)

Exercices 2017 et suivants

Le présent document, qui a fait l'objet d'une contradiction avec les destinataires concernés,
a été délibéré par la chambre le 7 février 2022.

TABLE DES MATIÈRES

SYNTHÈSE	2
RECOMMANDATIONS*	3
INTRODUCTION.....	4
1 PRESENTATION GENERALE	5
1.1 Le territoire et ses habitants	5
1.2 Les déplacements	5
1.3 Les transports urbains	6
1.3.1 L'offre.....	6
1.3.2 La fréquentation.....	7
1.3.3 La qualité du service	8
1.4 La prise en compte des usagers.....	9
1.4.1 Les enquêtes de satisfaction.....	9
1.4.2 La commission consultative des services publics locaux	9
1.5 Le contrat de délégation de service public.....	10
1.5.1 La mise en place du contrat	10
1.5.2 Les missions.....	10
1.5.3 Les dispositions financières	11
1.5.4 Les avenants passés avant la crise sanitaire	12
1.5.5 La situation économique du contrat.....	12
1.6 Le contrôle du délégataire.....	14
1.6.1 L'assistance à maîtrise d'ouvrage.....	14
1.6.2 La société dédiée.....	15
1.6.3 L'information sur le fonctionnement du service.....	16
1.6.4 Le suivi de l'économie du contrat.....	16
2 LES CONSEQUENCES DE LA CRISE SANITAIRE SUR L'EXÉCUTION DU CONTRAT	18
2.1 L'impact de la crise sur le service délégué	18
2.2 Le cadre contractuel et juridique utilisé.....	19
2.3 Les dispositions financières contenues dans l'avenant	21
2.4 Le cadre temporel retenu	22
2.4.1 La date d'adoption de l'avenant.....	22
2.4.2 La période couverte	23
2.5 Analyse des charges et des produits pris en compte dans l'avenant.....	23
2.5.1 La méthode retenue.....	23
2.5.2 Les impacts positifs sur le compte d'exploitation.....	24
2.5.3 Les impacts négatifs sur le compte d'exploitation.....	26
2.6 La prise en compte du retour d'expérience	27
ANNEXES	29

SYNTHÈSE

Le présent rapport s'inscrit exclusivement dans le cadre d'une enquête régionale de la chambre relative aux conséquences de la crise sanitaire sur les délégations de service public

La communauté d'agglomération Chauny-Tergnier-La Fère (Aisne) a été créée le 1^{er} janvier 2017 par la fusion de deux anciennes communautés de communes. Le territoire, semi-rural, est composé de 48 communes regroupant un peu plus de 55 000 habitants.

L'établissement exerce la compétence relative à la mobilité. Il offre un service de déplacements constitué de cinq lignes régulières et de cinq trajets en « transport à la demande ». Depuis 2017, deux lignes ont été étendues et la fréquentation a augmenté, passant de 290 000 voyages par an à 352 000 en 2019. En 2020, la crise sanitaire a conduit à une baisse de ce nombre de 19 %, moins importante cependant que la moyenne nationale qui a été de 31 %.

L'exploitation du service est assurée par la société Keolis Chauny-Tergnier, dans le cadre d'une concession de 10 ans qui s'achèvera en 2023. Le compte d'exploitation joint au rapport annuel du délégataire fait apparaître un résultat excédentaire, mais inférieur de 8 % au montant de 0,337 M€ qui était prévu au contrat sur la période de 2014 à 2020. Cependant, les comptes de la société montrent que le résultat d'exploitation a été bien supérieur : il s'est élevé à 1,6 M€ sur la même durée, permettant à la filiale de transférer à la société mère Keolis 1,3 M€.

Malgré l'assistance d'un cabinet de conseil, le contrôle exercé par la communauté d'agglomération sur le délégataire est encore insuffisant. Elle doit obtenir un rapport annuel comportant un compte d'exploitation concordant avec les comptes de la société. Il est, de même, de sa responsabilité de veiller à ce que les stipulations de la convention soient mises en œuvre, notamment les enquêtes de satisfaction pour lesquelles le délégataire encourt des pénalités.

En 2020, les contraintes sanitaires ont conduit à un moindre usage du service. Les charges de roulage normalement supportées par le délégataire ont diminué en conséquence et, en application du contrat, les sommes correspondantes auraient dû venir en déduction de la contribution financière forfaitaire que la communauté d'agglomération verse annuellement à l'exploitant. Ce dernier a aussi vu réduire la masse salariale en raison de la mise au chômage partiel de salariés. Il a, en revanche, subi une perte de recettes commerciales due à la diminution du nombre de voyageurs et a engagé des frais pour la protection sanitaire de son personnel et des usagers. Le solde financier de la crise a représenté, en 2020, une charge évaluée à 60 000 €, mais qui n'intègre pas plusieurs postes d'économies réalisées par le délégataire.

Dès décembre 2020, la communauté d'agglomération a accepté, dans un premier temps et dans le cadre d'un avenant, de supporter la quasi-totalité du coût engendré par la crise. Or, la nature même d'un contrat de délégation de service public inclut un risque d'exploitation que doit supporter le délégataire, ce qui n'a manifestement pas été le cas en l'espèce, puisque la filiale Keolis Chauny-Tergnier a, au titre de l'année 2020, transféré 216 000 € au groupe dont elle dépend.

La communauté d'agglomération devra établir le bilan financier exhaustif et effectif de l'impact de la crise sur son service de transport et en tenir compte dans un prochain avenant, d'ores et déjà prévu. Il conviendrait également que la convention intègre, d'une part, une clause de révision de la contribution financière forfaitaire en cas d'évolution très favorable de l'économie du contrat au-delà des prévisions contractuelles, et, d'autre part, des dispositions de la gestion de crise, tant d'un point de vue technique que financier.

RECOMMANDATIONS*

(classées dans l'ordre de citation dans le rapport)

Rappel au droit (régularité)

	<i>Totalement mis en œuvre</i>	<i>Mise en œuvre en cours</i>	<i>Mise en œuvre incomplète</i>	<i>Non mis en œuvre</i>	<i>Page</i>
Rappel au droit unique : créer la commission de contrôle financier conformément aux dispositions de l'article R. 2222-3 du code général des collectivités territoriales.				X	17

Recommandations (performances)

	<i>Totalement mise en œuvre</i>	<i>Mise en œuvre en cours</i>	<i>Mise en œuvre incomplète</i>	<i>Non mise en œuvre</i>	<i>Page</i>
Recommandation n° 1 : appliquer les pénalités prévues au contrat relatives à l'atteinte des objectifs de qualité et à la réalisation des enquêtes de satisfaction.				X	9
Recommandation n° 2 : procéder à un bilan exhaustif des conséquences financières de la crise sanitaire en 2020 sur le service de transport urbain et le prendre en compte dans le futur avenant.				X	27

* Voir notice de lecture en bas de page.

NOTICE DE LECTURE	
SUR L'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES RAPPELS AU DROIT ET DES RECOMMANDATIONS	
Les recommandations de régularité (rappels au droit) et de performance ont été arrêtées après examen des réponses écrites et des pièces justificatives apportées par l'ordonnateur en réponse aux observations provisoires de la chambre.	
Totalement mise en œuvre	L'organisme contrôlé indique avoir mis en œuvre la totalité des actions ou un ensemble complet d'actions permettant de répondre à la recommandation, même si les résultats escomptés n'ont pas encore été constatés.
Mise en œuvre en cours	L'organisme contrôlé affirme avoir mis en œuvre une partie des actions nécessaires au respect de la recommandation et indique un commencement d'exécution. L'organisme affirme, de plus, avoir l'intention de compléter ces actions à l'avenir.
Mise en œuvre incomplète	L'organisme contrôlé indique avoir mis en œuvre une partie des actions nécessaires sans exprimer d'intention de les compléter à l'avenir.
Non mise en œuvre	Trois cas de figure : - l'organisme contrôlé indique ne pas avoir pris les dispositions nécessaires mais affirme avoir l'intention de le faire ; - ou il ne précise pas avoir le souhait de le faire à l'avenir ; - ou il ne fait pas référence, dans sa réponse, à la recommandation formulée par la chambre.

INTRODUCTION

Le contrôle des comptes et de la gestion de la communauté d'agglomération Chauny-Tergnier-La Fère (Aisne), pour les années 2017 et suivantes, a été ouvert par lettre du président de la chambre adressée le 9 juin 2021 à M. Dominique Ignaszak, président en exercice. Le précédent ordonnateur, M. Bernard Bronchain, en fonctions jusqu'au 10 juillet 2020, en a également été avisé par courrier du 11 juin 2021.

Ce contrôle a donné lieu à la production de deux tomes distincts. Le présent rapport (tome 1) s'inscrit exclusivement dans le cadre d'une enquête régionale de la chambre relative aux conséquences de la crise sanitaire sur les délégations de service public, en l'occurrence celle des transports urbains. Il est suivi d'un second tome sur le thème de l'intercommunalité qui fait l'objet d'une enquête nationale des juridictions financières.

En application de l'article L. 243-1 du code des juridictions financières, un entretien de fin de contrôle s'est déroulé le 27 septembre 2021 en présence du président et de son prédécesseur.

Dans sa séance du 4 octobre 2021, la chambre a émis des observations provisoires qui ont été transmises par courriers du 28 octobre 2021 au président en fonctions et au précédent ordonnateur. À la même date, des extraits ont été adressés aux tiers concernés.

Après avoir examiné les réponses, la chambre, dans sa séance du 7 février 2022, a formulé les observations suivantes.

AVERTISSEMENT

Le contrôle de la chambre régionale des comptes s'est déroulé dans le contexte de la crise sanitaire, qui est susceptible d'affecter la situation financière de l'organisme pour les exercices 2020 et 2021.

La chambre, à partir des éléments qui lui ont été communiqués au cours de son contrôle, a cherché à en apprécier les effets.

1 PRESENTATION GENERALE

1.1 Le territoire et ses habitants

Créée le 1^{er} janvier 2017, la communauté d'agglomération Chauny-Tergnier-La Fère résulte de la fusion des communautés de communes de Chauny-Tergnier et Villes d'Oyse, constituées auparavant de 24 et 21 communes. Les trois communes de Bichancourt, Manicamp et Quierzy ont par ailleurs été intégrées au périmètre à cette même date (cf. annexe n° 1).

Le territoire de 383 km² s'étend sur environ 25 km d'Est en Ouest et de 15 km du Nord au Sud. Il est structuré autour de plusieurs espaces aux profils différenciés : un petit noyau urbain et industriel entourant l'axe Oignes-Chauny-Charmes ; des zones semi-rurales à dominante résidentielle et touristique, et des espaces agricoles et naturels. L'axe central est constitué des trois communes les plus peuplées : Tergnier avec 13 547 habitants, Chauny avec 11 773 habitants et La Fère avec 2 847 habitants¹.

Avec 55 359 habitants, la communauté d'agglomération se positionne au deuxième rang du département de l'Aisne, après la communauté d'agglomération du Saint-Quentinois (82 645 habitants), et légèrement avant celles de la région de Château-Thierry et du Grand Soissonnais. Son nombre d'habitants a diminué de 2 % en 10 ans.

Le territoire compte trois quartiers « politique de la ville », qui regroupent 16 % de la population. Le taux de pauvreté, de 20,5 %, est plus élevé que dans le département (18,4 %) et la région Hauts-de-France (18 %). Les trois communes principales présentent des taux de pauvreté encore plus dégradés : 28 % à Chauny, 24 % à Tergnier et 37 % à La Fère.

Le territoire fait partie de la zone d'emploi de Saint-Quentin². Les activités économiques sont concentrées entre Chauny et La Fère. La communauté d'agglomération fait en outre partie des 124 premiers « territoires d'industries » identifiés par l'État comme présentant des difficultés d'attractivité, malgré une forte identité et un savoir-faire industriel.

1.2 Les déplacements

La communauté d'agglomération se situe dans un triangle urbain « Saint-Quentin-Laon-Soissons ». Elle bénéficie d'un seul accès direct à l'autoroute A26 mais présente un maillage de routes départementales relativement dense, qui permet d'accéder à Paris et Lille en 1 heure 30 minutes. Deux gares principales, une à Chauny et un nœud ferroviaire à Tergnier, concourent au transport de voyageurs et au fret.

¹ Source : INSEE, Comparateur de territoire, mise à jour de juin 2021.

² Une zone d'emploi est un espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent, et dans lequel les établissements peuvent trouver l'essentiel de la main d'œuvre nécessaire pour occuper les emplois offerts (source : INSEE).

Le pôle urbain de Chauny-Tergnier-La Fère regroupe 90 % des déplacements internes au pays Chaunois³. Les habitants utilisent majoritairement la voiture individuelle, notamment en raison du caractère rural du territoire mais également de l'existence de zones non desservies par les transports en commun. Il existe des lignes interurbaines de compétence départementale mais dont l'attractivité pâtit de leurs fréquences de passage restreintes.

Sur ce territoire, seule la communauté d'agglomération de Chauny-Tergnier-La Fère dispose d'un réseau de transport urbain et d'un service de « transport à la demande ».

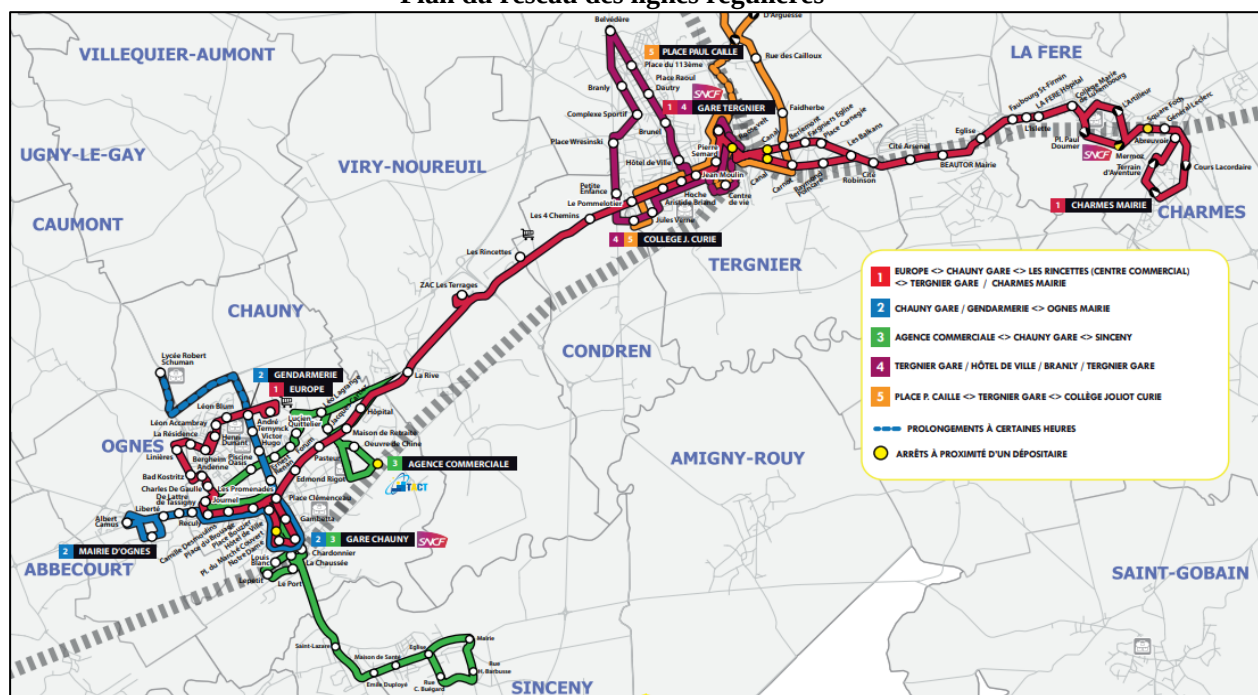
1.3 Les transports urbains

1.3.1 L'offre

Le réseau de transport comporte cinq lignes régulières, qui desservent neuf communes. L'une des lignes passe en « transport à la demande » en heures creuses. La fréquence des bus est ajustée à la baisse durant l'été.

La ligne n° 1, sur l'axe urbain de Oignes à Charmes en passant par Chauny, Tergnier et La Fère, est la plus utilisée. Longue de 22 kilomètres, elle concentre 85 % des voyages sur le réseau.

Plan du réseau des lignes régulières



Source : site internet du délégataire.

³ Le Syndicat mixte du pays Chaunois (SMPC) est composé de la communauté d'agglomération de Chauny-Tergnier-La Fère et de la communauté de communes Picardie des Châteaux, soit, au total, 87 communes représentant 75 900 habitants pour une superficie de 685 km².

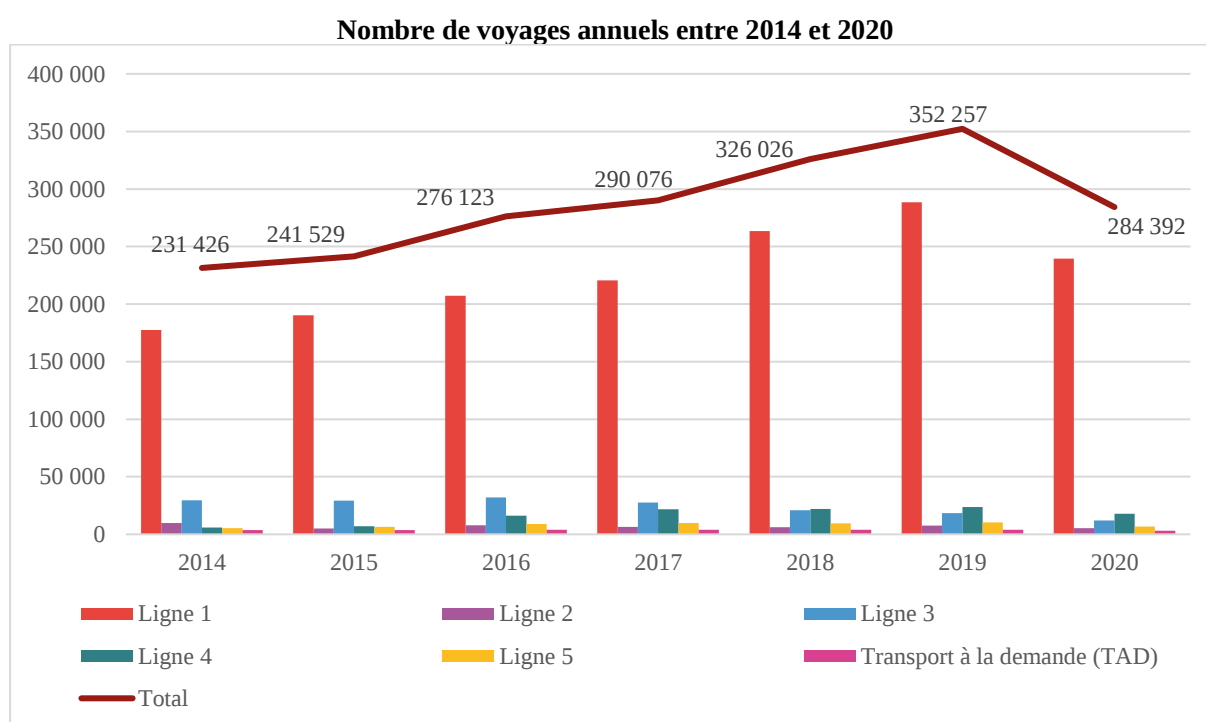
En complément des lignes régulières, il existe cinq trajets en « transport à la demande » (lignes TAD référencées A à D ; cf. annexe n° 2) qui desservent 21 communes.

Le parc de véhicules est composé de six autobus, deux midibus⁴ auxquels s'ajoute un minibus de neuf places pour le « transport à la demande ». Ils sont tous accessibles aux personnes à mobilité réduite. L'effectif affecté au service est de 21 agents, dont 15 conducteurs et 1 mécanicien.

La gamme tarifaire est composée de titres annuels et mensuels, intermodaux avec le train, de tarification sociale et invalidité. Le ticket à l'unité est d'1,10 €, valable une heure pour des correspondances de bus à bus, sauf pour un retour. Le ticket aller-retour est valable une journée et coûte 2 €. Les ventes de ces deux derniers produits ont représenté 73 % des 200 000 € de recettes tarifaires en 2020. L'année précédente, la proportion était la même, pour des recettes à hauteur de 269 000 €.

1.3.2 La fréquentation

Entre 2014, première année pleine du contrat de délégation, et 2019, la fréquentation a augmenté de 52 %. La crise sanitaire a stoppé cette progression régulière, avec une chute de près de 20 % du nombre de voyages en 2020, soit un niveau proche de celui de 2017.



Source : chambre régionale des comptes à partir des données fournies par la communauté d'agglomération (rapports annuels du délégataire).

⁴ Un « midibus » est plus court qu'un bus standard (2 mètres de moins) avec donc moins de places. Il se conduit avec un permis D. Il est utilisé pour adapter les moyens à la fréquentation pour des lignes où l'itinéraire ne permet pas le passage d'un bus standard.

L'impact de la crise a été toutefois moins fort que celui constaté globalement au niveau national, de 31 %⁵.

1.3.3 La qualité du service

Le contrat de délégation prévoit une appréciation de la qualité du service sur la base de 26 critères regroupés en cinq familles :

1. La ponctualité des bus ;
2. Le respect de la réalisation de la desserte prévue ;
3. La tenue des points d'arrêts (information, entretien et propreté) ;
4. Le service à bord des véhicules (taux de pannes, amabilité des conducteurs, accueil des personnes à mobilité réduite, conduite, accostage aux points d'arrêts...) ;
5. Et les prestations clientèles (accueil physique et téléphonique, qualité de l'information...).

Les indicateurs sont précisément définis et assortis d'objectifs, sur lesquels le titulaire du contrat s'est engagé à ce qu'il y ait une amélioration entre 2013 et 2023. Des pénalités financières peuvent être appliquées en cas de non-respect des engagements, pour un montant maximum annuel de 50 000 € HT.

Les rapports du délégataire ne comportent, pourtant, aucune information sur le suivi des indicateurs et les résultats obtenus. Il se cantonne à mentionner en quelques phrases l'attention qu'apporte tout le personnel à la qualité du service aux usagers. Le contrat n'est donc pas respecté sur ce point.

La communauté d'agglomération est en droit d'appliquer les pénalités spécifiques à ce manquement, dans la limite du plafond maximum de 350 000 € pour la période couvrant les années 2014 à 2020.

Tant la communauté d'agglomération que son délégataire, dans leurs réponses, conviennent que les clauses de la convention relatives au suivi de la qualité du service n'ont pas été respectées. Cependant, ils font valoir que le faible nombre de réclamations, au regard du volume annuel de voyages, témoigne de la satisfaction des usagers. La chambre estime, pour sa part, que le suivi du nombre de réclamations ne peut se substituer à la mesure de qualité, telle que prévue au contrat.

Keolis Chauny-Tergnier considère, par ailleurs, qu'il est nécessaire que le délégant soit partie prenante dans l'évaluation du service. Il indique vouloir se rapprocher de son client pour mettre en place le suivi attendu. Pour la chambre, la société ne peut relativiser sa responsabilité en arguant de la nécessité que le délégant s'implique. Celui-ci ne peut, en effet, assumer pleinement son rôle d'autorité organisatrice que si le délégataire lui fournit les données d'exploitation prévues au contrat. La chambre note d'ailleurs l'engagement de ce dernier à corriger la situation.

⁵ Rapport sur le modèle économique des transports collectifs, Philippe Duron, juillet 2021.

1.4 La prise en compte des usagers

1.4.1 Les enquêtes de satisfaction

Le contrat prévoit la réalisation, par son titulaire, d'études et d'enquêtes tous les deux ans et mentionne une transmission « *au minimum dans le rapport du délégataire* ».

En cas de non-respect du programme d'enquêtes, des pénalités peuvent être appliquées pour un montant de 10 000 €, actualisé chaque année selon la même formule que celle utilisée pour la contribution forfaitaire financière (cf. *infra*), et de 1 000 € par mois de retard.

Aucune enquête n'a, toutefois, été effectuée depuis le début du contrat, ce qui justifierait des pénalités à hauteur de 35 000 € avant actualisation.

Dans sa réponse, le président indique que l'établissement a donné la priorité à l'extension du service suite à la création de l'intercommunalité en 2017. Cependant, pour la chambre, la taille du groupe Keolis et l'assistance qu'il doit apporter au délégataire, qui est valorisée financièrement dans le contrat, aurait dû permettre de réaliser conjointement les enquêtes et les modifications sur le réseau.

La communauté d'agglomération signale, quant à elle, le lancement d'une première prestation devant intervenir en 2022. Le délégataire la mentionne également dans sa réponse, évaluant l'étude à 13 000 €, soit 3 000 € de plus que le montant prévu dans le contrat pour toute la période. Il considère, en effet, que le coût de 1 000 € annuels, figurant au contrat pour mener une enquête, n'est pas réaliste. Il s'agit pourtant du montant qu'il a lui-même renseigné dans son offre.

Recommandation n° 1 : appliquer les pénalités prévues au contrat relatives à l'atteinte des objectifs de qualité et à la réalisation des enquêtes de satisfaction.

Dans sa réponse à la chambre, le délégataire indique que, de son point de vue, l'application de pénalités ne se justifie pas. Le président s'engage, pour sa part, à saisir les délégués communautaires sur le sujet.

1.4.2 La commission consultative des services publics locaux

Les dispositions de l'article L. 1413-1 du code général des collectivités territoriales prévoient que les établissements publics de coopération intercommunale de plus de 50 000 habitants mettent en place une commission consultative des services publics locaux pour l'ensemble des services publics qu'ils confient à un tiers par convention de délégation de service public.

Cette commission a vocation à permettre la participation des usagers des services publics par la voix des associations. Ainsi, l'avis et les souhaits des utilisateurs peuvent être pris en compte dans le fonctionnement et l'adaptation du service public.

En l'espèce, cette instance a bien été mise en place et elle s'est réunie chaque année, à l'exception de 2020 compte tenu des contraintes résultant de la crise sanitaire.

1.5 Le contrat de délégation de service public

1.5.1 La mise en place du contrat

En juin 2013, la communauté de communes de Chauny-Tergnier a acté la délégation à Keolis de la gestion et l'exploitation du réseau de transport urbain sur son territoire. L'exécution de la convention de délégation de service public a commencé le 1^{er} octobre 2013, pour une durée de dix ans.

Une société à responsabilité limitée a été spécifiquement créée pour l'exécution du contrat, avec pour dénomination sociale « Keolis Chauny-Tergnier ». Son capital de 45 000 € est entièrement détenu par le Groupe Keolis. Ce dernier lui apporte une assistance technique, administrative et financière, à titre onéreux, dans le cadre d'une convention.

Au 1^{er} janvier 2017, la communauté d'agglomération Chauny-Tergnier-La Fère, nouvellement créée, a repris le contrat au titre de sa compétence d'organisation de la mobilité.

1.5.2 Les missions

La société délégataire a la responsabilité de mettre en œuvre la politique des transports décidée par l'autorité délégante à laquelle elle reste soumise. Elle exploite, à ce titre, le service public de transport urbain de voyageurs et en assure l'entretien et la maintenance.

Ses missions sont détaillées dans le contrat. Certaines ont été prégnantes durant la crise sanitaire, en particulier :

- le conseil et l'assistance permanente du délégant auprès duquel il doit être force de proposition ;
- l'adaptation des dessertes aux besoins de déplacements ;
- la gestion du personnel, pour laquelle le contrat précise qu'elle relève de la seule responsabilité de l'exploitant.

En outre, un programme d'investissements d'1,2 M€ est à la charge de la société. Des renouvellements de véhicules et de matériel informatique étaient ainsi prévus sur l'année 2020, pour un montant de 42 200 €.

Pour sa part, la communauté d'agglomération, collectivité délégante, est l'autorité organisatrice du service public et conserve à ce titre les missions qui en relèvent, en particulier :

- la définition de la politique générale des transports ;
- le choix de la consistance des services pour répondre au mieux aux besoins de déplacements des habitants, en s'appuyant, entre autres, sur les propositions du délégataire ;
- la fixation des tarifs, qui relève de l'assemblée délibérante ;
- la mise à disposition des biens nécessaires à l'exploitation ;
- et le contrôle de la mise en œuvre du contrat par son titulaire.

1.5.3 Les dispositions financières

Le délégataire est habilité à percevoir deux recettes principales :

- une contribution financière forfaitaire (CFF), versée par la communauté d'agglomération ;
- les recettes commerciales provenant de l'exploitation du réseau, sur la base d'une grille tarifaire.

En 2019, soit l'année précédant la crise sanitaire, pour un produit d'exploitation total de 2,16 M€, la CFF en a représenté 69 % et les recettes commerciales 31 %. C'est sur ce dernier poste que réside le risque porté par le titulaire et qui justifie de qualifier la convention de délégation de service public.

En ce qui concerne la CFF, elle est versée sur le fondement du contrat qui indique que *« l'activité de transport public de voyageur ne permettant pas d'assurer l'équilibre financier du service, l'autorité délégante accorde au délégataire des contreparties financières sous forme de contribution forfaitaire annuelle. »*

Le contrat est insuffisamment précis en ce qui concerne les sujétions de service public. Sa détermination repose sur la différence des charges et des recettes pour équilibrer le compte prévisionnel d'exploitation, en intégrant une marge pour le délégataire et des aléas. La communauté d'agglomération devra y remédier en veillant à préciser dans la prochaine convention, le cas échéant, ce que revêt la notion de « sujétion de service public » et à mentionner les modalités de calcul retenues pour arrêter le montant de la compensation.

Le montant total de la CFF intègre aussi le versement, par l'autorité délégante, d'une contribution complémentaire correspondant à des remboursements de taxes dont s'acquitte le délégataire⁶.

La contribution est versée trimestriellement et fait l'objet d'une actualisation annuelle prenant en compte les indices du prix à la consommation du gazole, des taux de salaire horaire de base de l'ensemble des ouvriers, des prix à la consommation de la réparation des véhicules personnels et des « frais et services divers ».

Compte tenu de son importance quantitative dans l'équilibre économique de la délégation, la CFF est la principale variable d'ajustement du compte d'exploitation. La traduction financière des avenants se fait par majoration ou diminution de cette contribution. Dans le cas de la réduction du service durant la crise sanitaire, le mécanisme a été utilisé pour le traitement financier des coûts non exposés, lesquels auraient dû minorer la CFF versée au titre de l'exercice 2020 (cf. *infra*)⁷.

Dans sa réponse, le président justifie le fait qu'il n'en a pas été ainsi en expliquant que les réductions de coûts liées à la diminution du service des transports durant la crise, ainsi que les indemnités perçues par le délégataire de la part de l'État pour la masse salariale, ont servi à couvrir en partie la perte de recettes et les charges liées aux mesures de protection des personnes durant les voyages. Il indique que sa préoccupation a été de rééquilibrer les comptes des deux

⁶ Taxe sur les salaires, contribution économique territoriale (CET) et TVA.

⁷ Article 6 du contrat.

délégations de transports urbains et de transports scolaires. La chambre rappelle sa position. Alors que la CFF a pour objet de compenser des sujétions de service public, elle a été utilisée, au cas d'espèce, pour prendre en charge les contraintes d'exploitation liées à la crise sanitaire. Dans une délégation de service public, le titulaire assume, par nature et de par la loi, un risque. Sans bouleversement économique avéré du contrat et démontré par le délégataire, la communauté d'agglomération aurait donc pu ne pas renoncer à l'économie de CFF.

1.5.4 Les avenants passés avant la crise sanitaire

Six avenants ont été passés avant le début de la crise sanitaire, dont trois qui ont étendu le service après la création de la communauté d'agglomération⁸.

En 2017, la ligne principale du réseau (n° 1) inclut trois nouvelles communes⁹. En 2019, le service est étendu au dimanche sur un tronçon.

En février 2020, juste avant le début de la crise sanitaire, il a été acté de desservir, à compter du 31 août 2020, le centre hospitalier de Chauny, la maison de santé, un espace numérique et un supermarché. Ce service assuré par la ligne n° 3, du lundi au samedi, a été ouvert à la date prévue, malgré le contexte de restriction des activités de la population.

Enfin, le dernier avenant du 17 décembre 2020 règle les conséquences de la crise sanitaire sur la délégation de service public (cf. *infra*).

1.5.5 La situation économique du contrat

La marge mentionnée au compte d'exploitation joint au rapport du délégataire, qui correspond au résultat d'exploitation¹⁰, est toujours positive depuis le début du contrat et en progression constante jusqu'en 2019. Sur ce dernier exercice, elle a augmenté de 43 % par rapport à l'année précédente, principalement du fait de la hausse de fréquentation. En revanche, en 2020, avec la crise sanitaire, elle baisse de moitié, passant de 79 000 € à 39 000 €.

Sur toute la période de 2014 à 2020, l'économie globale du contrat ainsi présentée fait apparaître un résultat d'exploitation cumulé de 312 000 €, en retrait de 8 % par rapport à la prévision contractuelle de 337 000 €¹¹.

⁸ Un avenant a également confié au délégataire l'activité des transports scolaires, mais de façon temporaire, de septembre 2016 à juillet 2017, le temps de mener la procédure pour déléguer le service. La communauté d'agglomération nouvellement créée a en effet repris cette compétence qui était auparavant mise en œuvre par le département. C'est également Keolis qui a obtenu le contrat.

⁹ Beautor (2 735 habitants), La Fère (2 985 habitants) et Charme (1 677 habitants).

¹⁰ Dans le rapport du délégataire, la marge est déterminée par la différence entre les produits et les charges d'exploitation.

¹¹ La marge contractuelle a été retraitée par application du coefficient (CFF perçue / CFF du contrat en « euros 2013 ») en vue de disposer d'une valeur de référence en € comparable aux montants réels constatés pour chaque exercice.

Les comptes de la société exploitante révèlent une situation en réalité beaucoup plus confortable :

- le résultat d'exploitation annuel a été compris entre 217 000 € et 354 000 € sur la période de 2016 à 2019 ; il baisse en 2020, tout en restant supérieur à 270 000 € ;
- une part du bénéfice a été transférée au groupe Keolis chaque année, pour un montant total d'1,3 M€ sur la période de 2014 à 2020, représentant en moyenne 80 % du résultat d'exploitation.

Tableau n° 1 : Situation économique du contrat présentée aux comptes d'exploitation et dans les comptes de la société

Comptes d'exploitation figurant aux rapports annuels du délégataire

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total
Produits d'exploitation (A)	1 266 532	1 333 642	1 616 939	1 922 346	2 039 762	2 158 900	1 835 247	12 173 368
dont contribution financière forfaitaire	1 102 250	1 179 757	1 425 712	1 708 947	1 562 313	1 483 771	1 423 210	9 885 961
dont recettes commerciales réelles	193 931	196 924	208 871	246 409	477 449	675 129	412 037	2 410 749
Recettes commerciales / produits d'exploitation	15 %	15 %	13 %	13 %	23 %	31 %	22 %	
Charges d'exploitation (B)	1 237 039	1 322 123	1 574 467	1 866 780	1 984 406	2 079 791	1 796 494	11 861 101
Résultat d'exploitation* (A) - (B)	29 493	11 519	42 472	55 566	55 356	79 109	38 753	312 267
Résultat cumulé	29 493	41 012	83 483	139 049	194 405	273 514	312 267	
Résultat prévu au contrat (€ de l'exercice**)	35 583	37 972	47 827	58 321	50 525	51 616	55 389	337 232
Résultat au compte prévisionnel cumulé	35 583	73 555	121 381	179 702	230 227	281 843	337 232	

* Appelée « marge » au rapport annuel du délégataire.

** La formule d'actualisation de la CFF a été appliquée à la « marge » contractuelle en « euros 2014 ».

Comptes de la société « Keolis Chauny-Tergnier »

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total
Produits d'exploitation (A)	1 301 313	1 383 184	1 669 668	2 102 344	2 068 560	2 226 660	1 861 122	12 612 851
Charges d'exploitation (B)	1 138 700	1 312 729	1 453 107	1 841 279	1 714 076	1 933 530	1 589 889	10 983 310
Résultat d'exploitation (A) - (B)	162 613	70 455	216 561	261 065	354 484	293 130	271 233	1 629 541
Bénéfice transféré au Groupe Keolis	133 274	59 219	175 028	206 000	281 609	232 983	215 708	1 303 821

Source : chambre régionale des comptes, à partir des comptes de la société enregistrés à la Direction générale des finances publiques¹² (cf. annexe n° 4).

Concernant le bénéfice transféré au groupe, dans sa réponse au rapport de la chambre, le président de la communauté d'agglomération indique que la filiale en charge de l'exécution du contrat bénéficie, en retour, d'une assistance technique, administrative et financière, sans pour autant la chiffrer.

Le directeur régional de Keolis mentionne, pour sa part, que le mécanisme de remontée de bénéfice est réversible. En cas de déficits, 80 % des pertes financières seraient supportées par le groupe. À l'observation, le contrat n'est pas aussi explicite sur ce point et la communauté d'agglomération n'a pas de garantie formelle quant à la mise en œuvre de ce dispositif.

¹² Formulaire obligatoire en application de l'article 53 A du code général des impôts.

Le mode actuel d'établissement du compte d'exploitation ne permet donc pas à la communauté d'agglomération d'apprécier la situation économique réelle de la délégation. Lors de la prochaine convention à passer en 2023, il conviendra d'imposer aux candidats un cadre de présentation rendant possible un rapprochement entre les deux états financiers.

Dans sa réponse, le président indique qu'il partage le point de vue de la chambre et prévoit de traiter ce sujet avec le délégataire actuel.

Malgré ce contexte très favorable au délégataire, c'est la communauté d'agglomération seule qui a supporté l'impact financier de la crise sanitaire, en acceptant de renoncer à la baisse de la contribution financière forfaitaire (cf. *supra*). Alors que l'intercommunalité a pris à sa charge la somme de 60 000 € liée à la crise, sur la même période, Keolis Chauny-Tergnier a transféré au groupe 216 000 €.

Il serait donc de bonne gestion de prévoir une clause de revoyure stipulant qu'à partir d'un certain seuil de rentabilité du contrat, à définir, les parties se rencontrent pour ajuster le niveau de la contribution financière forfaitaire.

1.6 Le contrôle du délégataire

1.6.1 L'assistance à maîtrise d'ouvrage

La communauté d'agglomération se fait accompagner par un cabinet de conseil pour le suivi de la délégation. Au contrat initial passé à cette fin en 2013 pour 10 ans, avec un forfait de 13 500 € HT sur la base de 13,5 jours minimum et une possibilité d'assistance complémentaire facturée 1 000 € par jour, s'est ajouté un forfait annuel de 5 000 € HT par un avenant en 2015. Avec le suivi du service de transport scolaire¹³, également du ressort du prestataire, ce dernier a perçu, d'avril 2017 à janvier 2021, 58 800 €, soit environ 15 000 € HT par an.

Le contrat prévoit une assistance complète sur les plans technique, économique et financier.

L'établissement intercommunal s'appuie fortement sur ce cabinet et tend, de ce fait, à perdre la connaissance du contrat et de son exécution sur des sujets pourtant essentiels. À titre d'illustration, il n'est pas en mesure de déterminer seul si le plan d'investissement à la charge du délégataire est réalisé. S'il a fait le choix de se faire assister, il n'en demeure pas moins qu'il doit conserver la maîtrise de la convention pour être en mesure d'exercer sa mission d'autorité délégante.

¹³ Il n'y a pas la possibilité de distinguer précisément dans la comptabilité les frais d'assistance au suivi du service des transports urbains et à celui des transports scolaires.

Diverses insuffisances ont été constatées dans la mise en œuvre de la mission confiée au cabinet :

- la proposition par ce dernier à engager, dès 2020, une négociation avec le délégataire pour traiter des conséquences de la crise financière n'était pas pertinente ; la communauté d'agglomération aurait eu meilleur intérêt à attendre que l'exploitant la sollicite et à régler la question en 2021 (cf. *infra*) ; dans leurs réponses à la chambre, le président et le cabinet qui l'assiste indiquent ne pas partager ce point de vue ; pour eux, il était intéressant de passer un avenant pour avoir une évaluation du coût de la crise et s'assurer que le délégataire avait bien perçu les aides auxquelles il avait droit ; la chambre confirme sa position considérant, d'une part, qu'une évaluation était toujours possible, notamment à partir des comptes, sans un acte contractuel, d'autre part, qu'il appartenait au délégataire d'optimiser ses recettes et qu'enfin, d'autres aides étaient susceptibles d'être perçues en 2021 au titre de l'exercice 2020 ;
- la communauté d'agglomération n'a pas été alertée sur les carences du délégataire à remplir ses obligations d'amélioration de la qualité du service et de réalisation d'études, alors même que le cabinet a été à l'origine de la rédaction de la convention ; en réponse à la chambre, le président et le cabinet conseil mentionnent l'absence de commande spécifique d'intervention sur le contrôle de la qualité du service des transports ; or, la chambre constate, au contraire, que le contrat entre les deux parties comporte une analyse des rapports annuels du délégataire et que ces derniers doivent faire état de l'atteinte des objectifs de qualité ;
- à aucun moment les écarts entre le compte d'exploitation annuel et les comptes de la société n'ont été relevés ; le président et le cabinet conseil conviennent qu'il y aura lieu de corriger cette situation.

La communauté d'agglomération devra donc retrouver la maîtrise du sujet des transports sous deux ans. En effet, le contrat avec l'actuel cabinet s'achèvera en 2023. Si le choix est fait de continuer à se faire assister, une mise en concurrence devra alors être organisée.

Dans sa réponse, le président indique que la collectivité est très engagée dans sa politique de mobilité et a bénéficié du transfert d'expertise de la part de son conseil. La chambre constate, cependant, qu'elle consacre au sujet des transports urbains et scolaires un peu moins d'un mi-temps direct dans ses effectifs, et que la possibilité de recourir au cabinet a été accrue par avenant au contrat d'assistance.

1.6.2 La société dédiée

La création *ex nihilo* d'une société pour l'exécution de la délégation de service public des transports urbains sur le territoire de la communauté d'agglomération avait pour objectif de faciliter le contrôle des engagements pris par le titulaire de la convention¹⁴.

¹⁴ Les stipulations du contrat sur l'objet de la société ne sont pas respectées. Cette dernière devait être dédiée à la mise en œuvre de la concession. Or, son champ potentiel d'activité est bien plus large. Elle peut intervenir en France ou tous autres pays, soit pour son compte, soit pour le compte de tiers et au-delà du seul champ strict des transports urbains. En pratique, l'activité est bien limitée à l'exécution du seul contrat avec la communauté d'agglomération.

Pourtant, l'autorité délégante n'en tire pas totalement profit. Elle ne reçoit, ni ne demande les comptes annuels qui lui permettraient de procéder à des vérifications des données financières figurant au rapport du délégataire. Quelques éléments comptables sont présents en annexes des rapports annuels mais ils ne sont pas utilisés.

1.6.3 L'information sur le fonctionnement du service

Il incombe au concessionnaire de rendre compte du fonctionnement du service selon deux modalités : un rapport mensuel, accompagné de tableaux de données commentés, et le rapport annuel.

Des sanctions sont prévues en cas de non-respect de ces obligations. La communauté d'agglomération en a fait usage en infligeant, en 2019, une pénalité de 108 588 € à la société. Cette dernière n'avait, en effet, remis aucun rapport mensuel de 2013 à 2018.

Le contrat prévoit aussi la tenue d'un comité de suivi, une fois par mois, ce qui n'est pas le cas. La communauté d'agglomération confirme qu'elle s'entretient régulièrement avec l'exploitant mais en dehors du cadre prévu contractuellement. Ces relations ne font, au demeurant, pas l'objet de comptes rendus. Il conviendrait d'appliquer les pénalités afférentes à ce manquement et de faire respecter les clauses de la convention.

Le président indique, dans sa réponse, que les relations avec le délégataire sont quotidiennes. Ce dernier mentionne, pour sa part, des réunions tous les 15 jours, mais sans apporter de comptes rendus en attestant.

En ce qui concerne les rapports annuels du délégataire¹⁵, le code général des collectivités territoriales prévoit leur présentation à l'assemblée délibérante avant le 30 juin de l'année suivante¹⁶. En 2017 et 2018, cette obligation n'a pas été respectée dans les délais prévus par le code précité. En revanche, le rapport de l'année 2019 a été présenté le 15 juin 2020. L'établissement devra par ailleurs veiller à joindre le rapport au compte administratif¹⁷.

1.6.4 Le suivi de l'économie du contrat

La communauté d'agglomération n'a pas de véritable suivi de l'économie du contrat. Elle reçoit chaque année, annexé au rapport du délégataire, le compte d'exploitation avec les charges et les produits de l'exercice écoulé. Cependant, les données ne permettent pas de comparer rigoureusement les performances financières à ce qui a été prévu à la signature du contrat. En effet, les montants des produits encaissés et des charges de l'année sont présentés à la valeur réelle de l'exercice alors que la référence au contrat reste exprimée à la valeur de l'année 2014, sans actualisation.

¹⁵ Article L. 3131-5 du code de la commande publique.

¹⁶ Article L. 1411-3 du code général des collectivités territoriales.

¹⁷ Article R. 1411-8 du code général des collectivités territoriales.

La communauté d'agglomération n'assure pas non plus le suivi de la réalisation du programme d'investissements confié au délégataire.

Enfin, il n'y a pas de contrôle des comptes de la société dédiée à l'exécution de la mission de service public (cf. *supra*), alors même qu'elle a été constituée dans ce but.

La communauté d'agglomération doit davantage maîtriser la dimension économique de la délégation. À cette fin, la commission de contrôle financier doit être créée conformément à l'article R. 2222-3 du code général des collectivités territoriales.

Rappel au droit unique : créer la commission de contrôle financier, conformément aux dispositions de l'article R. 2222-3 du code général des collectivités territoriales.
--

Dans sa réponse à la chambre, la communauté d'agglomération indique vouloir se conformer à cette obligation, dont elle reconnaît par ailleurs l'intérêt pour améliorer le contrôle de la délégation de service public.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

La communauté d'agglomération Chauny-Tergnier-La Fère a été créée le 1^{er} janvier 2017. La population, de 55 000 habitants, se trouve dans une situation socio-économique fragile.

L'établissement dispose d'un réseau de transport urbain composé de cinq lignes et d'un service de « transport à la demande ». La fréquentation a été en hausse chaque année depuis 2014 mais, du fait de la crise sanitaire, elle a diminué de près de 20 % en 2020.

L'exploitation a été confiée en 2013 à la société Keolis Chauny-Tergnier dans le cadre d'une délégation de service public d'une durée de 10 ans. Alors que la situation économique du contrat, telle que présentée dans les rapports annuels du délégataire, paraît en retrait des prévisions contractuelles, la société dégage en réalité un résultat qui lui permet de transférer au groupe Keolis plus de 200 000 € chaque année.

Bien que la communauté d'agglomération se fasse assister par un prestataire pour le suivi de la convention de délégation de service public, des manquements dans l'exécution du contrat sont constatés. En particulier, le délégataire ne respecte pas ses obligations en termes d'amélioration de la qualité du service et de production d'études.

Enfin, il convient que le délégant s'attache à mieux maîtriser la technicité du contrat et, plus généralement, la thématique des transports, notamment sa dimension économique, dans la perspective d'un renouvellement de la délégation en 2023.

2 LES CONSÉQUENCES DE LA CRISE SANITAIRE SUR L'EXÉCUTION DU CONTRAT

La pandémie de Covid-19¹⁸ a conduit le Gouvernement à prendre des mesures restrictives pour faire face à la propagation du virus. C'est ainsi que, le 16 mars 2020, les déplacements de la population ont été interdits, sauf motif dérogatoire¹⁹, et que les établissements recevant du public ont dû fermer (établissements d'enseignement, salles de spectacle, commerces non essentiels...) ²⁰.

Ces mesures ont entraîné une forte diminution de l'activité des transports urbains, notamment lors du premier confinement, du 17 mars au 11 mai 2020, puis du second, du 30 octobre au 15 décembre 2020, et également du fait du couvre-feu appliqué à l'ensemble du territoire entre le 15 décembre 2020 et le 20 juin 2021. En dehors de ces périodes, le Gouvernement a aussi fortement incité au télétravail pour limiter les déplacements susceptibles d'accélérer la circulation du virus.

Le décret n° 2020-545 du 11 mai 2020 prescrivant les mesures générales nécessaires pour faire face à l'épidémie de Covid-19 dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire contenait des dispositions visant spécifiquement le transport public collectif. En effet, dans l'objectif de mettre en œuvre les « mesures barrières », toute autorité organisatrice de la mobilité était tenue d'organiser les niveaux de service et les modalités de circulation des personnes dans les espaces et dans les véhicules, d'adapter les équipements, de faire respecter le port du masque par toute personne de plus de onze ans, de communiquer sur les mesures d'hygiène et de distanciation sociale auprès des voyageurs...

La crise sanitaire a ainsi fortement impacté l'activité de transports urbains tant en termes de fréquentation que d'adaptation du service.

Face aux impacts de la crise sur les transports urbains, sur proposition du cabinet de conseil qui l'assiste, la communauté d'agglomération a passé un avenant. Il apparaît, à la fois, que cela n'était pas nécessaire et que le document contractuel établi comporte plusieurs anomalies tant en termes de méthode que de contenu.

2.1 L'impact de la crise sur le service délégué

Le délégataire et la communauté d'agglomération, en contact étroit durant toute la crise sanitaire, ont ajusté l'offre de service en fonction des instructions gouvernementales et des besoins de déplacements de la population. Conformément aux dispositions contractuelles, des « plans de transport adaptés » ont été formalisés aux étapes importantes de modification de l'offre. Au total, neuf plans ont été adoptés couvrant la période du 16 mars 2020 au 31 août 2020 (cf. annexe n° 3).

¹⁸ Acronyme de l'anglais « *CORonaVIRus Disease 2019* »).

¹⁹ Décret n° 2020-260 du 16 mars 2020 portant réglementation des déplacements dans le cadre de la lutte contre la propagation du virus Covid-19.

²⁰ Décret n° 2020-293 du 23 mars 2020 prescrivant les mesures générales nécessaires pour faire face à l'épidémie de Covid-19 dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire, article 8.

Les adaptations successives ont été mises en œuvre avec des diminutions de service tenant compte de l'absence de déplacements scolaires, la suppression des dessertes le dimanche et le passage en « transports à la demande » de lignes habituellement régulières²¹. La réduction de l'offre a conduit « Keolis Chauny-Tergnier » à mettre du personnel en chômage partiel dans le cadre du dispositif national de prise en charge des salaires²².

Des équipements de protection du personnel et des usagers ont été déployés tout au long de l'année 2020 dans les véhicules et en agence : écrans de protection transparents²³ et distribution de masques et de gel hydroalcoolique en particulier. Des désinfections des bus ont été réalisées à plusieurs reprises. Le délégataire a communiqué sur les mesures d'hygiène en apposant des affiches dans les véhicules et les arrêts de bus.

Pour accroître la sécurité sanitaire des conducteurs et des passagers, la montée dans les bus par l'avant a été interdite. Ce changement a entraîné la suppression de la vente des tickets, conduisant à la gratuité des transports du 17 mars au 7 juin 2020. Cela a concerné 8 % du volume total de voyages de l'année 2020, qui s'est établi à 284 392.

La tarification payante a été rétablie le 8 juin, au tarif d'1 € au lieu d'1,10 €, afin de limiter les échanges de monnaie, et ce jusqu'au 12 juillet 2020.

2.2 Le cadre contractuel et juridique utilisé

L'avenant fait état que « *les incidences [de la crise sanitaire] ne sauraient faire l'objet d'une indemnisation* ». Cette assertion est exacte mais appelle plusieurs observations.

2.2.1.1 La référence au contrat et la nature de l'acte passé

Une référence au contrat, en ses dispositions relatives aux cas de révision, est utilisée mais de façon inappropriée²⁴ : « *L'exécution du service public de transport peut être affectée par l'évolution des conditions économiques générales mais également par des événements ou des circonstances externes à l'autorité délégante comme au délégataire.*

Ces événements ou circonstances sont de nature à avoir un impact significatif sur l'équilibre économique général du contrat. Leurs effets peuvent être ressentis tant au niveau des coûts d'exploitation qu'à celui du trafic et des recettes sans qu'ils puissent être raisonnablement mesurés à la date d'effet du contrat.

²¹ Le service de transport à la demande habituel n'a en revanche pas connu de modification.

²² L'agence commerciale a été fermée du 17 mars au 2 juin 2020.

²³ Les protections des postes de conduite sont pérennisées. Elles contribuent, par ailleurs, à la sécurité des conducteurs. La communauté d'agglomération a également installé des caméras dans les bus.

²⁴ Article 24 du contrat.

Pour tenir compte de l'évolution des conditions économiques générales et des événements ou circonstances externes aux parties cocontractantes de nature à en modifier les conditions d'exploitation, l'autorité délégante et le délégataire se rencontrent pour discuter de leur impact sur la convention et envisager le cas échéant et dans les limites légales, une révision des dispositions du contrat [...].

Après la saisine par l'une des parties, une procédure de révision est ouverte dans un délai de négociation de 3 mois, visant à rétablir l'équilibre économique et financier du contrat qui a été significativement impacté. »

Ce cadre contractuel n'apparaît pas adapté au traitement des conséquences de la crise liée à la Covid-19. La condition d'impact significatif sur l'équilibre économique général du contrat des événements externes à l'autorité délégante et au délégataire n'était pas remplie. Contrairement à ce que répond le cabinet de conseil à la chambre, les intérêts de la communauté d'agglomération n'ont pas été totalement préservés dans la mesure où l'avenant a conduit à ce qu'elle renonce à la baisse de la contribution financière forfaitaire à laquelle elle avait droit (cf. *supra*).

2.2.1.2 L'indemnisation du délégataire

La communauté d'agglomération a pris à sa charge la quasi-totalité de l'impact financier de la crise sanitaire sur le service des transports urbains (cf. *infra*). Or, la convention étant une délégation de service public, l'exploitation doit comporter, par nature, un risque pour son titulaire²⁵, qui doit l'assumer s'il se réalise. En l'absence de bouleversement économique du contrat, « Keolis Chauny-Tergnier » aurait dû supporter les conséquences financières de la circonstance imprévue qu'a constitué la crise financière.

De surcroît, l'avenant précise que « *la perte de recettes est compensée par le délégataire grâce à des recettes tarifaires janvier, février, août et septembre 2020 supérieures aux engagements contractuels* »²⁶. Enfin, le compte prévisionnel d'exploitation comporte chaque année un poste pour les aléas à hauteur d'1,2 % du montant des charges d'exploitation. Pour 2020, il était chiffré à 17 312 €.

Contrairement à ce qu'indique l'avenant²⁷, en renonçant à l'économie qu'elle aurait dû réaliser à travers la baisse de la contribution financière forfaitaire, la communauté d'agglomération a soutenu le délégataire à hauteur de 56 657 € (cf. *infra*), alors qu'il n'y avait juridiquement pas droit.

Un dispositif de soutien financier aux entreprises, qui comportait des aides directes aux très petites entreprises et des prêts d'urgence, avait été déployé par la communauté d'agglomération. Mais le délégataire n'entrait pas dans le cadre adopté, qui ne peut donc pas servir de fondement au soutien financier qui lui a été apporté.

²⁵ Article L. 1121-1 du code de la commande publique.

²⁶ Article 7.

²⁷ Articles 11 et 12 de l'avenant.

2.3 Les dispositions financières contenues dans l'avenant

Les événements de l'année 2020, bien qu'ayant affecté le fonctionnement du service, se sont traduits positivement dans les comptes du délégataire (cf. annexes n^{os} 5 et 6)²⁸ :

- par des diminutions des distances parcourues générant des « charges non exposées »²⁹ en carburant et entretien des véhicules : montant retenu 28 770 € ;
- par des économies de masse salariale de 27 080 €, principalement du fait de la mise au chômage partiel du personnel pris en charge par l'État ;
- et des économies de charges en raison d'une prestation contractuelle non réalisée et chiffrée à 807 €.

En revanche, sans avenant, le délégataire aurait eu à supporter :

- une perte de recettes tarifaires, arrêtée dans l'avenant à la somme de 44 898 € ;
- et des charges supplémentaires directement liées aux mesures de protection imposées par la crise, pour un montant de 14 618 €.

L'accord intervenu a conduit à ce qu'en renonçant à la baisse de la contribution financière forfaitaire (CFF), la communauté d'agglomération a supporté 95 % des conséquences financières de la crise³⁰. L'avenant conclut à une absence d'impact sur le montant de la contribution financière, ce qui est inexact puisque la baisse de la CFF qui aurait dû avoir lieu a été annulée.

Dans leurs réponses à la chambre, le président et le cabinet conseil estiment que l'avenant a permis d'acter une prise en charge de l'impact financier de la crise par le délégataire. Ils globalisent, pour cela, les résultats des accords passés pour les deux délégations relatives aux transports urbains et aux transports scolaires, alors que chaque service ayant été confié à des sociétés différentes dans le cadre de contrats distincts, il ne peut y avoir agrégation des résultats financiers. En outre, pour les transports urbains, ils considèrent que les pertes de recettes et les surcoûts devaient être compensés par la variable d'ajustement que constitue la CFF et que la prise en compte de l'impact financier total aurait conduit à une hausse de la contribution de 4 378 €, à laquelle le délégataire a renoncé. La chambre ne rejoint pas cette analyse. En l'absence de bouleversement économique du contrat, l'avenant n'était pas de droit et s'il n'était pas intervenu, l'application des clauses du contrat aurait conduit à diminuer la contribution de 56 657 €. En y renonçant, la communauté d'agglomération a donc pris à sa charge presque intégralement les conséquences des événements de 2020, ce qui a constitué un soutien financier pour le titulaire de la délégation de service public.

²⁸ Les montants sont hors taxes.

²⁹ Une charge non exposée, définie au contrat, correspond à des frais que n'a pas supportés le délégataire, du fait d'une diminution de l'offre de service (main d'œuvre, carburants, huiles, pneumatiques, coûts d'entretien...) et qui doivent être déduits de la contribution normalement versée par l'autorité délégante (article 6 du contrat).

³⁰ Renoncement à la baisse de la CFF (56 657,23 €) / Impact de la crise (59 515,42 €) = 95,19 %.

Tableau n° 2 : Synthèse financière de l'avenant n° 7 traitant de l'impact de la crise sanitaire

Impact positif sur le compte d'exploitation	
Economies de coûts de roulage	28 769,61
Economies sur la masse salariale	27 080,22
Economies de charges sur une prestation contractuelle non réalisée	807,40
Total qui aurait dû être restitué à la communauté d'agglomération par le délégataire s'il n'y avait pas eu d'avenant (A)	56 657,23
Impact négatif sur le compte d'exploitation	
Perte de recettes commerciales	44 897,91
Surcoûts pour la mise en place de mesures de protection	14 617,51
Total (B)	59 515,42
Solde (A) - (B)	-2 858,19
Maintien des salaires nets à 100 % du personnel du délégataire pris en charge à l'initiative de la communauté d'agglomération (C)	1 518,90
Montant total que la communauté d'agglomération a accepté de prendre en charge (D) = (B) + (C)	61 034,32
Augmentation de la contribution financière forfaitaire résultant de l'accord, finalement non mise en œuvre (D) - (A)	4 377,09

Source : chambre régionale des comptes, à partir des données de l'avenant n° 7 transmis par la communauté d'agglomération.

Dans une de ses dernières clauses, l'avenant prévoit aussi une mise à jour de la synthèse financière lorsque les indices d'actualisation de la CFF seront connus au titre de l'année 2020.

2.4 Le cadre temporel retenu

2.4.1 La date d'adoption de l'avenant

La communauté d'agglomération a passé un avenant en décembre 2020, sans attendre la clôture de l'exercice.

Or, les acomptes trimestriels de la CFF continuant à être versés, la situation économique du contrat ne nécessitait pas de mesure d'urgence. D'ailleurs, la société délégataire n'a pas fait état de difficultés financières particulières.

Il aurait été plus approprié de procéder au bilan financier de l'impact de la crise sanitaire en 2021, une fois les comptes de la société arrêtés et après avoir reçu le rapport annuel du délégataire. L'établissement aurait ainsi disposé de données réelles et définitives sur les montants à retenir. Il aurait pu les contrôler dans les comptes et sur pièces.

2.4.2 La période couverte

Tout d'abord, sur un plan méthodologique, les références contractuelles au compte prévisionnel d'exploitation étant systématiquement en exercice plein, les comparaisons auraient été plus aisées.

On relève des incohérences dans la période couverte par l'avenant. Ainsi, alors qu'à l'article 1 de ce dernier, la plage de temps prise en compte est fixée entre le 16 mars et le 31 août 2020, l'article 7 mentionne des événements de janvier et février. Le décompte en annexe intègre, pour sa part, des surcoûts de désinfection de véhicules en septembre. Enfin, le rapport annuel du délégataire mentionne un acte traitant des impacts du 16 mars à la fin de l'année 2020.

Ensuite, le rapport annuel du délégataire rapporte que les mois de janvier et février ont enregistré un record de fréquentation depuis le début du contrat, ce qui a dû se traduire en recettes tarifaires élevées mais non prises en compte. Enfin, les économies réalisées par le délégataire lors du deuxième confinement n'ont pas été intégrées aux chiffrages, alors que le service a été réduit, notamment par le passage, durant certaines périodes, en « transport à la demande » de lignes habituellement régulières. Une évaluation sur cette période aurait dû *a minima* être effectuée.

Dans leurs réponses à la chambre, le président et le cabinet conseil font valoir qu'il n'était pas possible d'anticiper le deuxième confinement. Pour la chambre, cela confirme son observation qu'il n'apparaissait pas pertinent de signer un avenant sans attendre la fin de l'exercice 2020. Elle constate, par ailleurs, que l'avenant ayant été passé le 17 décembre 2020, lors de la mise au point du chiffrage, les parties savaient déjà qu'il y aurait un impact financier du deuxième confinement non pris en compte³¹.

2.5 Analyse des charges et des produits pris en compte dans l'avenant

2.5.1 La méthode retenue

La méthode utilisée pour déterminer les montants pris en compte dans l'avenant présente deux anomalies.

Tout d'abord, les calculs effectués combinent des montants exprimés dans leur valeur à la signature de la convention en 2013, sans actualisation, et d'autres à leur valeur réelle en 2020. Un nouvel avenant devait être pris durant l'année 2021 pour corriger la situation, ce qui n'a pas été fait.

³¹ Le deuxième confinement s'est achevé le 15 décembre 2020.

Ensuite, la référence utilisée pour identifier les impacts financiers n'est pas homogène pour tous les postes. Il y a un mélange de données chiffrées en référence au compte prévisionnel d'exploitation et d'autres prises au montant réel constaté.

Ainsi, la détermination des charges non exposées de coûts de roulage liés aux distances non parcourues est effectuée par comparaison au contrat. Il en va de même pour les pertes de recettes tarifaires, qui retiennent la dernière valeur inscrite dans le compte prévisionnel d'exploitation.

En revanche, les montants des économies de personnel et ceux des charges supplémentaires reposent sur des pièces justificatives. L'identification des charges non réalisées et des surcoûts aurait aussi pu se faire en comparaison avec la référence contractuelle sur la masse salariale et sur les charges d'exploitation.

2.5.2 Les impacts positifs sur le compte d'exploitation

2.5.2.1 Les charges non exposées

La diminution de l'offre durant la période de confinement s'est traduite par celle des distances parcourues par les bus et par des économies de carburant et d'entretien, pour un montant total estimé à 28 770 €.

La détermination des coûts de roulage non exposés utilise un référentiel de distance parcourue par type de véhicule qui ne figure pas au contrat et que la communauté d'agglomération n'est donc pas en mesure de contrôler. À l'occasion d'un prochain avenant, le contrat pourrait être précisé sur ce point.

Seules les économies de la période du premier confinement ont été retenues, alors qu'il y a eu aussi des réductions du service lors du deuxième confinement, des lignes régulières ayant été passées en « transport à la demande ». Lors de la mise au point du bilan financier réel de l'impact de la crise sanitaire (cf. *infra*), ce poste devra être pris en compte.

2.5.2.2 Les économies de charges sur des prestations non réalisées

Pour les économies sur des prestations contractuelles qui n'ont pas été effectuées en raison de la crise, l'avenant prend en compte une somme très modeste de 807,40 € qui correspond à l'établissement d'un guide horaire.

Un inventaire de toutes les économies réalisées aurait conduit à un montant bien plus important. En effet, il était notamment prévu :

- des enquêtes de qualité du service ;
- des formations pour huit agents, pour un volume de 148 heures³² ;

³² Annexe 12.1 du contrat.

- la mise en œuvre de dispositifs promouvant le développement durable (interventions en milieu scolaire, actions commerciales...) ³³ ;
- et des prestations d'assistance et de conseil de la part du siège du Groupe Keolis et de ses directions régionales ³⁴.

Dans sa réponse, le président indique que les prestations qui avaient été prévues contractuellement pour l'année 2020 et qui n'ont pas été réalisées seront reportées. La chambre estime qu'il aurait été plus prudent de le mentionner dans l'avenant pour que ce soit officiellement convenu avec le délégataire. Quant à l'assistance du Groupe Keolis, il précise qu'elle a été assurée durant la crise sanitaire en 2020, mais sans indication de montant et sans apporter de justificatif.

Les compagnies d'assurance ont, par ailleurs, restitué à leurs adhérents une partie des cotisations pour les véhicules au titre de l'année 2020. L'avenant ne comporte pas de clause relative à ce poste mais, dans sa réponse à la chambre, le président de la communauté d'agglomération fait valoir que ce sujet a été abordé dans les discussions avec le délégataire et qu'un nouveau bilan sera établi.

2.5.2.3 Les économies de masse salariale

Les remboursements, par l'État, des charges de personnels mis en chômage partiel se sont traduits par une réduction de masse salariale, pour un montant pris en compte à l'avenant de 27 080 €.

Il convient aussi de mentionner que la communauté d'agglomération, à son initiative, a décidé de maintenir 100 % de la rémunération nette du personnel roulant de « Keolis Chauny-Tergnier », en prenant à sa charge la différence entre le chômage partiel versé et les salaires. Cette intervention s'écarte du cadre contractuel, qui stipule que « *le délégataire est le seul responsable de la gestion du personnel* » ³⁵.

L'exécutif a été informé de cette décision lors d'une réunion de la cellule de crise en mai 2020. Il n'en a, en revanche, pas été rendu compte au conseil communautaire.

2.5.2.4 Les dispositifs de soutien du secteur des transports

Une note du cabinet qui assiste la communauté d'agglomération, en date du 16 juillet 2020, l'a invitée à prendre l'attache du Groupement des autorités responsables de transport, de l'Union des transports publics et ferroviaires, ainsi que des Fonds européens pour identifier les aides publiques susceptibles d'être obtenues.

D'autres actions étaient possibles ou le restent encore, notamment des renégociations avec des sous-traitants ou d'autres partenaires, au bénéfice du délégataire.

³³ Annexe 12.2 du contrat relative à la démarche développement durable et sociale.

³⁴ Annexe 12.1 et annexe 16 du contrat qui listent les missions d'appui sur un champ très large d'activités.

³⁵ Article 5.

Dans leurs réponses à la chambre, le président et le cabinet conseil indiquent que les aides publiques et les économies réalisées par le délégataire sur des prestations de tiers ont été intégrées à l'avenant. À l'observation, hormis les remboursements de masse salariale (cf. *supra*), aucune autre aide ou économie n'y figure expressément.

2.5.3 Les impacts négatifs sur le compte d'exploitation

2.5.3.1 Les charges supplémentaires

Les coûts supportés pour les mesures d'hygiène ont été pris en compte dans l'avenant à hauteur de 14 618 €. Ils ont concerné l'achat de masques et de gel hydroalcoolique, des désinfections des bus, la mise en place de protections, dans les véhicules et en agence, et de l'affichage.

Les montants inscrits correspondent aux factures payées mais là encore, il n'y a pas eu de comparaison avec le poste contractuel de charges d'exploitation. À la lecture des rapports annuels du délégataire, que les achats consommés sont passés de 412 688 € en 2019 à 376 033 € en 2020.

Dans leurs réponses à la chambre, le président et le cabinet conseil avancent que les coûts supplémentaires liés aux mesures de protection ne figurent pas dans les charges d'exploitation listées au contrat puisqu'une telle situation n'était pas prévisible. Pour la chambre, si ce raisonnement est valable pour un marché public, il ne l'est pas pour une délégation de service public, dont l'équilibre économique est apprécié de manière globale, sur la durée du contrat. En outre, le cabinet qui accompagne la communauté d'agglomération mentionne que la diminution des charges d'exploitation de 36 655 € est due aux moindres frais de roulage. La chambre constate que cette économie est supérieure de 27 % à celle qui a été prise en compte dans l'avenant, à hauteur de 28 760 €.

En 2021, le délégataire assume la charge d'exploitation liée à la crise sanitaire sans qu'il ait sollicité de compensation financière, mais en l'intégrant à ses coûts. Il aurait pu en être de même en 2020.

2.5.3.2 Les pertes de recettes tarifaires

La baisse de la fréquentation, notamment liée au confinement, au télétravail et à la fermeture de nombreux lieux de loisirs, ainsi que les modifications tarifaires ont conduit à une réduction des recettes commerciales, prises en compte dans l'avenant à hauteur de 44 898 €.

Aucun détail n'est fourni sur la part de perte de recettes liée à la diminution de fréquentation et celle liée à la gratuité puis à la réduction des tarifs. L'avenant ne mentionne à aucun endroit les dispositions tarifaires qui sont intervenues.

Les comptes de l'année 2020 étant désormais arrêtés, un bilan financier complet de l'impact réel de la crise sanitaire sur cet exercice devra être effectué. Compte tenu des écarts constatés chaque année entre les rapports du délégataire et les comptes de la société Keolis Chauny-Tergnier, ce sont ces derniers qui devront être utilisés dans le chiffrage des différents postes.

Un avenant étant d'ores et déjà prévu pour actualiser le montant de la contribution financière³⁶, c'est à cette occasion que le bilan établi devra conduire à revoir la prise en charge des conséquences financières de la crise sanitaire sur le service des transports urbains.

Recommandation n° 2 : procéder à un bilan exhaustif des conséquences financières de la crise sanitaire en 2020 sur le service de transport et le prendre en compte dans le futur avenant.

Dans leurs réponses à la chambre, le président mentionne qu'il va renégocier avec le délégataire pour obtenir une marge à zéro et le cabinet de conseil indique, pour sa part, que le bilan recommandé par la chambre est bien prévu.

2.6 La prise en compte du retour d'expérience

L'avenant n° 7 s'est cantonné à traiter les impacts financiers de la crise sur six mois.

Adopté en fin d'année 2020 alors que la crise sanitaire n'était pas achevée et avec des incertitudes pour l'avenir, le document aurait pu contenir de nouvelles dispositions pour définir les modalités de gestion de ce type d'évènement sur la suite du contrat.

Il paraîtrait pertinent d'y procéder lors de la conclusion du prochain avenant et à terme, dans le nouveau contrat de délégation de service public, le cas échéant.

Dans sa réponse à la chambre, le cabinet qui conseille la communauté d'agglomération estime que le contrat actuel est adapté pour traiter d'un évènement comme la crise sanitaire. La chambre maintient sa position considérant que si tel avait été le cas, un avenant n'aurait pas été nécessaire.

³⁶ Fin de l'article 11 de l'avenant n° 7.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

La crise sanitaire a impacté le service des transports urbains de plusieurs manières. Tout d'abord, l'offre a été réduite compte tenu de la forte diminution des besoins de déplacements de la population, se traduisant par des économies de charges de roulage. Ensuite, les tarifs ont été modifiés à deux reprises avec un temps de gratuité et une période de tarif réduit. Combiné à la baisse de la fréquentation, il s'en est suivi des pertes de recettes pour le délégataire. Ce dernier a aussi dû adapter l'exploitation aux prescriptions sanitaires en prenant différentes mesures de protection du personnel et des usagers, ce qui lui a généré des charges. En revanche, il a enregistré des économies de masse salariale, du fait du dispositif de chômage partiel, et de moindres dépenses liées à des prestations non effectuées. Un avenant traitant spécifiquement de l'impact de la crise sanitaire a arrêté le bilan financier à 60 000 €.

La communauté d'agglomération a, de fait, pris la quasi-totalité de ce coût à sa charge, en renonçant à une réduction de sa contribution financière forfaitaire, pourtant prévue au contrat. Le dispositif retenu correspond donc, dans les faits, à une forme d'indemnisation, bien que l'avenant précise que le délégataire n'y avait pas droit.

L'analyse des charges et des produits pris en compte dans l'avenant révèle des anomalies tant de méthode que de chiffrage. Un nouveau bilan financier exhaustif et basé sur les comptes du délégataire devra être établi et pris en compte dans le futur avenant à intervenir avant la fin du contrat en 2023.

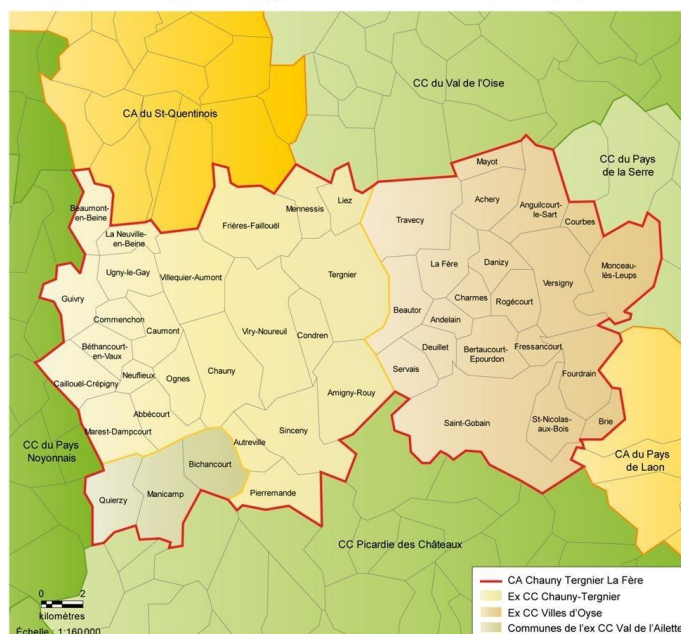
*

* *

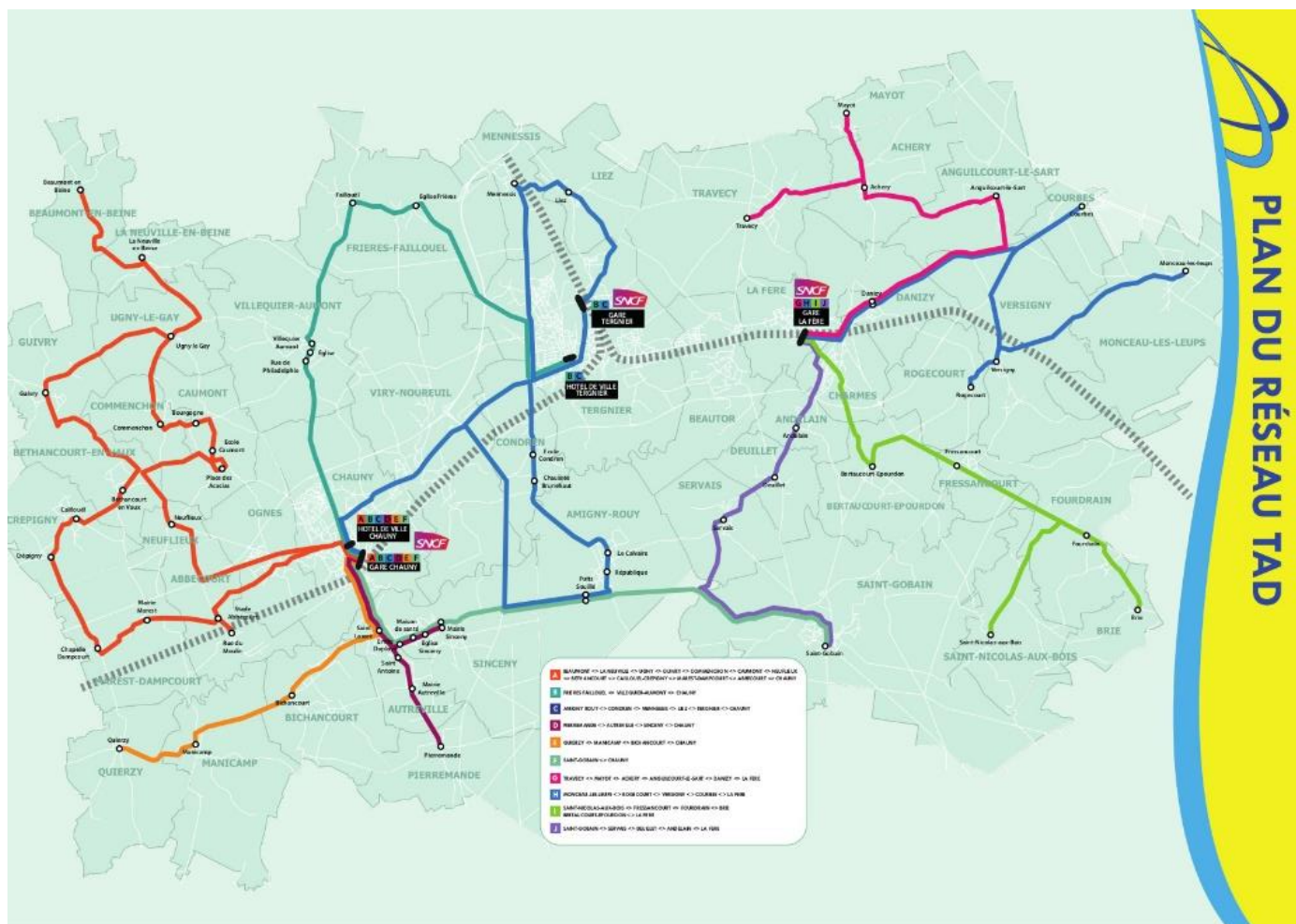
ANNEXES

Annexe n° 1. Territoire de la communauté d'agglomération.....	30
Annexe n° 2. Plan du réseau du transport à la demande	31
Annexe n° 3. Chronologie des adaptations de l'offre de service en 2020	32
Annexe n° 4. Comptes de la société « Keolis Chauny-Tergnier ».....	33
Annexe n° 5. Impact de la crise sanitaire sur les produits et les charges du délégataire	34
Annexe n° 6. Détail de l'impact financier de la crise sanitaire figurant dans l'avenant	35

Source : data.gouv.fr et rapport d'activité 2019.

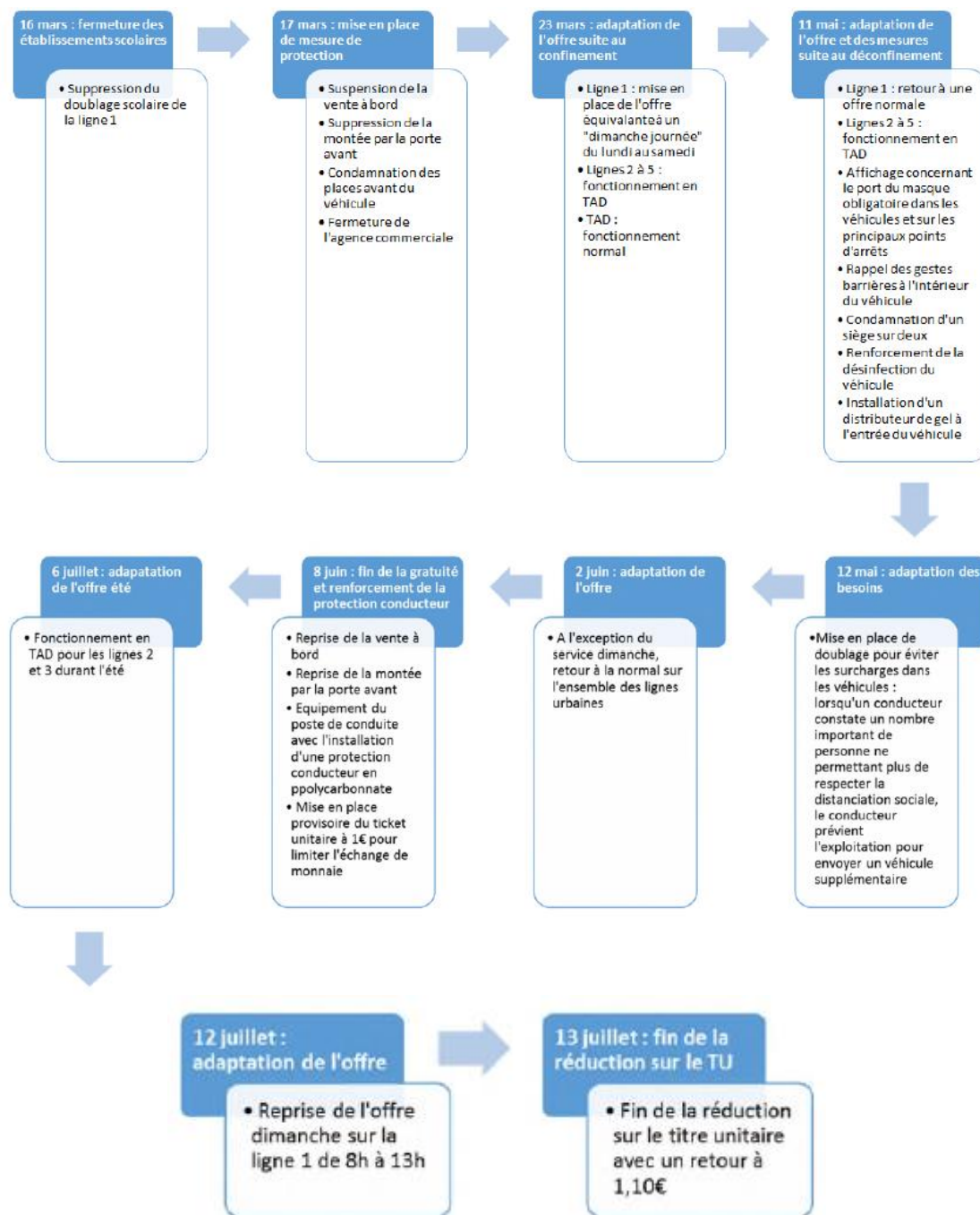


Annexe n° 2. Plan du réseau du transport à la demande



Source : site internet du délégataire.

Annexe n° 3. Chronologie des adaptations de l'offre de service en 2020



Source : rapport annuel du délégataire pour l'exercice 2020.

Annexe n° 4. Comptes de la société « Keolis Chauny-Tergnier »

BILAN							
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ACTIF	804 342	633 592	1 185 060	1 293 416	1 493 516	1 016 894	1 223 769
* dont actif net immobilisé	164 065	181 120	159 972	161 153	160 947	131 503	125 957
* dont actif net circulant	638 876	374 450	1 024 565	1 132 261	1 332 567	885 390	1 097 810
PASSIF	804 342	633 592	1 185 060	1 293 416	1 493 516	1 016 894	1 223 769
* dont capitaux propres	74 964	66 832	101 064	143 763	201 629	245 184	285 460
* dont dettes	729 377	517 668	1 036 903	1 059 560	1 201 795	653 777	820 376

RESULTAT DE L'EXERCICE									
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Evolution entre 2014 et 2020	Total 2014-2020
Produits d'exploitation	1 301 313	1 383 184	1 669 668	2 102 344	2 068 560	2 226 660	1 861 122	43%	12 612 851
Charges d'exploitation	1 138 700	1 312 729	1 453 107	1 841 279	1 714 076	1 933 530	1 589 889	40%	10 983 310
Résultat d'exploitation	162 613	70 455	216 561	261 065	354 484	293 130	271 233	67%	1 629 541
Bénéfice transféré	133 274	59 219	175 028	206 000	281 609	232 983	215 708	62%	1 303 821
Résultat financier	0	0	0	0	0	0	0		
Résultat courant avant impôts	29 339	11 235	41 533	55 063	72 874	60 146	55 525	89%	325 715
Résultat exceptionnel	0	-31	0	-604	-2 510	-1 934	-1 597		
Impôt sur les bénéfices	5 523	-663	9 301	12 364	15 008	16 418	15 174	175%	73 125
Total des produits	1 301 313	1 383 184	1 669 668	2 102 344	2 068 560	2 241 909	1 861 122	43%	12 628 100
Total des charges	1 277 497	1 371 316	1 637 436	2 060 247	2 013 203	2 200 114	1 822 368	43%	12 382 181
Bénéfice ou perte	23 816	11 868	32 232	42 097	55 357	41 795	38 754	63%	245 919

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

Annexe n° 5. Impact de la crise sanitaire sur les produits et les charges du délégataire

Impact de la crise sanitaire AVANT avenant			
Impact sur les charges		Impact sur les produits	
Charges de roulage non exposées	-28 770	Remboursement de frais de personnel	27 080
Economies sur prestation non réalisée	-807	Baisse de recettes tarifaires	-44 898
Hausse de charges	14 618	Baisse de recettes sur la CFF	-56 657
Total (A) :	-14 960	Total (B) :	-74 475
		Solde net (B) - (A)	-59 515

Impact de la crise sanitaire APRES avenant			
Impact sur les charges		Impact sur les produits	
Charges de roulage non exposées	-28 770	Remboursement de frais de personnel	27 080
Economies sur prestation non réalisée	-807	Baisse de recettes tarifaires	-44 898
Hausse de charges	14 618	Baisse de recettes sur la CFF	0
Total (A) :	-14 960	Total (B) :	-17 818
		Solde net (B) - (A)	-2 858
		Part de l'impact financier laissé à la charge du délégataire	5%

Source : chambre régionale des comptes, à partir des données transmises par la communauté d'agglomération.

Annexe n° 6. Détail de l'impact financier de la crise sanitaire figurant dans l'avenant

	mars-20	avr-20	mai-20	juin-20	juil-20	août-20	sept-20	TOTAL
Coût de roulage en euros février 2013								
Coût gazole	-3 353,83 €	-9 684,63 €	-6 373,56 €	-344,06 €	-1 668,25 €	-1 710,93 €		-23 135,3 €
Minibus	-42,42 €	-235,06 €	-51,18 €	0,00 €	20,10 €	27,15 €		-281,4 €
Midibus	-933,62 €	-2 900,96 €	-2 522,41 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €		-6 357,0 €
Standard	-2 377,78 €	-6 548,60 €	-3 799,97 €	-344,06 €	-1 688,36 €	-1 738,07 €		-16 496,8 €
Coût pièces et TE	-817,24 €	-2 375,84 €	-1 567,81 €	-81,15 €	-391,48 €	-400,84 €		-5 634,4 €
Minibus	-14,20 €	-78,67 €	-17,13 €	0,00 €	6,73 €	9,09 €		-94,2 €
Midibus	-242,23 €	-752,66 €	-654,45 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €		-1 649,3 €
Standard	-560,81 €	-1 544,51 €	-896,24 €	-81,15 €	-398,20 €	-409,93 €		-3 890,8 €
TOTAL des économies de coûts de roulage en euros Février 2013	-4 171,06 €	-12 060,47 €	-7 941,37 €	-425,21 €	-2 059,73 €	-2 111,77 €	0,00 €	-28 769,61 €
Economie de coût salarial en euros 2020								
Economie de masse salariale (CDD)	0,00 €	-3 228,40 €	0,00 €	0,00 €	-3 228,40 €	-3 228,40 €		-9 685,2 €
Economie chômage partiel	-1 589,86 €	-5 478,83 €	-3 067,53 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €		-10 136,2 €
Economie Charges patronales / chômage partiel	-389,04 €	-1 340,67 €	-750,62 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €		-2 480,3 €
Economie IJSS ALD et Absentéisme COVID	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €		0,0 €
Economie CPAM Garde d'enfants	-1 306,20 €	-2 951,23 €						-4 257,4 €
Economie sur variables de paie	-106,88 €	-334,00 €	-80,16 €					-521,0 €
Economie sur masse salariale en € 2020	-3 391,98 €	-13 333,13 €	-3 898,31 €	0,00 €	-3 228,40 €	-3 228,40 €	0,00 €	-27 080,22 €
Complément collectivité pour maintien des salaires	349,76 €	606,85 €	562,30 €					1 518,9 €
Gain net sur masse salariale en € 2020	-3 042,22 €	-12 726,28 €	-3 336,01 €	0,00 €	-3 228,40 €	-3 228,40 €	0,00 €	-25 561,31 €
Charges supplémentaires en euros 2020								
Masques		126,00 €	215,00 €	560,00 €				901,0 €
Gel	277,96 €			1 162,00 €				1 440,0 €
Désinfection véhicules	324,00 €	532,00 €	1 632,00 €	1 548,00 €	1 715,00 €	1 613,00 €	1 440,00 €	8 804,0 €
Protection poste de conduite			2 698,34 €					2 698,3 €
Protection agence commerciale			441,61 €					441,6 €
Communication				140,00 €	192,60 €			332,6 €
Total des surcoûts en Euros 2020	601,96 €	658,00 €	4 986,95 €	3 410,00 €	1 907,60 €	1 613,00 €	1 440,00 €	14 617,51 €
Economie de charges en Euros 2020								
Communication - Non réalisation du guide horaire					-807,40 €			
Total des économies de charges en € 2020	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	-807,40 €	0,00 €	0,00 €	-807,40 €
Pertes de recettes en euros février 2013								
Pertes de recettes € Février 2013	-6 025,42 €	-18 701,48 €	-18 988,52 €	-5 649,16 €	-27,25 €	1 859,32 €	2 634,62 €	-44 897,91 €
Total en euros Février 2013 et en euros 2020								
Montant à restituer à la CACTLF	-7 563,04 €	-25 393,60 €	-11 839,68 €	-425,21 €	-6 095,53 €	-5 340,17 €	0,00 €	-56 657,2 €
Montant à prendre en charge par la CACTLF avant réduction de la marge	6 977,14 €	19 966,33 €	24 537,77 €	9 059,16 €	1 934,85 €	-246,32 €	-1 194,62 €	61 034,3 €
Total net en euros Février 2013 et en euros 2020	-585,90 €	-5 427,27 €	12 698,09 €	8 633,96 €	-4 160,68 €	-5 586,49 €	-1 194,62 €	4 377,09 €

Source : annexe à l'avenant n° 7 du 17 décembre 2020 fourni par la communauté d'agglomération Chauny-Tergnier-La Fère.



RÉPONSE AU RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION CHAUNY-TERGNIER-LA FÈRE

*Tome 1 - Enquête régionale sur l'impact de la crise
sanitaire sur les délégations de service public*

(Département de l'Aisne)

Exercices 2017 et suivants

Ordonnateurs en fonctions pour la période examinée :

- M. Dominique Ignaszak :

- M. Bernard Bronchain :



réponse commune de 15 pages.

« Les destinataires du rapport d'observations disposent d'un délai d'un mois pour adresser au greffe de la chambre régionale des comptes une réponse écrite. Dès lors qu'elles ont été adressées dans le délai précité, ces réponses sont jointes au rapport. **Elles engagent la seule responsabilité de leurs auteurs** » (article 42 de la loi n° 2001-1248 du 21 décembre 2001).



Les publications de la chambre régionale des comptes
Hauts-de-France
sont disponibles sur le site :
www.ccomptes.fr/fr/crc-hauts-de-france

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

Adresse mél : hautsdefrance@ccomptes.fr