



Le président

Bordeaux, le 5 juin 2020

à

Réf à rappeler : **KSP GD 200256 CRC**
Dossier suivi par :
Corinne Thomas, greffière de la 3^{ème} section
T. 05 56 56 47 00
Mel. : nouvelleaquitaine@crtc.ccomptes.fr
Réf : contrôle n° 2018-0320
Objet : rapport d'observations définitives relatif au contrôle des comptes et de la gestion de la régie régionale des transports des Landes (RDTL)
P.J. : 1 rapport

Monsieur Pierre FROUSTREY
Président du conseil d'administration de la régie
régionale des transports des Landes
99 rue Pierre Benoît

40000 MONT-DE-MARSAN

froustey.pierre@wanadoo.fr

Lettre recommandée avec accusé de réception

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le rapport comportant les observations définitives de la chambre sur le contrôle des comptes et de la gestion de la régie régionale des transports des Landes (RDTL) pour les exercices 2013 jusqu'à la période la plus récente et la réponse qui y a été apportée.

Je vous rappelle que ce document revêt un caractère confidentiel qu'il vous appartient de protéger. Il conviendra de l'inscrire à l'ordre du jour de la plus proche réunion de votre organe collégial de décision, au cours de laquelle il donnera lieu à un débat. Dans cette perspective, le rapport sera joint à la convocation adressée à chacun de ses membres.

Dès la tenue de cette réunion, il pourra être publié et communiqué aux tiers en faisant la demande, dans les conditions fixées par le code des relations entre le public et l'administration.

En application de l'article 243-14 du code des juridictions financières, je vous demande d'informer le greffe de la date de la plus proche réunion de votre organe collégial de décision et de lui communiquer en temps utile copie de son ordre du jour.

Ce document est également transmis aux ordonnateurs des collectivités qui lui ont apporté un concours financier ou qui détiennent une partie du capital ou une partie de voix dans ses instances de décision qui le présenteront à leur assemblée délibérante dès leur plus proche réunion.

Enfin, je vous précise qu'en application des dispositions de l'article R. 243-17 du code précité, le rapport d'observations et la réponse jointe sont transmis au préfet ainsi qu'au directeur départemental des finances publiques.

Jean-François Monteils



RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES

Régie régionale de transports des Landes (RRTL) (Département des Landes)

Exercices 2013 et suivants

Le présent document, qui a fait l'objet d'une contradiction avec les destinataires concernés,
a été délibéré par la chambre le 6 novembre 2019.

TABLE DES MATIÈRES

SYNTHÈSE	3
RECOMMANDATIONS.....	9
INTRODUCTION.....	10
1 PRESENTATION DE LA REGIE.....	12
1.1 Le cadre réglementaire et les activités exercées par la régie	12
1.2 Évolution des activités exercées par la régie	14
2 LES CONSEQUENCES DU TRANSFERT DE CERTAINES ACTIVITES DE SERVICE PUBLIC DE LA REGIE VERS LA SOCIETE TRANS-LANDES.....	16
3 LE MARCHE ET LA CONVENTION DE « LOCATION ET D'ENTRETIEN DE VEHICULES DE TRANSPORT PUBLIC DE VOYAGEURS & SERVICES ASSOCIES »	20
3.1 Le marché de « location et d'entretien de véhicules de transport public de voyageurs & de services associés » du 24 avril 2012.....	20
3.2 La convention de « location et d'entretien de véhicules de transport public de voyageurs et de services associés » du 1 ^{er} août 2016	27
4 L'UNITE ÉCONOMIQUE ET SOCIALE (UES).....	31
4.1 Cadre juridique.....	31
4.2 L'UES commune à la régie et à la société publique locale (SPL) Trans-Landes	32
5 LE FONCTIONNEMENT DES INSTANCES DE LA REGIE ET L'OBJET SOCIAL ...	36
5.1 Les organes	36
5.1.1 Les présidents et vice-présidents du conseil d'administration (CA).....	36
5.1.2 Le conseil d'administration (CA)	37
5.1.3 Le directeur.....	40
5.1.4 L'utilisation des véhicules de service	61
5.1.5 Les délégations de signature du directeur de la régie	62
5.1.6 Le comptable public	64
5.2 Les statuts.....	65
5.2.1 Répartition des compétences de service public de transport depuis la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRé).....	65
5.2.2 Le règlement intérieur applicable jusqu'au 1 ^{er} septembre 2017	66
5.2.3 Le règlement intérieur à compter du 1 ^{er} septembre 2017	68
6 LES MODALITES DE TRANSFERT DE LA REGIE DEPARTEMENTALE DE TRANSPORTS DES LANDES A LA REGION NOUVELLE-AQUITAINE.	70
7 LES RELATIONS DE LA REGIE AVEC SON AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS	79
7.1 La consistance du service et les obligations de service public (COSP).....	79
7.2 Les éléments financiers et le calcul de la compensation.....	83

8	LA FIABILITE DE LA GESTION BUDGETAIRE ET COMPTABLE	87
8.1	Le cadre budgétaire	87
8.1.1	Les débats d'orientations budgétaires (DOB).....	87
8.1.2	Présentation et vote du budget	87
8.1.3	Présentation des comptes	88
8.2	La présentation des documents comptables et financiers	88
8.2.1	La présentation du compte financier.....	88
8.2.2	Le contenu des rapports d'activité	89
8.2.3	L'absence de pièces justificatives.....	91
9	L'ANALYSE FINANCIERE DE LA REGIE REGIONALE DES TRANSPORTS DES LANDES	96
9.1	L'activité de la régie	97
9.2	Les principaux indicateurs de santé financière	98
9.2.1	Soldes intermédiaires de gestion.....	98
9.2.2	Évolution des ratios	100
9.3	Les produits d'exploitation	101
9.3.1	Le chiffre d'affaires	101
9.3.2	Les autres produits de gestion.....	108
9.4	Les charges d'exploitation	108
9.4.1	Les charges à caractère général ou consommations intermédiaires.....	108
9.4.2	Les charges de personnel	109
9.5	Le financement des investissements	111
9.6	Le bilan de la RDTL/RRTL.....	112
9.6.1	L'actif du bilan	112
9.6.2	Le passif du bilan.....	114
	ANNEXES	117

SYNTHÈSE

1- Présentation de la régie

La régie régionale de transports des Landes, anciennement régie départementale de transports des Landes, est un établissement public industriel et commercial (EPIC) créé il y a environ 70 ans.

Depuis 2012, l'EPIC a connu des modifications institutionnelles profondes, avec la création de la société publique locale (SPL) Trans-Landes. Entre 2012 et 2016, le département des Landes, autorité de tutelle à l'époque, a transféré, à cette dernière une part importante des activités de services publics de transport routier interurbain et scolaire, que la régie exploitait auparavant.

Aujourd'hui, cette régie n'exploite plus pour le compte de son autorité de tutelle, la région Nouvelle-Aquitaine depuis le 1^{er} janvier 2017, que 4 lignes de transport du réseau interurbain des Landes, appelé réseau « XL'R », et 63 lots¹ de transports scolaires. Elle assure encore l'exploitation de lignes de transport privé et public (transport scolaire) pour le compte de collectivités, d'établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) ou d'entreprises privées.

La régie exerce également des activités de transports occasionnels de voyageurs, éventuellement accompagnées de ventes de prestations complémentaires, pour le compte du département des Landes, dans le cadre d'une convention signée avec le service animation².

2- Les conséquences du transfert de certaines activités de service public de la régie vers la société Trans-Landes

L'évolution de la réglementation européenne, avec notamment l'entrée en vigueur, en décembre 2009, du règlement européen n° 1370 du 23 octobre 2007 (RE 1370/2007), a modifié les règles d'attribution des marchés de service public de transport collectif routier de voyageurs. Cette nouvelle réglementation a prévu que les entités bénéficiant d'un marché de service public de transport de voyageurs, sans avoir été mises en concurrence, doivent exercer leur activité sur le seul territoire de compétence de leur autorité organisatrice des transports (AO). Le règlement ajoute que ces entités n'auront plus la possibilité de répondre à des appels d'offres, à compter de décembre 2019, concernant la fourniture de services publics de transport de voyageurs, organisés par d'autres AO.

A compter de fin 2019, il ne sera plus possible à la régie régionale de transports des Landes de candidater pour des marchés publics élaborés par des AO autres que son autorité de tutelle.

A l'origine, la création de la SPL Trans-Landes en 2012 avait pour objectif de répondre aux nouvelles exigences de la réglementation européenne, précitées. Cette nouvelle société devait en effet permettre à ses collectivités actionnaires de lui transférer, sans mise en

¹ Un lot peut être constitué de plusieurs lignes de transport scolaire.

² SAPAL pour « service d'animation, de prévention et d'accompagnement ».

concurrence, leurs activités de transport public urbain de voyageurs, exploitées auparavant par la régie.

Parallèlement, le département des Landes devait progressivement transférer à la SPL Trans-Landes toute l'activité de transport public interurbain et scolaire, exploitée jusqu'alors par la régie.

Or, tel n'a pas été le cas, le département des Landes ayant finalement décidé de maintenir les deux structures afin que la régie continue d'exercer des activités annexes ou accessoires pour lesquelles la SPL Trans-Landes n'est pas compétente en raison de la limitation par la loi de son champ d'intervention à ses seuls actionnaires. La régie justifie quant à elle le maintien de ces activités annexes et accessoires par des considérations d'ordre social, à savoir permettre au personnel de conduite de la régie, comme de la SPL Trans-Landes, de bénéficier d'un contrat à temps complet ou tout au moins d'augmenter leur rémunération grâce à des missions complémentaires.

La renonciation du département des Landes à transférer la totalité de ses activités de transport public interurbain et scolaire a eu pour conséquence de générer un déséquilibre financier de la régie, celle-ci ne réalisant plus l'essentiel de son activité pour son autorité de tutelle, en méconnaissance des textes applicables aux régies.

Cette situation ne saurait cependant perdurer. En effet, outre le fait que le champ d'intervention de la régie ne correspond plus à son objet social, le maintien des deux structures se traduit par un montage complexe et confus avec, d'une part, la mise en œuvre d'une unité économique et sociale (UES) permettant de gérer le personnel de manière commune et, d'autre part, la conclusion d'un marché puis d'une convention « *de location et d'entretien de véhicules de transport public de voyageurs et services associés* » permettant la mise à disposition, à la SPL Trans-Landes, d'un outil d'exploitation opérationnel, dès lors qu'elle ne disposait pas, à sa création de moyens suffisants pour fonctionner.

Dans ce contexte, la nouvelle autorité de tutelle doit s'interroger sur le partage d'activités entre la régie régionale de transports des Landes et la SPL Trans-Landes et sur le maintien de ces deux organismes. La région Nouvelle-Aquitaine confirme en réponse qu'elle a engagé les réflexions intégrant « *la nécessité de préciser le champ d'intervention des deux structures et notamment celui de la régie conformément aux exigences réglementaires* ».

3- *Le marché et la convention de location et d'entretien de véhicules de transport public de voyageurs et services associés, entre la régie départementale des Landes et la SPL Trans-Landes*

La régie a répondu, en 2012, à un appel d'offres organisé par la SPL Trans-Landes pour un marché de location et d'entretien de véhicules de transport public de voyageurs et de services associés.

Ce marché public, signé en avril 2012, pour la période 2012 à 2016, a bien fait l'objet d'une publicité selon une procédure négociée.

Le marché était complexe dans sa construction et dans son exécution. En effet, ce dernier ne se présentait pas sous la forme d'un marché classique d'exploitation de lignes de transport, mais sous la forme d'un marché de fourniture de plusieurs services portant sur la location de véhicules et de bâtiments, l'entretien des véhicules, la fourniture de main d'œuvre et de carburant, devant permettre à la société Trans-Landes d'assurer l'exploitation des réseaux de ses actionnaires. En outre, la proposition de prix à fournir, se décomposant en de multiples

items, rendait long le travail d'élaboration d'une solution et ce d'autant plus que le marché n'a pas été alloué. Aucune des sociétés ayant retiré un dossier de candidature n'a d'ailleurs répondu à l'appel public à concurrence. En outre, la durée annoncée du contrat d'un an, renouvelable trois fois, a eu également pour effet de décourager les éventuels candidats.

Le marché de 2012 a été remplacé par une convention, qui n'a pas fait l'objet d'une publicité préalable. Cette convention aurait dû faire l'objet d'une mise en concurrence, en application de l'ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015, sous réserve de l'appréciation du juge administratif. En effet, aucune disposition de ce texte permettant de s'affranchir d'une publicité ne s'appliquait, au cas d'espèce, à la situation contractuelle liant la régie et la société Trans-Landes.

Le marché initial, puis la convention de fourniture de services ont permis de lier étroitement le fonctionnement de ces deux structures ; la régie fournissant à la société Trans-Landes, depuis sa création, une part importante des moyens dont elle dispose (véhicules, carburant, locaux, personnel, frais divers...).

4- L'unité économique et sociale (UES)

La mise en place d'une UES, en 2015, entre la SPL Trans-Landes et la régie, relevant de la convention nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport (CCNTR depuis 2012), garantit à tous les salariés des deux structures les mêmes avantages, tout en permettant de fusionner les instances représentatives du personnel. Elle a accru l'interdépendance des deux structures qui présentent d'ailleurs un organigramme commun. Cette organisation a pour effet de générer une confusion, et laisse supposer que la régie et la SPL Trans-Landes ne forment, dans les faits, qu'une seule entité.

Cette unité économique et sociale ne peut être maintenue en l'état car la régie, établissement public industriel et commercial, est soumise au code général des collectivités territoriales (CGCT) et ne devrait pas, à ce titre, verser de participation à ses agents, contrairement à la société publique locale, qui relève du code de commerce (CC). En outre, bien que le marché et la convention aient organisé leur interdépendance, la régie et la SPL Trans-Landes sont deux sociétés distinctes, avec leurs propres instances décisionnelles.

Plus généralement, l'organisation structurelle et opérationnelle des deux entités se révèle être complexe et peu lisible dans son fonctionnement.

5- Le fonctionnement des instances de la régie et l'objet social

Le conseil d'administration de la régie a pu compter parmi ses administrateurs, des élus également actionnaires de la société Trans-Landes, de 2013 à 2015. Cette situation était irrégulière au regard de l'article R. 222-8 du CGCT qui stipule que « *les membres du conseil d'administration [...] ne peuvent [...] prendre ou conserver un intérêt dans des entreprises en rapport avec la régie [...]* ».

L'ordonnateur d'une régie en est le directeur et son statut, selon une jurisprudence constante, relève de celui des contractuels de droit public. En l'espèce, le directeur a bénéficié d'un contrat de droit privé. Les évolutions de sa rémunération et de ses avantages, tant financiers que relatifs à son temps de travail, n'ont jamais fait l'objet, depuis 1995, d'une décision en conseil d'administration, contrairement aux textes. Il a par ailleurs cumulé deux emplois, depuis 2015, sans en avertir son autorité de tutelle, situation non conforme à la réglementation. Toutefois, selon l'ancien ordonnateur, la spécificité de cette activité

complémentaire ne l'obligeait pas à formuler une demande officielle de cumul d'activité à son employeur. Il ne fournit pas toutefois les éléments permettant d'apprécier cette spécificité.

Les remboursements de frais de missions du directeur n'ont pas toujours été justifiés au cours de la période examinée ; en outre, ce dernier a demandé la prise en charge de frais ne relevant pas de son activité professionnelle. Son emploi du temps n'apparaît pas toujours lisible et semble parfois sans rapport avec l'activité réelle de la régie, en raison notamment de la fréquence de ses déplacements, et des réunions et rendez-vous récurrents avec certaines personnes extérieures à la régie.

La régie a exercé, de 2013 à 2018, une activité de location de véhicules sans chauffeur. Elle a également mis à disposition son personnel, a loué ses locaux d'exploitation, a entretenu des véhicules et a fourni du gazole, dans le cadre du marché, puis de la convention, à la société Trans-Landes. Au regard du chiffre d'affaires généré, toutes ces activités ne peuvent être regardées comme de simples activités accessoires à celles relatives au transport de voyageurs, prévues par les statuts. La chambre régionale des comptes considère à ce titre que la régie a dépassé le cadre de son objet social.

6- Les modalités de transfert de la régie départementale de transports des Landes à la région Nouvelle-Aquitaine

Le transfert de la régie départementale de transports des Landes à la région Nouvelle-Aquitaine, dans le cadre de la loi NOTRe n'a pas été conforme aux dispositions du CGCT. La régie aurait dû être dissoute, la nouvelle autorité de tutelle pouvant procéder ensuite à la création de sa propre régie. Au cas d'espèce, les représentants de la Région se sont substitués, au sein du conseil d'administration, à ceux du Département, sans dissolution de la structure.

Le transfert aurait dû faire l'objet d'une convention tripartite, conclue entre le département des Landes, la régie et la région Nouvelle-Aquitaine mais cette dernière ne l'a pas signée. Cette convention comporte une clause de reversement de trésorerie de la régie au département des Landes, pour un montant de 2 M€, ce qui est contraire aux dispositions de l'instruction budgétaire et comptable M43 dont relève la régie.

Le transfert a, par ailleurs, concrétisé une cession de quatre biens immobiliers à l'euro symbolique, prévue par la convention. Cette cession a entraîné un déséquilibre de la section d'exploitation, déficitaire, à la clôture des comptes de la régie, en 2017, à hauteur de 2,5 M€, alors que la section d'investissement affichait un excédent de 6 M€. Celui-ci ne peut servir à combler le déficit d'exploitation, en application de l'instruction comptable propre à la régie.

Les divers documents fournis (délibérations de la Région et du Département, projet de convention...) montrent que le Département, en accord avec la Région, a décidé pour des questions de continuité de service, de ne pas procéder à la dissolution de la régie. Dès lors que cette procédure n'a pas été mise en œuvre, seul un accord conventionnel sur les modalités du transfert semble juridiquement possible.

7- Les relations de la régie avec son autorité de tutelle

La régie n'a pas disposé, de 2013 à aujourd'hui, d'un contrat d'obligation de service public (COSP), conforme à la réglementation européenne et au code des transports (CT).

La régie a disposé d'un cahier des charges incomplet, ne décrivant pas précisément la consistance des services publics et les obligations qui en découlent ; de même, le calcul des coûts ne répond pas aux obligations de présentation requises par les textes.

Les éléments financiers disponibles ne permettent pas de vérifier le niveau adéquat de la compensation versée par l'autorité de tutelle, au titre des obligations de service public supportées par la régie, en application de la réglementation européenne et nationale contrairement à ce qu'affirme l'ancien ordonnateur. En effet, la compensation pour les diverses activités de service public de transport public n'est pas isolée spécifiquement dans les comptes financiers ou dans les rapports d'activité.

8- *La fiabilité de la gestion budgétaire*

Les régies gérant un service public industriel et commercial (SPIC) doivent prévoir, dans leur règlement intérieur (ou statuts), les modalités de déroulement d'un débat d'orientations budgétaires. Tel n'est pas le cas du règlement intérieur de la régie.

Par ailleurs, la régie ne distingue pas, dans le cadre de l'élaboration de son budget et de la comptabilisation des opérations comptables, les activités de service public des autres activités, en méconnaissance des règles de la comptabilité publique. Ainsi, les dépenses et les recettes relatives aux prestations réalisées pour le compte de la société Trans-Landes, ne sont pas isolées dans un budget annexe.

Les rapports d'activité ne répondent pas aux exigences du CGCT qui prévoit de présenter un minimum d'informations, notamment sur les mesures qu'il convient de prendre pour abaisser les prix de revient et accroître la productivité.

Les pièces comptables ne comportent pas toujours les justificatifs nécessaires. C'est le cas en l'occurrence des mandats de paiement de frais de mission, de déplacements, de réception et des salaires. Il en est de même pour les pièces des marchés non jointes aux mandats de paiement.

9- *L'analyse financière de la RRTL*

Si le chiffre d'affaires reste stable, au cours de toute la période examinée, la valeur ajoutée a diminué de 6 % depuis 2013 (8 M€ en 2017 contre 8,5 M€ en 2013).

L'excédent brut d'exploitation a baissé également de 3 M€ en 2013 à 2,3 M€ en 2017.

Les consommations intermédiaires progressent de 12,2 %, principalement entre 2013 et 2014 (+ 7,1 % en un an, dont + 5,2 % pour les achats, et + 37,4 % pour les dépenses d'entretien et de réparation). Ces progressions résultent majoritairement des dépenses réalisées dans le cadre du marché puis de la convention signée entre la régie et la société Trans-Landes.

Le résultat net comptable affiche un déficit important, en 2017, à plus de 2,5 M € en raison de la cession à l'euro symbolique de quatre biens immobiliers.

La capacité d'autofinancement brute diminue de 27,8 % (- 0,8 M€) depuis 2013 et représente 16 % des produits d'exploitation en 2017, contre 22 % en 2013.

En 2017, les charges de personnel représentent 77 % de la valeur ajoutée, contre 68 % en 2013. Toutefois, le ratio « charges de personnel/recettes d'exploitation » s'élève à 45,3 % en 2017, et demeure inférieur au seuil limite de 50 %.

De 2013 à 2017, le chiffre d'affaires généré par les activités de service public de l'autorité de tutelle a baissé de 43,6 %, pour le transport interurbain, et de 17,4 %, pour le transport scolaire. Ce chiffre d'affaires a représenté moins de 50 % du chiffre d'affaires total de la régie. La régie ne respecte ainsi plus les dispositions combinées des articles L. 1221-7 du code des transports (CT) et L. 2221-3 du CGCT. En application des articles 17 de l'ordonnance

RAPPORT À FIN D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES

n° 2015-899 du 23 juillet 2015 (codifié à l'article L. 2511-1 du code de la commande publique), la région Nouvelle-Aquitaine, en qualité de nouvelle autorité organisatrice de transport, n'est plus fondée à lui confier ses marchés, sans mise en concurrence.

RECOMMANDATIONS

Recommandation n° 1 : Rédiger un contrat d'obligation de service public conforme à la réglementation. Non mis en œuvre.

Recommandation n° 2 : Retracer les activités de service public dans un budget distinct et mettre en place une comptabilité analytique permettant d'isoler les coûts moyens des seules activités de service public. Non mis en œuvre.

Recommandation n° 3 : Rédiger les rapports d'activité, conformément à la réglementation, en isolant les données spécifiques de la régie de celles de la société Trans-Landes, et en distinguant les activités de service public de celles exercées à titre accessoire. Non mis en œuvre.

INTRODUCTION

Le contrôle de la régie de transports des Landes, qui s'est substituée à la régie départementale de transports des Landes, a été effectué dans le cadre du programme 2018 de la chambre régionale des comptes Nouvelle-Aquitaine, pour la période 2013 à la plus récente.

L'ouverture du contrôle a été notifiée, par lettre du 27 juin 2018, à l'ordonnateur en fonctions, également directeur de la régie, pour toute la période examinée, et au président du conseil d'administration.

Un entretien de début de contrôle a eu lieu le 28 juin 2018, avec l'ordonnateur en fonctions, dans les locaux du siège de la régie, à Mont-de-Marsan.

L'entretien de fin de contrôle, prévu par l'article L. 243-1 du code des juridictions financières, s'est déroulé le 6 décembre 2018 avec l'ordonnateur. Un entretien téléphonique supplémentaire a eu lieu le 8 janvier 2019.

Les axes de contrôle retenus portaient sur la fiabilité des comptes, la gouvernance et la situation financière. Cette dernière thématique a entraîné l'examen des conventions et des marchés liant la régie et la société publique locale Trans-Landes, ainsi que les contrats d'obligation de service public (COSP). Est venue s'ajouter, en cours de contrôle, la thématique du transfert de la régie à la région Nouvelle-Aquitaine.

Lors de sa séance du 12 février 2019, la chambre régionale des comptes Nouvelle-Aquitaine a formulé des observations provisoires, adressées dans les mêmes termes à l'ordonnateur en fonctions pour toute la période examinée, ainsi qu'à différents tiers mis en cause, à savoir le président du conseil régional de Nouvelle-Aquitaine, le président du conseil départemental des Landes, le président de la régie régionale de transports des Landes et au directeur général de la société publique locale Trans-Landes.

L'ordonnateur en fonctions a accusé réception du rapport d'observations provisoires le 26 juin 2019. Il a demandé un délai supplémentaire de 15 jours pour transmettre sa réponse, délai qui lui a été accordé. Sa réponse est parvenue à la chambre régionale des comptes le 6 septembre 2019, accompagnée d'un courrier demandant une audition au titre de l'article L. 243-3 du code des juridictions financières. Au 1^{er} octobre 2019, l'ordonnateur a quitté ses fonctions et un nouvel ordonnateur a été désigné. L'audition a eu lieu le 6 novembre 2019 en présence l'ancien ordonnateur, du nouvel ordonnateur, et du responsable financier, également comptable public.

Le président du conseil régional de Nouvelle-Aquitaine a accusé réception de l'extrait du rapport d'observations provisoires le 26 juin 2019. Il a fait parvenir sa réponse le 23 août 2019 à la chambre régionale des comptes.

Le président du conseil départemental des Landes a accusé réception de l'extrait du rapport d'observations provisoires le 27 juin 2019. Il a fait parvenir sa réponse à la chambre régionale des comptes le 27 août 2019.

Le président de la régie régionale de transports des Landes a accusé réception de l'extrait du rapport d'observations provisoires le 29 juin 2019. Il n'y a pas répondu.

Le directeur général de la société publique locale (SPL) Trans-Landes a accusé réception de l'extrait du rapport d'observations provisoires le 27 juin 2019. Il n'a pas transmis

de réponse. Toutefois, sollicité par la chambre régionale des comptes, il a fait parvenir le 12 septembre 2019, au président de la chambre régionale des comptes, un courrier dans lequel il explique qu'il avait eu connaissance des réponses formulées par l'ordonnateur de la régie régionale de transports des Landes sur les points le concernant, et que ces observations n'appelaient pas de remarque de sa part. Il a ajouté toutefois, qu'il se réservait la possibilité d'apporter des réponses complémentaires, en tant qu'ordonnateur de la société Trans-Landes, lors de la procédure contradictoire, dans le cadre du contrôle de cette société, engagé parallèlement par la chambre régionale de comptes.

Le rapport d'observations définitives de la régie a été délibéré par la chambre régionale des comptes Nouvelle-Aquitaine le 6 novembre 2019.

1 PRESENTATION DE LA REGIE

1.1 Le cadre réglementaire et les activités exercées par la régie

La régie régionale de transports des Landes (RRTL), anciennement régie départementale de transports des Landes (RDTL) est un établissement public local à caractère industriel et commercial (EPIC). La RDTL a été transformée en RRTL par délibération du conseil régional de Nouvelle-Aquitaine du 26 juin 2017. La régie a toujours disposé de l'autonomie financière et de la personnalité morale

L'article L. 1412-1³ du code général des collectivités territoriales (CGCT) autorise la création, par des collectivités, de régies chargées d'exploiter un service à caractère industriel et commercial (SPIC). La mission principale de la régie, d'après les statuts, est, depuis 2002, d'exploiter principalement les services publics de transports collectif routiers de voyageurs non urbains (ou interurbains) du réseau routier « XL'R » et des services publics de transports scolaires.

La régie aurait été créée par décret du 9 juillet 1951, d'après les statuts du 7 février 2002 et ceux du 1^{er} septembre 2017. Cette date est toutefois incertaine, le document comptable de 2016, recensant les amortissements de l'année 2016, mentionnant des immobilisations datant du 1^{er} juillet 1947.

La régie a relevé, pour la période examinée :

- des articles L. 2221-1 et suivants du CGCT ;
- des articles R. 2221-18 et suivants⁴ du CGCT ;
- des dispositions spécifiques aux transports routiers de voyageurs du code des transports (CT) ;
- du décret n° 85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes, abrogé quasi intégralement⁵ par divers décrets.

L'article L. 1221-7 du CT définit les activités pouvant être exercées par une régie de transport, à savoir « [...] *exploiter des services de transports publics de personnes, qu'ils soient urbains ou routiers non urbains, et, à titre accessoire, toutes activités de transports ou connexes à celui-ci, effectuées à la demande ou avec l'accord de l'autorité organisatrice* ».

Pendant la période examinée, la régie s'est vu confier des activités de transports publics collectifs de personnes (lignes de desserte interurbaine et scolaire), par le département des

³ Article L. 1412 -1 du CGCT « *Les collectivités territoriales, leurs établissements publics, les établissements publics de coopération intercommunale ou les syndicats mixtes, pour l'exploitation directe d'un service public industriel et commercial relevant de leur compétence, constituent une régie soumise aux dispositions du chapitre Ier du titre II du livre II de la deuxième partie [...]* ».

⁴ En application des dispositions de l'article L. 1412-1 du CGCT, les dispositions propres aux régies communales (chapitre Ier du titre II du livre II de la deuxième partie, du CGCT) sont applicables aux régies créées par les « *collectivités territoriales, leurs établissements publics, les établissements publics de coopération intercommunale ou les syndicats mixtes, pour l'exploitation directe d'un service public industriel et commercial relevant de leur compétence* ».

⁵ À l'exception de l'article 5, maintenu en partie.

Landes, puis par la région Nouvelle-Aquitaine, sans mise en concurrence, conformément aux textes nationaux et européens⁶.

La régie a exercé également des activités de transports privés, pour le compte de ses autorités de tutelle, mais également pour d'autres tiers privés ou publics, ainsi que quelques activités connexes. L'article R. 3131-1 du CT définit les services de transports privés comme les transports organisés pour leurs besoins habituels de fonctionnement par les collectivités publiques, par les entreprises et par les associations, pour leur personnel. L'article R. 3131-2 du CT précise que « *sont également considérés comme des services privés lorsqu'ils répondent à leurs besoins habituels de fonctionnement* » les services exécutés à titre gratuit pour les passagers, à savoir :

- 1° les transports organisés par des collectivités territoriales ou leurs groupements pour des « *catégories particulières d'administrés, dans le cadre d'activités relevant de leurs compétences propres, à l'exclusion de tout déplacement à caractère touristique* ;
- 2° les transports organisés par les établissements publics départementaux ou communaux accueillant des personnes âgées, les établissements d'éducation spéciale, les établissements d'hébergement pour adultes handicapés et personnes âgées et les institutions de travail protégé pour les personnes qui y sont accueillies, à l'exclusion de tout déplacement à caractère touristique ;
- 3° sous réserve des articles L. 3111-7 à L. 3111-16, les transports organisés par des établissements d'enseignement en relation avec l'enseignement, à condition que ces transports soient réservés aux élèves, au personnel des établissements et, le cas échéant, aux parents d'élèves participant à l'encadrement des élèves sont considérés comme des services privés de transport routier non urbain de personnes ;
- 4° les transports organisés par des entreprises pour leur clientèle ;
- 5° les transports organisés par des associations pour leurs membres, sous réserve que ces déplacements soient en relation directe avec l'objet statutaire de l'association et qu'il ne s'agisse pas d'une association dont l'objet principal est le transport de ses membres ou l'organisation de voyages touristiques. ».

La régie a également exploité, pendant toute la période examinée, des lignes communales de transport scolaire ainsi que des lignes de transport urbain pour le compte d'EPCI ou de communes. Ces activités ont été obtenues en réponse à des appels d'offres.

La régie a aussi assuré le transport occasionnel de voyageurs, pour divers tiers privés ou publics (communes, EPCI). Elle a également organisé des voyages d'agrément, comportant le transport⁷, des prestations d'hébergement et des activités de loisirs pour le compte du service d'animation, de prévention et d'accompagnement (SAPAL) du département des Landes, dans le cadre d'une convention de 2003 renouvelée en 2018. La régie dispose encore, en 2018, d'un agrément en tant qu'opérateur de voyage et demeure connue également, à ce titre, sous l'appellation de « RDTL Voyage ».

⁶ Les services réguliers (dont les transports scolaires, considérés comme des transports collectifs réguliers de voyageurs) et les services à la demande relèvent des services publics, au sens des missions d'intérêt général, de leur organisation et de leur financement partiel ou total par une personne publique.

⁷ La régie dispose d'une habilitation, au même titre que des agences de voyages.

1.2 Évolution des activités exercées par la régie

Entre 2012 et 2017, une part importante des activités de service public de transport interurbain et scolaire de la régie, exercées pour le compte du département des Landes, a été transférée à la société publique locale (SPL) Trans-Landes, société créée conjointement, en 2012, par le conseil départemental des Landes, actionnaire à 60 %, et par un EPCI, actionnaire à hauteur de 40 %.

En 2012⁸, l'exploitation de 4 lignes régulières interurbaines et de 41 lignes de transport scolaire, a été transférée, de la régie à la SPL Trans-Landes, puis en 2013⁹, 7 lignes de transport scolaire et 3 lignes régulières de transport interurbain et en 2014¹⁰, 17 lignes de transport scolaire et 2 lignes régulières de transport interurbain¹¹.

Si la régie assurait, en 2013, l'exploitation de 13 lignes interurbaines de transport du réseau « XL'R »¹², et le transport scolaire de 79 lots, pour le compte de son autorité de tutelle, seules 4 lignes de transport interurbain et 63 lots¹³ de transport scolaire lui étaient encore attribués en 2018. Depuis 2016, la répartition de l'activité de transport interurbain et scolaire entre la régie et la SPL Trans-Landes n'a pas évolué.

Les activités de transport urbain réalisées par la régie, dans le cadre de marchés publics, pour le compte d'autorités organisatrices de la mobilité¹⁴ (AOM)¹⁵ ont, elles aussi, été confiées à la société Trans-Landes, à l'échéance des marchés, les AOM devenant actionnaires de la société Trans-Landes. La régie n'exploite plus aucun réseau urbain depuis 2013.

Le transfert d'activités au profit de la société Trans-Landes a été compensé financièrement, la régie étant devenue prestataire de la SPL Trans-Landes, en 2012. Les deux sociétés sont ainsi étroitement liées, grâce à la mise en œuvre, de 2012 à 2016, d'un marché de prestation de services entre la régie et la SPL Trans-Landes, puis d'une convention de prestation de services identiques. En effet, la société Trans-Landes, dotée d'un capital de 40 K€ à sa création, puis de 250 K€ en 2013, ne disposait, pour fonctionner, ni de site d'exploitation, ni de véhicule, ni de personnel. La régie, dans le cadre de l'exécution de ces contrats, a loué ses véhicules et ses locaux, a fourni le carburant et a mis à disposition son personnel, permettant ainsi à la SPL Trans-Landes d'exploiter les réseaux urbains de transport collectif et les lignes de dessertes de transport interurbain et scolaire de ses actionnaires. L'ancien ordonnateur conteste en partie l'observation et indique, qu'à ce jour, le soutien apporté à la SPL Trans-Landes concerne essentiellement des services confiés par sa propre autorité de tutelle (le département des Landes puis la région Nouvelle-Aquitaine), à savoir, l'exploitation de lignes interurbaines et scolaires. Il indique qu'ainsi 83 % des matériels loués par la régie à la SPL Trans-Landes et 71 % des moyens humains ne sont pas affectés à des services de transport urbain de voyageurs. L'ancien ordonnateur n'explicite pas cependant les modalités de calcul de ces pourcentages.

⁸ CA du 29 mars 2013 : 4 lignes XLR et 41 lots scolaires sur 119, étaient transférés en 2012 à la SPL Trans-Landes.

⁹ CA du 19 mai 2014 : 3 lignes XLR et 7 lots scolaires étaient transférés en 2013 à la SPL.

¹⁰ CA du 19 juin 2015 : 2 lignes XLR et 17 lots scolaires étaient transférés en 2014 à la SPL.

¹¹ Rapport d'activité de 2014 de la régie.

¹² Lignes n°1, 4,5, 6, 11, 13, 22 à 27, 44, 46.

¹³ Un lot peut être constitué de plusieurs lignes de transport scolaire.

¹⁴ Service de transport urbain d'un EPCI Landais, service de transport urbain d'une commune située sur la côte atlantique Landaise.

¹⁵ Anciennement AOT autorité organisatrice de transports.

En application du marché public puis de la convention, la société Trans-Landes occupe ainsi les mêmes locaux que la régie (site de dépôts, d'exploitation, bureaux) que cette dernière lui loue. Elle partage le même personnel (personnel support, des ateliers, chefs d'équipe, personnel de conduite). La société Trans-Landes s'approvisionne en carburant auprès de la régie et utilise pour l'essentiel son parc de véhicules, que la régie lui refacture, au même titre que d'autres prestations (entretien du parc, facturation de frais généraux...).

Cette organisation, d'un point de vue comptable et financier, est complexe. Elle génère des refacturations importantes pour chacune des prestations prévues dans le contrat.

Les salariés peuvent intervenir indifféremment pour chacune des deux entités. Les salariés des services supports ont signé un contrat de travail avec chacune des structures. La régie, depuis 2013, effectue ensuite une régularisation de ces dépenses de personnel en faisant application d'une clé de répartition¹⁶, tenant compte du chiffre d'affaires respectif de chaque entité, hors refacturation. Les coûts salariaux du personnel de l'atelier de maintenance, en revanche, ne sont pas directement refacturés à la SPL Trans-Landes. Il sont intégrés dans les coûts d'entretien facturés par véhicule¹⁷, revalorisés chaque année selon une formule d'indexation. Les dépenses de formation, de frais de mission des personnels support et des cadres, ainsi que d'autres frais généraux sont ventilés au prorata du chiffre d'affaires.

Les chauffeurs, s'ils n'ont signé qu'un seul contrat de travail avec une seule entité, peuvent cependant réaliser des prestations pour le compte de l'autre structure, générant ainsi des refacturations réciproques, selon un coût moyen.

Depuis 2015, une unité économique et sociale (UES) a été mise en place. Elle a permis de désigner des représentants du personnel et un comité d'entreprise communs, tout le personnel étant soumis à la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport (CCNTR).

À ce jour, la régie n'a pas procédé au changement de dénomination de ses véhicules interurbains, qui sont toujours identifiés avec le logo « XL'R » et la mention « régie de transport landais ». L'ancien site internet de la régie est toujours actif et renvoie les visiteurs sur une page d'accueil annonçant la régie sous l'appellation de « RDTL voyages », avec la mention « *Bienvenue sur le site RDTL (régie des transports landais)* ». Le site mentionne les horaires de toutes les lignes du réseau « XL'R », y compris celles exploitées par la société Trans-Landes, ainsi que les horaires des lignes des réseaux urbains de ses divers actionnaires, et présente les lignes de transport scolaire existantes, sans précision de l'exploitant. Seule la page « carte d'identité » cite la SPL Trans-Landes, sans préciser ses attributions, et un renvoi indique que la « *La régie des transports landais (RDTL) est appelée juridiquement RRTL depuis le 1^{er} septembre 2017, étant devenue régionale depuis cette date* ». La présentation du site internet prête ainsi à confusion.

¹⁶ Clé de répartition= Chiffre d'affaires SPL Trans-Landes/ (Chiffre d'affaires SPL Trans-Landes +Chiffre d'affaires régie régionale de transports des Landes).

¹⁷ (Coût /km par catégorie de véhicule) * km parcouru.

2 LES CONSEQUENCES DU TRANSFERT DE CERTAINES ACTIVITES DE SERVICE PUBLIC DE LA REGIE VERS LA SOCIETE TRANS-LANDES.

La constitution de la SPL Trans-Landes par le département des Landes et deux autres collectivités¹⁸, est la réponse apportée, en 2012, à l'évolution résultant du règlement européen n° 1370 du 23 octobre 2007 (CE 1370/2007).

Ce règlement, applicable à compter du 3 décembre 2009, stipule dans son considérant 18 que : « *toute autorité nationale peut choisir de fournir elle-même des services publics de transport de voyageurs sur son territoire ou de les confier sans mise en concurrence à un opérateur interne. Toutefois, afin d'assurer des conditions de concurrence équitables, cette faculté de fourniture autonome doit être strictement encadrée. Le contrôle requis devrait être exercé par l'autorité compétente ou par le groupement d'autorités compétentes fournissant des services intégrés de transport public de voyageurs, collectivement ou par l'intermédiaire de ses membres* ».

Le règlement (CE) 1370/2007 permet ainsi à une autorité organisatrice de transport (AO) d'attribuer directement des marchés de service public de transport de voyageurs, sans mise en concurrence préalable, à une société publique locale ou une régie, ces structures étant considérées comme des services sur lesquels la collectivité « *exerce un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services* ».

En contrepartie de cet avantage, le règlement européen a prévu certaines restrictions. Les entités bénéficiaires des marchés publics doivent exercer leurs activités de transport public de voyageurs uniquement sur le territoire pour lequel leur AO est compétente, et, à compter du 3 décembre 2019, elles n'auront plus la possibilité de répondre à des appels d'offres, hors du territoire de leur propre AO¹⁹.

Dès lors, la régie, qui réalisait des activités de service de transport urbain pour d'autres collectivités²⁰ n'aurait plus été en capacité de répondre, à terme, à des mises en concurrence émanant de collectivités compétentes en matière de transport public urbain, autres que son autorité de tutelle. Il devenait impératif pour la régie, avant la date d'échéance de 2019, de ne plus exercer d'activité relevant des transports urbains de voyageurs, sous peine de ne plus pouvoir se voir confier d'activité de transport interurbain et scolaire, sans mise en concurrence préalable par sa propre collectivité de tutelle²¹.

La création d'une SPL, habilitée à exploiter des SPIC, en application de l'article L. 1531 du CGCT, a permis au département des Landes de contourner la difficulté. En effet, le champ

¹⁸ Un EPCI landais et une commune située sur la côte atlantique.

¹⁹ Règlement (CE) No 1370/2007, 2° de l'article 5.

Toutefois, le b) du 2^{ème} alinéa de l'article 5 prévoit une période transitoire et précise ainsi qu' : « *un opérateur interne peut participer à des mises en concurrence équitables pendant les deux années qui précèdent le terme du contrat de service public qui lui a été attribué directement, à condition qu'ait été prise une décision définitive visant à soumettre les services de transport de voyageurs faisant l'objet du contrat de l'opérateur interne à une mise en concurrence équitable et que l'opérateur interne n'ait conclu aucun autre contrat de service public attribué directement* ».

²⁰ Un EPCI landais et une commune située sur la côte atlantique.

²¹ L'article 5 concernant l'attribution des contrats de services publics prévoit que la complétion d'un contrat de service public ou d'un marché public requiert la mise en place d'une procédure de mise en concurrence. Ces procédures ont été redéfinies par les nouvelles directives « marché public » et « concession » du 28 mars 2014, pour les services publics de transport de voyageurs par autobus ou par tramway.

d'intervention d'une SPL est plus vaste. En tant que société anonyme soumise au code de commerce (CC), elle peut compter un grand nombre de collectivités actionnaires²². Toutefois, en application d'une jurisprudence du Conseil d'État²³, seules les collectivités actionnaires disposant de représentant direct au sein du conseil d'administration (CA) sont réputées exercer un contrôle sur la société, analogue à celui qu'elles exercent sur leurs propres services²⁴. L'article L. 225-17 du CC prévoyant un maximum de 18 administrateurs au sein du CA, seules 18 collectivités actionnaires peuvent être considérées comme exerçant, sur une SPL, un contrôle analogue à celui qu'elles exercent sur leurs propres services et lui confier, sans mise en concurrence, des missions conformes à son objet social.

Toutefois, l'article L. 1531-1 du CGCT a prévu que les SPL « *exercent leurs activités exclusivement pour le compte de leurs actionnaires et sur le territoire des collectivités territoriales et des groupements de collectivités territoriales qui en sont membres* ». Dès lors, la SPL Trans-Landes ne pouvait exercer les multiples activités de transport de voyageurs, privées ou occasionnelles (trains touristiques, transports périscolaires, activités de transport de voyageurs pour le compte de sociétés privées ...) ou connexes au transport, qu'exerçait la régie pour le compte de sociétés privées, d'EPCI ou de collectivités non actionnaires de la SPL Trans-Landes. En effet, si le règlement européen n'interdit pas, a priori, l'exercice d'activités accessoires²⁵ pour les opérateurs ayant bénéficié de contrats de transports publics routiers de voyageurs, sans procédure de consultation préalable, la réglementation nationale interdit à une SPL d'intervenir pour le compte de tiers non actionnaires. Dans ces conditions, seule la régie pouvait continuer d'exercer certaines activités de transports routiers ou connexes aux activités de transports avec des tiers non actionnaires de la SPL Trans-Landes²⁶.

Environ trois mois après sa création, la SPL Trans-Landes s'est vu attribuer, au 1^{er} juin 2012²⁷, sans mise en concurrence, l'exploitation d'un réseau de transport urbain d'un EPCI, administré par la régie auparavant, le marché étant arrivé à échéance, pour cette dernière, à la fin du premier semestre 2012. Au 1^{er} juillet 2013, la SPL Trans-Landes a étendu ses activités au transport urbain d'une commune nouvellement actionnaire, dont le contrat d'exploitation de son réseau avait été également confié précédemment²⁸ à la régie jusqu'au 1^{er} juillet 2013.

Le département des Landes a, quant à lui, commencé à transférer, dès 2012, la gestion de certaines de ses lignes de transport interurbain et scolaire, exploitées pas la régie, à la SPL Trans-Landes dès la constitution de cette dernière, le but étant, à terme, de lui déléguer toute son activité de service public²⁹. Le journal interne n° 24 des salariés signalait d'ailleurs que la régie et la SPL Trans-Landes cohabiteraient avec l'engagement d'accompagner le

²² L'article L. 1531-1 du CGCT précise que les dispositions du livre II du code de commerce (CC) s'applique à une SPL, qui revêt la forme d'une société anonyme. Le CC ne prévoit pas de limite au nombre d'actionnaires, en revanche le nombre d'administrateurs est fixé à 18 au maximum.

²³ Conseil d'État, 6 novembre 2013, Commune de Marsannay-la-Côte, requête n° 365079.

²⁴ L'article L. 225-17 du CC ne limite pas le nombre d'actionnaires.

²⁵ Le b) de l'article 5, précise 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* ».

²⁶ Transports scolaires pour plusieurs communes ou EPCI, transports occasionnel pour des entreprises privées, sous-traitance pour d'autre transporteur.

²⁷ Rapport d'activité de 2013 de la RRTL.

²⁸ Commune située sur la côte atlantique landaise.

²⁹ Journal interne n°24, mentionné dans un rapport commandé auprès d'un cabinet de consultant.

développement de la société publique locale, celle-ci devant se substituer à terme à la régie d'ici fin 2019.

Une régie doit cesser d'exister, dès lors qu'elle n'exerce plus d'activité pour le compte de la collectivité ou EPCI qui l'a créée, en application de l'article L. 2221-1 du CGCT. Pour qu'elle puisse continuer à exercer les activités accessoires que ne pouvait exécuter la SPL Trans-Landes, mais essentielles pour garantir l'équilibre social des deux structures, il était nécessaire qu'elle continue à exploiter des activités de transport public ou privé de voyageurs pour le compte de sa collectivité de rattachement.

Le transfert des activités de service public de transport collectif public interurbain et scolaire ne s'est donc pas poursuivi et les deux structures coexistent depuis en se partageant ces activités. La régie a maintenu quant à elle son effectif (131,91 ETP en 2013 et 131,72 ETP en 2017). Elle a justifié par des considérations sociales le fait de continuer à exercer des activités annexes. Celles-ci permettent de compléter l'activité des conducteurs des deux structures grâce à la possible mutualisation du personnel prévue par le marché et la convention de « location et d'entretien de véhicules de transport public de voyageurs et services associés ».

La perte de chiffre d'affaires, liée au transfert à la SPL Trans-Landes, de certaines activités, a été compensée par le chiffre d'affaires généré par le marché, puis par la convention de « *location et d'entretien de véhicules de transport public de voyageurs et de services associés* ». Ces contrats ont entraîné une imbrication des deux structures, tant sur le plan matériel que du personnel.

Le département des Landes aurait pu décider de ne pas transférer certaines de ses activités de service public à la SPL Trans-Landes. Dans cette hypothèse, la participation du département des Landes au sein de la société Trans-Landes n'aurait pas été justifiée. En l'absence d'activité de transport interurbain, le personnel de la SPL Trans-Landes aurait été soumis à « *la convention collective nationale des réseaux de transports publics urbains de voyageurs* » (CCNTU) et non à la « *convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport* » (CCNTR), qui s'applique aux salariés du secteur des transports interurbains et scolaires. Dans ces conditions, la création en 2015 d'une unité économique et sociale (UES) n'aurait pas été possible (Cf. § 4). Selon la régie, la mise en œuvre de la CCNTR³⁰, telle que négociée avec les organisations syndicales communes aux deux structures était moins onéreuse sur le long terme, pour la SPL Trans-Landes, que l'application de la CCNTU.

Le transfert, à la régie, des activités de transport interurbain et scolaire, exercées par la SPL Trans-Landes, entraînerait mécaniquement l'augmentation de l'activité de transport urbain de la SPL Trans-Landes, dont le chiffre d'affaires serait prépondérant. Cette situation obligerait la SPL Trans-Landes à appliquer la CCNTU, à ses propres salariés et il n'est pas certain, selon la régie, que les actionnaires de la SPL Trans-Landes accepteraient cette évolution, en raison des coûts salariaux plus importants que cela impliquerait.

S'il est vrai que les grilles de rémunération CCNTU sont plus favorables que celles de la CCNTR, lors du recrutement d'un salarié, et que la progression des rémunérations, en début de carrière, est plus rapide, cette tendance s'inverse en fin de carrière, la CCNTR prévoyant

³⁰ À noter que la régie a fait application, depuis sa création jusqu'en 2012, de la convention collective nationale du personnel des voies ferrées d'intérêt local (VFIL).

quant à elle une évolution des rémunérations sur une durée plus longue. Cependant, la convention collective négociée pour les deux structures et notamment les grilles de rémunération, basées sur celles de la CCNTR sont plus favorables aux salariés que celles prévues, a minima, par la CCNTR et la CCNTU, hormis quelques rares situations³¹. Dès lors, la répartition de l'activité de transport interurbain et scolaire entre les deux entités ne semble pas liée aux coûts salariaux.

Pendant la période examinée, la régie n'a réalisé que 50 % de son chiffre d'affaires (Cf. § 9.3.1) avec ses autorités de tutelle successives. Il est donc nécessaire de remédier à cette situation, l'activité de l'EPIC ne correspondant plus à son objet social. Si la régie devait continuer son activité, il lui faudrait renforcer ses activités de transport public interurbain et scolaire afin de respecter la réglementation³² et ainsi garantir que ses activités accessoires représentent moins de 20 % de son chiffre d'affaires total. Certaines activités exercées pour le compte d'actionnaires de la SPL Trans-Landes pourraient utilement être transférées à cette dernière. Celles exercées pour le compte de collectivités ou d'EPCI non actionnaires de la SPL Trans-Landes pourraient aussi lui être transférées si celle-ci développait son actionnariat (7 actionnaires recensés à fin 2018).

La récente décision n° 405628 du 14 novembre 2018 du Conseil d'État considérant qu'il résulte de la combinaison des articles L. 1531-1, L. 1521-1, et L. 1524-5 du CGCT, applicables à une SPL, que « [...] la participation d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales à une société publique locale, [...], est exclue lorsque cette collectivité territoriale ou ce groupement de collectivités territoriales n'exerce pas l'ensemble des compétences sur lesquelles porte l'objet social de la société », a pu faire craindre, aux collectivités et EPCI actionnaires de la SPL Trans-Landes, de ne plus pouvoir cohabiter au sein de ladite société. En effet, l'objet social de la SPL Trans-Landes porte sur des activités relevant de la compétence de transports publics collectifs urbains de voyageurs et de transports publics collectifs non urbains de voyageurs, compétences que le législateur a voulu distinguer, et qui sont confiées, en application du CT, à des collectivités ou EPCI différents. Les régions sont ainsi compétentes en matière de transport public non urbain de voyageurs, et les communes et EPCI sont compétentes en matière de transport urbain. Cependant, la récente adoption, par l'assemblée nationale de la loi n° 2019-463 du 17 mai 2019 tendant à sécuriser l'actionnariat des entreprises publiques locales écarte la difficulté soulevée par la décision du Conseil d'État³³.

Dans ce contexte, la région Nouvelle-Aquitaine, désormais autorité de tutelle, doit s'interroger sur l'organisation et le maintien de ces deux structures dont la porosité actuelle entraîne des dysfonctionnements au plan juridique, outre le fait qu'il n'est pas possible d'en appréhender le coût réel du service public rendu. En réponse, la région précise qu'elle n'exerce pas directement toutes les nouvelles compétences relatives aux transports, transférées par la loi NOTRe³⁴, que récemment, la compétence transport interurbain ayant été déléguée au département des Landes du 1^{er} janvier 2017 au 31 août 2019, mais précise qu'elle s'est engagée dans un processus d'audit de la régie qui a déjà permis d'identifier « un certain nombre de

³¹ Pour les agents de maîtrise, après 25 ans d'ancienneté, pour lesquels les barèmes de la CCNTU peuvent être plus avantageux (coefficients 300 à 340, et pour les cadres à l'embauche, selon l'ancienneté).

³² Article 19 ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics, intégré au code de la commande publique.

³³ Article L.1531-1 du CGCT les sociétés publiques locales « [...] sont compétentes [...] pour exploiter des services publics à caractère industriel ou commercial ou toutes autres activités d'intérêt général. Lorsque l'objet de ces sociétés inclut plusieurs activités, celles-ci doivent être complémentaires. La réalisation de cet objet concourt à l'exercice d'au moins une compétence de chacun des actionnaires. ».

³⁴ Loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la république.

fragilités dans les pratiques actuelles ». La Région ajoute que les réflexions qu'elle a engagées « *intègrent la nécessité de répreciser le champ d'intervention des deux structures et notamment celui de la régie conformément aux exigences réglementaires* ».

3 LE MARCHÉ ET LA CONVENTION DE « LOCATION ET D'ENTRETIEN DE VEHICULES DE TRANSPORT PUBLIC DE VOYAGEURS & SERVICES ASSOCIES »

Une part importante de l'activité de la régie, représentant environ 48 % du chiffre d'affaires en 2017, est réalisée au profit de la SPL Trans-Landes, dans le cadre des deux contrats de services successifs.

Tableau n° 1 : Évolution du chiffre d'affaires réalisé par la régie avec la SPL Trans-Landes

	2013	2014	2015	2016	2017	Variation 2013/2017
Chiffre d'affaires en € provenant de SPL Trans-Landes (1)	4 079 191	5 791 155	6 388 362	6 185 072	6 559 884	60,8%
<i>Dont location de véhicule à SPL Trans-Landes (P1)</i>	<i>1 443 640</i>	<i>1 833 346</i>	<i>1 912 953</i>	<i>1 597 756</i>	<i>1 590 611</i>	<i>10,2%</i>
<i>Dont ventes de marchandises à SPL Trans-Landes Gazole (P3)</i>	<i>845 976</i>	<i>1 109 659</i>	<i>1 066 485</i>	<i>1 061 498</i>	<i>1 150 050</i>	<i>35,9%</i>
<i>Dont locations diverses à SPL Trans-Landes (locaux) (P4)</i>	<i>460 646</i>	<i>567 176</i>	<i>680 951</i>	<i>713 040</i>	<i>681 091</i>	<i>47,9%</i>
<i>Dont refacturation SPL Trans-Landes coût entretien véhicules (P2)</i>	<i>783 389</i>	<i>1 064 964</i>	<i>1 346 775</i>	<i>1 422 799</i>	<i>1 631 262</i>	<i>108,2%</i>
<i>Dont refacturation frais divers à Trans-Landes (P7) et (P6)*</i>	<i>103 998</i>	<i>22 300</i>	<i>42 627</i>	<i>72 114</i>	<i>81 446</i>	<i>-21,7%</i>
<i>Dont refacturation frais exonérés à Trans-Landes Affranchissements (P7)</i>	<i>8 211</i>	<i>4 188</i>	<i>2 523</i>	<i>5 783</i>	<i>3 335</i>	<i>-59,4%</i>
<i>Dont remboursement de mise à disposition personnel (P5)</i>	<i>433 330</i>	<i>1 189 522</i>	<i>1 336 049</i>	<i>1 312 082</i>	<i>1 422 090</i>	<i>228,2%</i>
Chiffre d'affaires total (2)	13 584 836	14 197 792	13 192 202	13 131 504	13 622 881	
(1)/(2)	30,03%	40,79%	48,43%	47,10%	48,15%	

Source : CRC Nouvelle-Aquitaine d'après les comptes financiers (prestations et refacturations reprises à l'identique des comptes financiers). Dépenses identifiées comme P6 et P7 dans la convention de 2016 (ces dépenses existaient cependant auparavant, mais n'étaient pas identifiées)

3.1 Le marché de « location et d'entretien de véhicules de transport public de voyageurs & de services associés » du 24 avril 2012

La SPL Trans-Landes, ne disposant, à sa création, d'aucun véhicule ni de site d'exploitation, lançait, afin d'assurer ses missions, une consultation pour un marché de « *location et d'entretien de véhicules de transport public de voyageurs et de services associés* », le 26 mars 2012, d'une durée d'un an, renouvelable trois fois, à compter du 1^{er} juin 2012. Une consultation publique, organisée selon une procédure de marché négocié, avec mise en concurrence préalable, a été déployée conformément à l'ordonnance n° 2005-649 du 6 juin 2005³⁵ et aux dispositions du I 1° de l'article 7 du décret n° 2005-1308 du

³⁵ Ordonnance relative aux marchés passés par certaines personnes publiques ou privées non soumises au code des marchés.

20 octobre 2005³⁶. La remise des offres de candidature a été fixée, par le règlement de consultation, au 11 avril 2012.

Sept dossiers ont été retirés, dont un par la régie, et les six autres, par des candidats extérieurs au département des Landes. Une seule candidature a été déposée, celle de la régie. Une commission d'appel d'offres³⁷, composée du directeur général de la SPL Trans-Landes, de deux administrateurs de la SPL, l'un représentant le conseil départemental des Landes, et l'autre représentant le second actionnaire³⁸, a procédé à l'ouverture de l'unique candidature, déclarée recevable³⁹. La proposition de la régie a été retenue et le marché d'une durée d'un an, renouvelable 3 fois, a débuté le 24 avril 2012.

Le marché n'a pas fait l'objet d'un allotissement susceptible d'en favoriser l'ouverture à un plus grand nombre d'entreprises, les candidats n'étant pas contraints de proposer une solution pour la totalité des lots. L'ancien ordonnateur, sur ce point, explique que le choix d'allotir était « *laissé à la libre appréciation des acheteurs soumis à l'ordonnance n° 2005-649 du 6 juin 2005* », et « *qu'il ne peut être critiqué d'un point de vue purement juridique* » ce que la chambre régionale des comptes ne conteste pas. L'ancien ordonnateur ajoute que « *Techniquement, la globalisation des besoins était logique, car il était difficilement concevable qu'un tiers entretienne des véhicules loués par un autre opérateur sur une durée potentiellement courte, tandis que les activités de la SPL étaient vouées à une croissance difficilement appréhendable au jour de sa création, empêchant tout investissement à brève échéance dans des infrastructures adaptées (dépôt ; ateliers, etc...)* » et que « *Sur le plan organisationnel, on peine à concevoir, pour autant qu'il puisse se concevoir sur le plan technique, un allotissement, la structure d'encadrement de la SPL Trans-Landes ne permettant pas une coordination de prestataires multiples* ». Il estime en outre que « *D'un point de vue économique enfin, seule une globalisation du besoin permettait une optimisation des coûts, via notamment de possibles mutualisations des moyens* ». Il conclut en conséquence que le « *recours à un marché global* » apparaissait « *judicieux* ». La chambre régionale des comptes ne partage pas cette analyse. Comme l'a indiqué l'ancien ordonnateur, la location des bâtiments pouvait faire l'objet d'une location auprès de tiers sans mise en concurrence. De même, la fourniture de gazole était détachable du reste du marché, (la régie a elle-même recours à un marché pour l'achat de gazole). Seule la location et l'entretien des véhicules pouvaient difficilement être séparés, quoique le marché aurait pu prévoir la location de véhicules entretenus, le prix de location incluant alors l'entretien, ce qui en l'espèce n'a pas été le cas, le modèle de convention, fournie en annexe du règlement de consultation, prévoyant la séparation les deux prestations dès l'origine.

La chambre régionale des comptes estime que la seule description des différents parcours des lignes interurbaines et scolaires, fournie en annexe du dossier de consultation, était insuffisante pour répondre à une demande aussi vaste et complexe, surtout pour un opérateur n'ayant pas la connaissance géographique de l'organisation des transports des différentes

³⁶ Décret relatif aux marchés passés par les entités adjudicatrices mentionnées à l'article 4 de l'ordonnance n° 2005-649 du 6 juin 2005 relative aux marchés passés par certaines personnes publiques ou privées non soumises au code des marchés publics, article 7 « *I. Au-dessus du seuil de 418 000 € HT pour les marchés de fournitures et de services [...] les marchés et les accords-cadres sont passés selon l'une des procédures formalisées suivantes, librement choisie par l'entité adjudicatrice : 1° La procédure négociée avec mise en concurrence préalable [...]* ».

³⁷ Procès-verbal du conseil d'administration de la SPL Trans-Landes du 27 avril 2012.

³⁸ EPCI du sud des Landes.

³⁹ Procès-verbal du conseil d'administration de la SPL Trans-Landes du 13 avril 2012.

autorités organisatrices (AO), actionnaires de la SPL Trans-Landes, contrairement à la régie, qui avait exploité leurs réseaux, juste avant la consultation.

En effet, ce marché public ne se présente pas sous la forme d'un marché classique d'exploitation de lignes de transport, mais sous la forme d'un marché de fourniture de nombreux services, diversifiés et hétérogènes, devant permettre à la SPL Trans-Landes d'exploiter les lignes de transport public de voyageurs de ses différentes AO actionnaires, en prenant le relais de la régie, sans interruption, pour certaines activités, avec les moyens de cette dernière. L'ancien ordonnateur, en réponse, indique que la complexité du marché reste très relative, et qu'elle ne peut être à l'origine « *d'une quelconque restriction de concurrence* ». Il ne cite cependant aucun exemple de marché similaire.

La durée annoncée du marché, fixée à un an, renouvelable trois fois, a peut-être eu également pour conséquence de décourager d'éventuels candidats. L'ancien ordonnateur conteste cette analyse. Selon lui, la durée d'un an renouvelable « *n'apparaissait pas incohérente avec la situation de la SPL, son potentiel développement et, surtout, sa capacité à investir à plus ou moins brève échéance dans ses propres moyens d'exploitation* ». La chambre régionale des comptes, pour sa part, estime qu'il est difficile, pour une société dotée de 40 000 € de capital au moment de la passation du marché, ou même de 250 000 € à compter de 2013, d'envisager d'être autonome, à brève échéance, au regard du coût des matériels de transports. Elle maintient que la durée d'un an renouvelable n'était pas en adéquation avec la situation patrimoniale de la SPL Trans-Landes.

Le dossier de consultation comportait un modèle de convention à compléter, outre l'offre initiale, devant faire office de contrat d'engagement. Il précisait, à son titre 2 « Véhicules », l'objectif du marché, qui était de mettre à disposition, dans le cadre d'une location, les véhicules nécessaires à l'exploitation d'un réseau de transport public urbain⁴⁰ et de certaines lignes de transport public interurbain et scolaire du département des Landes⁴¹ (44 lots correspondant à 260 lignes de dessertes scolaires et 4 lignes de transport interurbain). Le réseau urbain et les autres lignes étaient décrites en annexe 1 de la convention. Il n'était pas demandé au prestataire d'exploiter lui-même ces lignes.

Le modèle de convention indiquait que le titulaire devait aussi assurer l'entretien et le renouvellement des véhicules. Le coût de la location mensuelle devait prévoir également la prise en compte d'une assurance tous risques, la fourniture du véhicule et tous les équipements nécessaires, le lavage extérieur et le nettoyage intérieur. Il prévoyait également que le titulaire loue les locaux nécessaires et prenne en charge leur entretien, leur assurance et leur gardiennage (titre 3 de la convention), qu'il fournisse des prestations complémentaires, à savoir, la fourniture et la gestion de l'approvisionnement du gazole, l'équipement en pneumatiques, la maintenance des systèmes embarqués de billetterie, de radio et de communications, et qu'il mette à disposition les conducteurs nécessaires à l'exploitation des lignes de transport.

La convention comportait plusieurs annexes que le candidat devait compléter. Elles devaient permettre de préciser les caractéristiques et l'offre tarifaire pour :

⁴⁰ EPCI du sud des Landes. : 14 lignes et une ligne supplémentaire pour le dimanche et les jours fériés, des navettes « centre-ville » et ponctuellement des navettes « férias ».

⁴¹ 44 lots correspondant à 260 lignes de dessertes scolaires et 4 lignes de transport interurbain.

- le parc de véhicules (nombre et aménagements spécifiques pour le transport scolaire, présence du système permettant la gestion de l'information sonore et visuelle du voyageur, billettique...);
- les modalités techniques, matérielles (programme d'entretien, contrôles techniques, infrastructures...);
- la description des locaux devant permettre l'accueil du personnel intervenant pour la société Trans-Landes (80 conducteurs, 3 agents d'exploitation et 6 agents administratifs), avec mention des superficies, des places de stationnement, des locaux d'exploitation et des locaux syndicaux;
- les logiciels et progiciels « métier » proposés (comptabilité, gestion, facturation, gestion des abonnements voyageurs, outils de planification des tournées conducteurs, gestion de l'information apportée aux voyageurs, gestion des vidages des chronotachygraphes et des éthylotests anti-démarrage, gestion de l'atelier et des plannings des contrôles obligatoires ...);
- la description des équipements du système informatique en réseau (matériel informatique, photocopieuses, imprimantes...);
- le programme d'entretien préventif;
- le programme d'engagement qualité;
- la maquette d'un tableau de bord mensuel;
- et enfin, le coût horaire de mise à disposition de personnel temporaire.

La régie n'a pas transmis à la chambre régionale des comptes son offre initiale, mais une copie incomplète de l'acte d'engagement. Le titre 5 « régime financier » demandait de décomposer le prix de la prestation, appelé « P », en 5 items, P1 à P5 (cf Annexe n° 8), correspondant aux missions décrites précédemment. Hormis l'annexe 8, explicitant les formules de révision des seuls prix P1, P2 et P4, les annexes n'étaient pas renseignées, notamment celles concernant le coût des prestations.

La régie a produit, par la suite, les diverses tarifications. Les prix P1 et P2 y sont décrits dans une annexe « 3.1 » (coût de location mensuelle, rétrocession pour un jour et coût moyen par kilomètre par type, hors gazole), les prix P3 (carburant) et P4 (aires de stationnement et bâtiments) dans les annexes « 3.2 » et « 3.3 ». Le prix initial P5 a été fixé à 31,31 €/heure pour la mise à disposition de conducteurs sur les lignes régulières et à 37,31 €/HT/heure pour les navettes fériées, pour une période fixée du 1^{er} juin 2012 au 3 septembre 2012 inclus.

Ce marché a donné lieu à 6 avenants et à un protocole transactionnel. La régie a fourni 5 avenants, dont 4 validés par le procès-verbal (PV) du CA du 17 décembre 2013. Sur l'incomplétude des documents, transmis en cours d'instruction, l'ancien ordonnateur prend acte des « *imperfections formelles relevées par la Chambre Régionale des Comptes dans son rapport provisoire* », qu'il explique par « *l'urgence de certaines décisions* ». Il ajoute qu'il regrettait cette situation, et a fait parvenir l'avenant n° 6 manquant, ainsi que l'offre initiale de la régie « *intégralement renseignée* » à la différence de l'acte d'engagement fourni initialement. L'avenant n° 6, qui ne comporte pas de date de signature, a été reçu en préfecture le 21 avril 2016 et prolonge le marché de 3 mois.

L'avenant n° 1 aurait été signé le 2 janvier 2013. Il modifie la périodicité des paiements des prestations relatives à la location des locaux et des véhicules (prix P1 et P4), qui, de mensuels, deviennent annuels. Cet avenant modifie également les superficies des locaux loués à la SPL Trans-Landes. Il prévoit que les m² loués seront désormais évalués en appliquant, à la surface totale des locaux administratifs et d'exploitation (hors places de parking) possédés par

la régie, une clé de répartition assise sur le chiffre d'affaires respectif des deux structures, retraité des refacturations. Les surfaces figurant sur le bordereau initial de prix de l'annexe 3.2, énumérant précisément la superficie des locaux loués, sont abandonnées. L'examen de l'annexe 2 de l'avenant montre cependant que la clé de répartition n'a pas été tout à fait calculée comme indiqué dans l'avenant, puisqu'elle tient compte également de la répartition du personnel entre les deux structures⁴², calculée en équivalent-temps-plein-travaillé (ETPT).

La signature de l'avenant n° 2, transmis en préfecture le 1^{er} juillet 2013, daterait du 1^{er} juin 2012. Cet avenant modifie la liste des véhicules loués par la régie à la SPL Trans-Landes afin de tenir compte des modifications apportées au réseau urbain de l'un des actionnaires⁴³ et des moyens supplémentaires nécessaires à l'exploitation, par la SPL Trans-Landes, d'un nouveau réseau de transport d'un nouvel actionnaire⁴⁴. Si l'avenant comporte la description du réseau urbain, il ne décrit pas les lignes de transport scolaire et périscolaire du nouvel actionnaire. Cet avenant mentionne la mise en service de 14 minibus, dont 5 fournis par un des actionnaires⁴⁵, et 6 minibus, sans préciser leur affectation (réseaux urbains, lignes de transport scolaire ou périscolaire). Les tarifs mensuels de location et d'entretien ne sont pas mentionnés dans l'avenant, en l'absence de l'annexe 3.1 mise à jour à la date de signature de l'avenant. Cette dernière sera complétée le 13 décembre 2013⁴⁶ seulement. Elle recense 21 véhicules loués par la régie à la SPL Trans-Landes⁴⁷ pour le nouvel actionnaire, sans précision du tarif de location (seul le tarif d'entretien par kilomètre figure) et 32 véhicules pour l'autre actionnaire (dont 5 lui appartenant, mais entretenus par la régie)⁴⁸. Les coûts de location et d'entretien sont bien renseignés. Il apparaît cependant difficile de faire le lien entre les véhicules cités dans l'avenant et ceux effectivement mis en service fin 2013.

L'avenant n° 3 aurait été signé le 1^{er} juin 2012. Aucun cachet de réception en préfecture ne permet de certifier la date effective de validation. Il autorise la régie à percevoir les recettes des usagers des réseaux urbains des actionnaires de la SPL Trans-Landes⁴⁹, outre les recettes des lignes de transport scolaire et interurbain exploitées par la SPL Trans-Landes⁵⁰.

L'avenant n° 4, signé le 13 décembre 2013, ajoute la prestation supplémentaire de « service occasionnel », facturée au coût de 25 € HT/heure (annexe 7 de l'avenant). L'avenant prévoit également une nouvelle prestation, appelée « mission d'accompagnement », facturée au tarif P6, détaillée à l'annexe 9 de l'avenant.

⁴² Répartition du CA au 361/12/2012 38% SPL Trans-Landes, répartition des EPTP 36% SPL Trans-Landes, clé de répartition résultante 37%.

⁴³ Réseau de transport urbain de l'EPCI du sud des Landes.

⁴⁴ Réseau urbain et lignes de transport scolaire et périscolaire d'une commune du littoral atlantique Landais, non encore actionnaire en 2012.

⁴⁵ L'EPCI du sud des Landes.

⁴⁶ A cette occasion, l'appellation du réseau urbain de l'EPCI du sud des Landes a été changée.

⁴⁷ 9 bus pour le réseau urbain, 6 bus « mixte » réseau urbain et transport scolaire, 5 bus pour le transport scolaire et un véhicule pour le transport urbain à la demande.

⁴⁸ 16 bus de plus de 50 places, 8 véhicules de 10 places, dont 6 navettes plage, 2 bus de 48 places, 2 véhicules de 7 places pour le transport à la demande.

⁴⁹ Commune du littoral Landais, EPCI du sud des Landes.

⁵⁰ Lignes interurbaines et lignes de transport scolaire du département des Landes exploitées par la SPL Trans-Landes.

Tableau n° 2 : Coûts horaires pour les missions d'assistance pour les diverses catégories de personnel (annexe 9 de l'avenant).

Coût de l'heure en €/ht	
Direction	105,00 €
Direction Financière	62,00 €
Finances / comptabilité / gestion	30,00 €
Exploitation	40,00 €
Ressources Humaines	35,00 €
Relations clients	30,00 €
Systèmes d'information	30,00 €
HQSE	30,00 €

Source : avenant n° 4

Ces modifications permettent à la régie de mettre à nouveau à disposition du personnel de conduite, le marché initial n'ayant prévu cette possibilité que pour une durée limitée (avril 2012 à septembre 2012), et d'officialiser la mise à disposition du personnel support ou « sédentaire » de la régie à la SPL Trans-Landes.

Lors du CA du 17 décembre 2013, les administrateurs acceptent le principe du recours à une procédure hors marché, pour régulariser des prestations complémentaires de mise à disposition de personnel, réalisées par la régie, pour le compte de la SPL Trans-Landes, en 2013, hors cadre juridique, avant la conclusion de l'avenant n° 4.

Lors du CA du 14 octobre 2014, les administrateurs autorisent la signature d'un protocole transactionnel, d'un montant de 394 226,44 €HT (471 494,82 € TTC⁵¹), déjà signé le 14 mars 2014, *a priori* sans l'autorisation des instances de gouvernance. Ce protocole régularise la mise à disposition de personnels de la régie à la SPL Trans-Landes, pour l'exercice 2013. Les prestations se répartissent entre le personnel conducteur (200 232,21 € HT ou 239 477,72 € TTC) et le personnel « sédentaires » (193 944,23 € HT ou 232 017,10 € TTC). Il s'avère cependant que tout au long de l'année 2013, la régie a procédé à l'émission de factures pour la mise à disposition de son personnel, comme l'attestent les opérations comptables de 2013, hors cadre contractuel, en l'absence de validation préalable du protocole transactionnel.

Le montant figurant au protocole transactionnel est inférieur de 30 447,07 € HT au montant global effectivement facturé en 2013, par la régie, à la SPL Trans-Landes. L'écart correspond à la refacturation de mise à disposition de personnels par la SPL Trans-Landes à la régie. Le protocole transactionnel ne signale pas ces mises à disposition croisées, alors même que le prêt réciproque de personnels ne sera approuvé par le CA que le 19 décembre 2014, avec la signature de l'avenant n° 5.

Le PV du CA du 14 octobre 2014 valide l'extension du champ d'intervention de la régie, au réseau urbain d'un nouvel actionnaire de la SPL Trans-Landes⁵². Cette extension n'a pas fait, *a priori*, l'objet d'un avenant, la régie n'en ayant pas fourni. L'annexe 3.1 relative à la location et l'entretien de véhicule a été cependant modifiée avec l'ajout de la flotte louée par la SPL Trans-Landes pour le compte de cet actionnaire.

L'avenant 5, validé par le CA du 19 décembre 2014, a été signé le 19 décembre 2014. L'article 4.7 du marché « Prestations de service occasionnel » est modifié afin que la régie puisse bénéficier de la mise à disposition de personnels de conduite de la SPL Trans-Landes, la

⁵¹ TVA à 19,6 % en 2013.

⁵² EPCI de la côte atlantique sud.

régie, prestataire de service, devenant ainsi « cliente » de son propre client, situation pour le moins insolite. Cet avenant prévoit également une régularisation des prestations de mise à disposition de personnels de conduite ou sédentaires, par rapprochement, chaque année en fin d'exercice, des taux horaires des annexes 7 et 9 et des coûts de revient réels.

La régie a fourni les révisions pour les prix P1, P2 et P4, faisant l'objet d'une indexation chaque année, pour les exercices 2014, 2015 et 2016. Elle n'a pas été en mesure de fournir celles applicables au 1^{er} janvier 2013. Concernant le prix P2, relatif au programme d'entretien des véhicules, la régie s'est basée, dans un premier temps, sur les coûts kilométriques par véhicule, puis par catégorie de véhicule. Ce changement de méthode ne figure dans aucun avenant. Le prix P3 a évolué chaque année, par catégorie de véhicule, selon le prix d'achat moyen pondéré du gazole, hors TICPE de 2013 à 2016, alors que le marché prévoyait une facturation au coût réel par véhicule, la régie devant fournir un tableau des approvisionnement. Cette modification n'a pas fait l'objet d'un avenant.

Concernant la tarification P5, la mise à disposition de personnels de la régie, pour le compte de la SPL Trans-Landes, s'apparente à de la fourniture de main d'œuvre à titre onéreux. La régie peut en effet être considérée comme une entreprise de travail temporaire en mettant à disposition des conducteurs, à un coût horaire fixe⁵³.

Les articles L. 1251-1 à L. 1251-3 du code du travail réglementent le recours au travail temporaire. L'article L. 1251-1 du code du travail stipule que « *Le recours au travail temporaire a pour objet la mise à disposition temporaire d'un salarié par une entreprise de travail temporaire au bénéfice d'un client utilisateur pour l'exécution d'une mission.*

Chaque mission donne lieu à la conclusion :

1° D'un contrat de mise à disposition entre l'entreprise de travail temporaire et le client utilisateur, dit " entreprise utilisatrice " ;

2° D'un contrat de travail, dit " contrat de mission ", entre le salarié temporaire et son employeur, l'entreprise de travail temporaire. [...] ».

En application de l'article L. 1251-2 du code du travail, seules les entreprises de travail temporaire sont donc habilitées à mettre à la disposition des salariés pour le compte d'entreprises tierces. L'article L. 1251-3 du code du travail ajoute toutefois que « *Toute activité de travail temporaire s'exerçant en dehors d'une telle entreprise est interdite, sous réserve des dispositions relatives aux opérations de prêt de main-d'œuvre à but non lucratif autorisées par l'article L. 8241-2* ».

L'article L. 8241-2 du code du travail précise qu'« *Une opération de prêt de main-d'œuvre ne poursuit pas de but lucratif lorsque l'entreprise prêteuse ne facture à l'entreprise utilisatrice, pendant la mise à disposition, que les salaires versés au salarié, les charges sociales afférentes et les frais professionnels remboursés à l'intéressé au titre de la mise à disposition* ».

La facturation mise en place entre la régie et la SPL Trans-Landes, de 2013 à 2016⁵⁴, s'est fondée sur un coût moyen horaire par catégorie de personnel, qui n'individualisait pas le coût horaire spécifique de chaque agent. Il n'est donc pas certain, dans ces conditions, que la régie ait facturé précisément les salaires, charges et frais divers de chaque conducteur ou personnel support mis temporairement à disposition. Dès lors, le prêt de main d'œuvre de la

⁵³ Coût horaire : 31,31 € et 37,31 € en 2013 puis 25 € pour les exercices 2014 à 2016.

⁵⁴ Exemples de factures : 2014, 2015, 2016.

régie à la SPL Trans-Landes est non conforme aux articles L. 1251-3 et L. 8241-2 du code du travail.

L'exécution et la tarification du marché sont imprécises et confuses. En effet, le dossier de consultation était, dès l'origine, incomplet et insuffisamment détaillé au regard des nombreuses modifications dont le marché a fait l'objet, entre sa signature et son terme quatre ans plus tard, lesquelles modifications n'ont toujours pas donné lieu à la signature d'avenant.

Le suivi réalisé par le conseil d'administration (CA) ne semble pas avoir été davantage rigoureux, la régie ayant réalisé des prestations non prévues au contrat initial, d'où la signature d'un protocole transactionnel. Enfin, le CA a validé les avenants qui s'avèrent être parfois sujets à caution (prêt de personnels réciproque ou pouvant s'apparenter à des prêts de mains d'œuvre réalisés à titre lucratif). L'exécution du contrat s'est éloignée très largement, au fil du temps, de la définition du marché telle que présentée dans le règlement de consultation de 2012, tant dans sa description des besoins, avec l'ajout de nouvelles prestations, que dans son exécution, le marché s'étant étendu à des réseaux de transport urbain, scolaire et périscolaire, non prévus initialement.

Dans les faits, le marché conclu en 2012 s'apparente à un habillage dont le but manifeste visait à mutualiser les moyens de la régie et de la SPL Trans-Landes, alors qu'elles sont juridiquement distinctes et à maintenir les deux structures. En effet, la régie, dans le cadre du marché, mettait à disposition de la SPL Trans-Landes la totalité de son outil d'exploitation (véhicules, personnels, locaux...), celle-ci ne disposant d'aucun moyen assurer ses missions à sa création.

Le but du marché n'était donc pas, pour la SPL Trans-Landes, de déléguer l'exploitation de ses lignes de transport, mais bien d'obtenir tous les moyens techniques et humains pour exploiter elle-même les services publics de ses AO, en partenariat avec la régie. Cette dernière disposait d'un avantage manifeste, puisqu'elle avait une connaissance complète du service à proposer, pour l'avoir fourni par le passé, et qu'elle disposait en conséquence des moyens adéquats pour réaliser les prestations mentionnées dans le marché.

3.2 La convention de « location et d'entretien de véhicules de transport public de voyageurs et de services associés » du 1^{er} août 2016

Entre avril et juillet 2016, le marché signé en 2012 a continué à s'appliquer, alors qu'il était arrivé à échéance. La régie n'a pas fourni de justification juridique permettant sa prolongation.

Le 1^{er} août 2016, une convention a été signée entre la régie et la SPL Trans-Landes, hors procédure de mise en concurrence. Les prestations du marché précédent sont reprises à l'identique et complétées. La prestation concernant « *la fourniture de prestations de services complémentaires d'aide à l'exploitation des services et à l'organisation des moyens* », prévoit,

outre la facturation du personnel support et de frais annexes divers, la facturation de la maintenance de la billettique et des radios communication du SAEIV⁵⁵.

Le P5, permettant de facturer le prêt de main d'œuvre, a été décomposé en plusieurs items (P5.1, P5.2, P6.1, P6.2) et des frais annexes sont formalisés par un prix P7 :

- le prix P5.1 correspond au coût du personnel de conduite. Il a été fixé à 25 €HT/heure de mise à disposition. La convention prévoit une régularisation en fin d'année, les taux horaires devant être rapprochés des coûts horaires réels moyens.
- le prix P5.2 correspond aux frais de missions du personnel de conduite. La convention prévoit une facturation à hauteur de 50 % pour chaque structure.
- le prix P 6.1 correspond aux prestations de services complémentaires d'aide à l'exploitation des services et à l'organisation des moyens réalisées par le personnel sédentaire. Le coût correspondant à la prestation est calculé selon une clé de répartition basée sur les chiffre d'affaires respectifs, hors refacturation, multipliés par le coût horaire moyen des salariés (barème de l'avenant 4 du précédent marché). La convention prévoit une régularisation en fin d'année, les taux horaires devant être rapprochés des coûts horaires réels moyens.
- le prix P 6.2 correspond aux frais occasionnés par les missions et déplacements des personnels des services supports. La refacturation des frais de déplacement des fonctions supports de la société Trans-Landes à la régie (ou l'inverse) s'effectue mensuellement selon la quotité travaillée pour chaque structure. Une régularisation est effectuée en fin d'année sur la base de la clé de répartition utilisée pour le calcul du 6.1.
- le prix P 7 correspond aux frais d'honoraires, affranchissement, vêtements de travail, etc.... Les frais sont refacturés trimestriellement à la régie, par la société Trans-Landes sur la base des dépenses réelles engagées par la SPL Trans-Landes.

La convention a été modifiée à de nombreuses reprises⁵⁶ mais n'a fait l'objet que d'un seul avenant le 19 décembre 2016. En réponse, l'ancien ordonnateur explique que, dès lors que les PV de la SPL Trans-Landes se font l'écho des PV de la régie, « *La mise en relation de ces PV respectifs révèle l'existence d'un accord écrit équivalent à un avenant* ». La chambre régionale des comptes ne souscrit pas à cette analyse, l'existence de PV concomitants ne saurait remplacer un avenant, pour des questions de régularité juridiques et du suivi de l'exécution du contrat.

La convention transmise à la chambre régionale des comptes par la régie ne comporte aucune des annexes prévues (1 à 5). Elles ont été fournies, en partie, par la SPL Trans-Landes, à l'exception de l'annexe 5. Celle-ci concerne les tableaux de bord devant être élaborés par la régie et qui doivent présenter :

- le nombre et le type de véhicules par actionnaire ;
- le nombre de kilomètres « planning » par type de véhicule et par actionnaire ;
- la consommation par type de véhicule par actionnaire.

La même imprécision est observée dans l'exécution de la convention que dans celle relevée pour le marché de 2012. En réponse, l'ancien ordonnateur assure que la régie « *prend note des observations formulées dans le rapport provisoire, notamment en ce qui concerne le formalisme des annexes de la convention* » et qu'elle s'engage, « *à veiller à ce que soit apporté*

⁵⁵ Systèmes d'information voyageurs - Systèmes d'aide à l'exploitation

⁵⁶ PV des CA des 10 octobre 2016, 19 décembre 2016, 1^{er} février 2017, 11 mai 2017, 7 novembre 2017 et 27 juin 2017

à l'avenir un plus grand soin à la rédaction de ce type d'acte » et « à ce que le suivi de l'exécution de cette convention soit plus rigoureux ». Il ajoute que « Des mesures de suivi ont d'ores et déjà été mises en place avec la SPL Trans-Landes, au moyen d'un meilleur usage des tableaux de bord et l'instauration d'un reporting plus précis ».

Dans le cadre de cette nouvelle convention, la régie continue à réaliser des prêts de main d'œuvre, en facturant les heures de mise à disposition de conducteurs et de personnels support, au coût horaire moyen, sans les individualiser. Sur ce point, l'ancien ordonnateur indique qu'il ne peut plus être fait grief à la régie, dans le cadre de l'exécution de la convention, de « prêt de main d'œuvre illicite », comme pour le contrat de 2012. Il explique que « si une base de facturation de 25 € est appliquée, sans individualisation, une reddition est effectuée en fin de chaque exercice permettant une rémunération des coûts réels de personnels à l'euro ». La chambre régionale des comptes ne souscrit pas à cette analyse. D'une part, en l'absence de la formalisation précise écrite des règles de comptabilité analytique, il n'est pas certain que toutes les charges et les recettes (remboursement de l'assurance maladie par exemple) aient bien été prises en compte. D'autre part, l'article L. 8441-2 du code du travail prévoit que :

« Le prêt de main-d'œuvre à but non lucratif conclu entre entreprises requiert :

[...]

3° Un avenant au contrat de travail, signé par le salarié, précisant le travail confié dans l'entreprise utilisatrice, les horaires et le lieu d'exécution du travail, ainsi que les caractéristiques particulières du poste de travail. ».

Au cas d'espèce, la régie ne procède pas à la rédaction d'avenants au contrat de travail de son personnel, pour chaque intervention.

Le préambule de la convention indique que la régie et la SPL Trans-Landes sont des pouvoirs adjudicateurs. L'article 10 de l'ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics, en vigueur lors de la signature de la convention⁵⁷, prévoyait que les pouvoirs adjudicateurs étaient :

« [...] 1° Les personnes morales de droit public ;

2° Les personnes morales de droit privé qui ont été créées pour satisfaire spécifiquement des besoins d'intérêt général ayant un caractère autre qu'industriel ou commercial [...] ;

3° Les organismes de droit privé dotés de la personnalité juridique constitués par des pouvoirs adjudicateurs en vue de réaliser certaines activités en commun. »

Il en résulte que la SPL Trans-Landes et la régie pouvaient effectivement être considérées comme « pouvoir adjudicateur ». En second lieu, le préambule explique que la convention peut relever du II de l'article 17 ou bien de l'article 18 de l'ordonnance précitée. Toutefois, il ne semble pas acquis, sous réserve de l'appréciation du juge administratif, que les articles 17 et 18⁵⁸ de l'ordonnance précitée, aient trouvé à s'appliquer.

⁵⁷ L'article 10 a été abrogé par l'ordonnance n° 2018-1074 du 26 novembre 2018 et art. 18 (V), à compter du 1^{er} avril 2019. Un nouveau code de la commande publique est entré en vigueur à cette date.

⁵⁸ Les articles 17, 18 et 19 ont été abrogés par l'ordonnance n° 2018-1074 du 26 novembre 2018 - art. 18 (V), à compter du 1^{er} avril 2019. Ils ont été codifiés dans les mêmes termes aux articles L. 2511-1 à L. 2511-8 du code de la commande publique.

Le II de l'article 17 de l'ordonnance n° 2015-899 prévoyait, en effet, que n'étaient pas soumis à une procédure de publicité, les marchés publics attribués par « *une personne morale contrôlée qui est un pouvoir adjudicateur, y compris lorsqu'il agit en qualité d'entité adjudicatrice,* » à « *une autre personne morale contrôlée par le même pouvoir adjudicateur, [...]* », situation que l'ancien ordonnateur qualifie « d'exception in house » « horizontal ou latéral », décrite par l'article 28 de la directive 2014/25 de l'union européenne du 26 février 2014.

Si la SPL Trans-Landes pouvait effectivement être considérée comme une « *personne morale contrôlée* », entre autres, par le département des Landes, au moment de la signature de la convention, il n'est pas certain, que la régie constituait « *personne morale contrôlée par le même pouvoir adjudicateur* ». En effet, la SPL Trans-Landes était contrôlée par plusieurs pouvoirs adjudicateurs à savoir ses divers actionnaires, alors que la régie, par un unique pouvoir adjudicateur, le département des Landes. Compte tenu de la jurisprudence européenne⁵⁹, et sous réserve de l'appréciation du juge administratif, il semble que seuls les marchés conclus entre des structures contrôlées de manière identique par le même pouvoir adjudicateur relèveraient de l'exception du « in house » « horizontal ou latéral » et pourraient donc être conclus sans procédure de mise en concurrence⁶⁰. En outre, au moment de la signature de la convention, le département des Landes possédait 50,04 % du capital de la SPL Trans-Landes, situation impliquant la possibilité pour les autres actionnaires de disposer d'une minorité de blocage en assemblée générale ordinaire ou extraordinaire, en application des articles L. 225-28 et L. 225-96 du code de commerce. Par ailleurs, le département des Landes ne comptait plus, à compter du CA du 19 juillet 2016 que 6 administrateurs sur 12, (7 représentants sur 17, lors du CA du 3 juillet 2017, situation ne lui permettant pas de disposer de la majorité des votes).

L'article 18, quant à lui, énonçait que n'étaient pas soumis à une procédure de publicité, les marchés publics « *par lesquels les pouvoirs adjudicateurs, y compris lorsqu'ils agissent en qualité d'entité adjudicatrice, établissent ou mettent en œuvre une coopération dans le but de garantir que les services publics dont ils ont la responsabilité sont réalisés en vue d'atteindre les objectifs qu'ils ont en commun, lorsque les conditions suivantes sont réunies :*

1° *La mise en œuvre de cette coopération n'obéit qu'à des considérations d'intérêt général ;*

2° *Les pouvoirs adjudicateurs concernés réalisent sur le marché concurrentiel moins de 20 % des activités concernées par cette coopération. Ce pourcentage d'activités est déterminé dans les conditions fixées au IV de l'article 17. »*

L'ancien ordonnateur fait valoir que la régie réalisait, en 2016, 82 % de son chiffre d'affaires hors activité concurrentielle, chiffre obtenu en additionnant le chiffre d'affaires réalisé avec son autorité de tutelle et celui réalisé avec la SPL Trans-Landes, rapporté au chiffre d'affaires total⁶¹. Toutefois, l'article 18 ne visait que les marchés publics concernant la réalisation de services publics. Or, la SPL Trans-Landes réalise également des activités de transport privé de voyageurs (transports extrascolaires et périscolaires) pour le compte de la

⁵⁹ Il ne faut pas étendre « *l'exception du in house aux cas d'opérations horizontales conclues entre des parties sur lesquelles une administration exerce un pouvoir analogue, tel que défini par la jurisprudence, conjointement avec d'autres pouvoirs adjudicateurs* », conclusions de l'avocat général de la Cour de justice européenne (CJUE) sur la décision du 8 mai 2014 (postérieure à la directive du 26 février 2014) affaire C-15/13 Technische Universität Hamburg-Harburg et Hochschul-information system GmbH c/ Dateltosen informationssystem GmbH..

⁶⁰ Site de la Direction des affaires juridiques, fiche « les contrats conclus entre entités appartenant au secteur public ».

⁶¹ Soit 4 639 527 € (Cf. Tableau n° 1 : 6 185 072 € de chiffre d'affaires réalisés avec la SPL Trans-Landes ; Cf. Tableau n° 23 : divisé par le chiffre d'affaires total de 13 131 504 €).

SPL Trans-Landes. Le chiffre d'affaires à prendre en compte, pour la régie, pour les seules activités de service public de transport public de voyageurs, est donc inférieur à celui avancé par l'ancien ordonnateur. Ce dernier n'a pas évalué le chiffre d'affaires réalisé par la SPL Trans-Landes pour les seules activités de service public de transport public de voyageurs. L'ancien ordonnateur n'a donc pas été en mesure de démontrer la condition posée par le 2° de l'article 18, nécessaire à la conclusion de la convention sans publicité.

En outre, l'ancien ordonnateur n'a pu démontrer de manière irréfutable, pour la période contrôlée, que la régie réalisait plus de 80 % de son activité pour sa propre autorité de tutelle. Dans ce cas de figure, une régie ne peut plus se voir attribuer des marchés par son autorité de tutelle, sans mise en concurrence, en application l'article L. 2511-1 du code de la commande publique⁶². Par ailleurs, une telle situation contreviendrait aux statuts qui ont toujours prévu principalement l'exploitation de « *services publics de transports routiers de voyageurs* », de « *services public de transports scolaires* » et d'activités connexes à ces services, et plus généralement, aux dispositions de l'article L. 1412-1 du CGCT selon lequel l'objectif d'une régie est d'exploiter, de manière directe, un SPIC relevant de la compétence de la collectivité qui l'a créé.

4 L'UNITE ÉCONOMIQUE ET SOCIALE (UES)

4.1 Cadre juridique

La notion d'Unité Économique et Sociale (UES) a été intégrée au paysage législatif français par la loi Auroux du 28 octobre 1982. Une UES peut être constituée, soit par une décision de justice, soit par un accord conventionnel. Il n'existe pas de définition clairement établie par la loi. Une UES n'a pas de personnalité juridique.

Plus généralement, l'UES est un concept qui vise à rechercher si, sous l'apparence de personnalités juridiques distinctes, un ensemble d'entreprises ne constitue pas, en réalité, un ensemble de filiales dépendant d'une seule et même entreprise. En effet, la création de plusieurs filiales, qui, dans les faits, n'ont pas de réelle autonomie, est un procédé permettant à un employeur d'afficher des effectifs, dans chaque entreprise liée, inférieurs au seuil fixé par le code du travail⁶³, pour faire obstacle à l'instauration obligatoire des institutions représentatives du personnel.

⁶² Article L.2511-1 : ne sont pas soumis à une procédure de publicité « [...] les marchés publics attribués par un pouvoir adjudicateur, y compris lorsqu'il agit en qualité d'entité adjudicatrice, à une personne morale de droit public ou de droit privé lorsque les conditions suivantes sont réunies : 1° Le pouvoir adjudicateur exerce sur la personne morale concernée un contrôle analogue à celui qu'il exerce sur ses propres services 2° La personne morale contrôlée réalise plus de 80 % de son activité dans le cadre des tâches qui lui sont confiées par le pouvoir adjudicateur qui la contrôle ou par d'autres personnes morales qu'il contrôle :[...] ».

⁶³ Article L. 2311-1.

L'UES permet de considérer que plusieurs entreprises, placées sous un même pouvoir de direction, et dont les activités sont complémentaires, constituent une communauté de travailleurs, et peuvent ainsi être rassemblées en une seule entité, pour la désignation des représentants du personnel, en application de l'article L. 2322-4 du code du travail⁶⁴, dès lors que le nombre total de salariés est suffisant⁶⁵.

La reconnaissance d'une UES par les juges est subordonnée à trois critères : la concentration des pouvoirs, la similitude ou complémentarité des activités et l'existence d'une unité sociale.

4.2 L'UES commune à la régie et à la société publique locale (SPL) Trans-Landes

La régie et la SPL Trans-Landes ont constitué une UES le 16 janvier 2015 sur le fondement du transfert progressif des agents de la régie vers la SPL Trans-Landes et de la coexistence temporaire, des deux entités. Le personnel bénéficie de l'application de la convention collective CCNTR.

Les deux entités ont cependant toujours compté, depuis 2013, plus de 50 employés, au cours de la période examinée, au sens de l'article L. 1111-2 du code du travail⁶⁶. Elles étaient donc en mesure de disposer de leur propre instance de représentation du personnel, sans avoir recours à une UES. L'ancien ordonnateur, en réponse, explique que : « *lors de la création de la SPL Trans-Landes, une part de l'activité de la régie lui a été transférée, [...] a entraîné également un transfert partiel du contrat de travail de bon nombre de salariés [...] et qu'il ne peut pas être nié que la régie et la SPL Trans-Landes ont des activités similaires et complémentaires, qu'il existe une gestion mutualisée des personnels, outre une communauté de travailleurs résultant de leur statut social et de conditions de travail équivalentes pouvant se traduire par une permutabilité certaine des salariés* ».

L'accord, modifié en 2018 pour tenir compte des évolutions du code du travail, précise que les « parties » ont fait le constat que la situation de la régie et la SPL Trans-Landes répond aux critères de reconnaissance d'une UES à savoir :

⁶⁴ Article L. 2322-4 en vigueur au 1^{er} janvier 2018 : « *Lorsqu'une unité économique et sociale regroupant au moins onze salariés est reconnue par convention ou par décision de justice entre plusieurs entreprises juridiquement distinctes, la mise en place d'un comité d'entreprise commun est obligatoire* ». Pour la période 2013 à 2017, l'article mentionne 50 salariés.

⁶⁵ 50 salariés, du 1^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2017, puis 11 salariés, depuis le 1^{er} janvier 2018, en application de l'article L. 2311-1 du code du travail.

⁶⁶ Article L. 1111-2 du code du travail « *[...] les effectifs de l'entreprise sont calculés conformément aux dispositions suivantes : 1° Les salariés titulaires d'un contrat de travail à durée indéterminée à temps plein et les travailleurs à domicile sont pris intégralement en compte dans l'effectif de l'entreprise ; 2° Les salariés titulaires d'un contrat de travail à durée déterminée, les salariés titulaires d'un contrat de travail intermittent, les salariés mis à la disposition de l'entreprise par une entreprise extérieure qui sont présents dans les locaux de l'entreprise utilisatrice et y travaillent depuis au moins un an, ainsi que les salariés temporaires, sont pris en compte dans l'effectif de l'entreprise à due proportion de leur temps de présence au cours des douze mois précédents. Toutefois, les salariés titulaires d'un contrat de travail à durée déterminée et les salariés mis à disposition par une entreprise extérieure, y compris les salariés temporaires, sont exclus du décompte des effectifs lorsqu'ils remplacent un salarié absent ou dont le contrat de travail est suspendu, notamment du fait d'un congé de maternité, d'un congé d'adoption ou d'un congé parental d'éducation ; 3° Les salariés à temps partiel, quelle que soit la nature de leur contrat de travail, sont pris en compte en divisant la somme totale des horaires inscrits dans leurs contrats de travail par la durée légale ou la durée conventionnelle du travail.* ».

- un objet économique identique et complémentaire ;
- une communauté de salariés liés par les mêmes intérêts ;
- une permutabilité du personnel entre les deux sociétés.

Concernant l'objet économique identique et complémentaire, si l'activité des deux structures se recoupe, elle n'est pas pour autant identique. La SPL Trans-Landes exerce, outre des activités de transport public interurbain et scolaire, des activités de transport public urbain pour des AO différentes de l'AO de la régie (département des Landes, puis région Nouvelle-Aquitaine).

Concernant la permutabilité du personnel, si l'imbrication entre les deux entreprises est réelle, elle a été organisée de manière artificielle par le marché puis la convention de « *location et d'entretien de véhicules de transport public de voyageurs et services associés* ». Ces contrats ont rendu la SPL Trans-Landes dépendante des moyens de la régie, elle-même devant compter sur les recettes issues de la SPL Trans-Landes pour maintenir son équilibre financier

Pour le personnel support et les cadres de la régie, cette organisation s'est traduite par l'établissement de deux contrats par salarié, à compter de 2012, selon des quotités qui ont évolué pendant la période examinée. Depuis 2017, les agents des services « support » et les cadres travaillent pour 49 % de leur temps de travail pour la SPL Trans-Landes et 51 % de leur temps, pour la régie, sur la base de la signature de deux contrats de travail. Seul les agents de l'atelier de la régie, chargés de l'entretien des véhicules ne dépendent que d'un seul employeur. Les conducteurs n'ont signé, eux aussi, qu'un seul contrat de travail avec la régie ou la SPL Trans-Landes. Ils peuvent cependant être mis à disposition de l'une ou l'autre structure, selon les besoins.

Au cas particulier, le responsable de la production de la société Trans-Landes, également mandataire, n'est censé intervenir que pour la seule SPL et n'a donc pas signé de contrat de travail avec la régie. De même, le directeur de la régie n'est affecté qu'à la seule régie et son contrat de travail n'a pas été modifié.

Concernant la communauté de salariés liés par les mêmes intérêts, il n'est pas certain qu'elle soit établie. Si le département des Landes, puis la région Nouvelle-Aquitaine, ont toujours été actionnaires majoritaires au sein de la SPL Trans-Landes, en détenant 60 % du capital puis 50,04 % depuis 2014, pour autant, les instances de direction des deux structures sont différentes et ne poursuivent pas, en totalité, les mêmes objectifs. La SPL Trans-Landes a en charge des activités de transport public urbain, pour le compte de collectivités différentes.

Pour renforcer l'impression de l'existence de cette communauté, l'organigramme de juin 2018 (Cf. Annexe n° 1) présente une entité cogérée par les instances de la régie et de la SPL Trans-Landes, qui ne formerait qu'une seule et unique structure. La direction de la production y apparaît comme assurée conjointement par le directeur général de la SPL Trans-Landes et le directeur de la régie, alors même qu'ils sont employés pour la totalité de leur temps de travail par la régie ou par la SPL Trans-Landes. Chaque directeur est en lien direct avec l'atelier, le service de planification⁶⁷ et le service exploitation, composé de chef de secteur, dont on ne précise pas leur domaine d'intervention. En outre, le directeur général de la SPL Trans-

⁶⁷ Service chargé de constituer les plannings des tournées des chauffeurs à partir des véhicules requis.

Landes participe régulièrement aux comités de direction de la régie⁶⁸, ou à des réunions de cadres et chefs de secteur. Quant au directeur de la régie, il a rencontré régulièrement, au vu de ses feuilles de déplacement (Cf. Annexe n° 4), les élus des autres collectivités actionnaires de la SPL Trans-Landes, compétentes en matière de transports urbains, alors que ces activités n'entrent pas dans le champ d'intervention de la régie.

Le fonctionnement des deux entités apparaît ainsi peu lisible, à tel point que parfois la régie et la SPL peuvent être perçues, de l'extérieur, comme une seule et même entreprise. A titre d'exemple, un avocat a pu transmettre ses factures à la la société « RDTLANDES » en 2016.

L'organisation commune des services a entraîné, en outre, une situation devenue difficile à vivre pour les salariés, conducteurs et services gestionnaires. Un rapport d'audit de 2014, commandé à une société d'audit par les organisations syndicales et les membres des comités d'hygiène de sécurité et des conditions de travail (CHSCT) de la régie et de la SPL Trans-Landes, faisant suite à une alerte sociale fin décembre 2013⁶⁹, pointait des dysfonctionnements dans l'organisation, ayant dégradé le climat social et les conditions de travail des salariés. Il ajoutait que cette situation était « *la résultante d'une organisation défaillante, soit en terme structurel (principe/schéma d'organisation) soit en terme opérationnel (mise en œuvre des procédures contrôles, ...)* ». Le rapport relevait également un fonctionnement « *opaque* », qui perdurait depuis déjà plusieurs années notamment à la régie⁷⁰ et un positionnement des salariés sous double contrat « *complexe* ». Le journal interne des salariés de septembre 2018 (Cf Annexe n° 2) ajoute à la confusion : les responsables de secteurs sont affectés selon des critères géographiques et il n'est jamais fait mention de l'activité qu'ils supervisent plus précisément.

Les deux structures ne sauraient être ainsi superposées. Le directeur de la régie, ne peut intervenir pour les activités de transport public urbain de la SPL Trans-Landes⁷¹, pour lesquelles il n'a pas été désigné directeur. De même, le directeur général de la SPL Trans-Landes n'a pas autorité sur les ateliers dont le personnel dépend exclusivement de la régie. Par ailleurs, les instances de gouvernance de chaque structure, quand bien même la région Nouvelle-Aquitaine y serait représentée comme actionnaire ou autorité de tutelle, ne sauraient être décisionnaires l'une pour l'autre. Le rapport d'audit de 2014 signalait également que les actionnaires de la SPL Trans-Landes s'immisciaient dans la gestion interne de la régie et qu'il était nécessaire que cette dernière clarifie sa position.

La chambre régionale des comptes invite en conséquence la régie à établir un organigramme distinct de celui de la SPL Trans-Landes et à clarifier le domaine d'intervention des dirigeants, les instances de gouvernance des deux structures étant différentes.

La forte proximité, entre la régie et la société publique locale est potentiellement contraire à l'article L. 1221-9 du CT qui prévoit que : « *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*

⁶⁸ Le directeur général est régulièrement invité à déjeuner par le directeur de la régie, comme l'indique de nombreux mandats de frais de réception pour la période examinée (Réunion avec l'encadrement le 23 mai 2018, le 30 mai 2018, le 24 avril 2018, le 18 septembre 2018, le 29 octobre 2019, le 28 novembre 2017...).

⁶⁹ Procès-verbal du conseil d'administration du 14/10/2014 retraçant l'extrait de procès-verbal du CHSCT extraordinaire du 28/01/2014. La procédure est conforme aux articles L. 4614-12, L. 4614-12.1 et L. 4614-13 du code du travail.

⁷⁰ Rapport d'audit de 2006.

⁷¹ Réseaux Couralin, Yego, Biscabus, ...

régie ou dans lesquelles celle-ci a pris une participation, ni assurer des prestations pour le compte de ces entreprises ».

Dans ces circonstances, il n'est pas possible d'apprécier le critère sur la possible concentration des pouvoirs, condition nécessaire à la reconnaissance d'une UES. La SPL Trans-Landes et la régie constituent bien deux structures juridiques distinctes qui disposent chacune d'une autonomie qui leur est propre, ce que confirme dans sa réponse la région Nouvelle-Aquitaine, qui ajoute que « *Les réflexions engagées par la Région quant à sa stratégie de gouvernance prennent en considération la nécessité d'évoluer au regard des exigences réglementaires rappelées par la Chambre régionale des comptes* ».

Cependant, dès lors que le critère relatif à la concentration des pouvoirs n'est pas certain, que la régie et la SPL Trans-Landes comptent plus de 11 salariés⁷², elles pourraient disposer d'instances représentatives du personnel propres. La chambre régionale des comptes s'interroge sur l'intérêt de la mise en œuvre d'une UES dans ces conditions, car obligeant les deux structures à appliquer des négociations salariales identiques, alors que leur situations financières respectives peuvent diverger.

Le maintien d'une UES, garantissant à tous les salariés les mêmes avantages, peut sembler compromis sur un point. En application de l'article L. 3321-1 du code du travail, la participation au résultat de l'entreprise est applicable « *aux employeurs de droit privé et à leurs salariés* », à certains établissements publics nationaux⁷³ et aux « *sociétés, groupements ou personnes morales, quel que soit leur statut juridique, dont plus de la moitié du capital est détenue, ensemble ou séparément, indirectement par l'État et directement ou indirectement par ses établissements publics, s'ils ne bénéficient pas de subventions d'exploitation, ne sont pas en situation de monopole et ne sont pas soumis à des prix réglementés* ». En l'espèce, la situation de la régie ne correspond à aucun des cas évoqués par l'article précité. L'ancien ordonnateur en réponse indique que l'article L. 3322-2 du code du travail a prévu que « *Les entreprises employant au moins cinquante salariés garantissent le droit de leurs salariés à participer aux résultats de l'entreprise* » et qu'il « *en va de même pour les entreprises constituant une unité économique et sociale mentionnée à l'article L. 2313-8 et composée d'au moins cinquante salariés* ». Toutefois, l'article L. 3321-1 du code du travail excluant les salariés d'une régie, l'article L. 3322-2 du code du travail ne peut s'appliquer qu'aux salariés d'une UES ne dépendant pas d'une régie.

Un récent arrêt de la cour d'appel de Bordeaux⁷⁴ relatif à une régie municipale est venu rappeler que, si ses salariés sont soumis aux règles du droit privé, « *elle ne dispose pas d'un capital social et ne peut donc distribuer des dividendes - soit une participation aux bénéficiaires - à des actionnaires qui n'existent pas* », et qu'elle ne rentre donc pas « *dans le champ d'application de l'article L. 3321-1 du Code du travail* ». Cet arrêt fait suite à un jugement du 23 mai 2016 du conseil de prud'hommes de Limoges qui avait déjà considéré qu'une régie municipale devait être exclue du champ d'application de l'article L. 3321-1 du code du travail et qui avait débouté les salariés de l'intégralité de leurs demandes. La cour d'appel de

⁷² Depuis le 1^{er} janvier 2018, la création d'un comité d'entreprise est obligatoire dès le seuil des 11 salariés atteint.

⁷³ Article L. 3321-1, alinéa 2 « *Un décret en Conseil d'État détermine les établissements publics de l'État à caractère industriel et commercial et les sociétés, groupements ou personnes morales, quel que soit leur statut juridique, dont plus de la moitié du capital est détenue directement par l'État, qui sont soumis aux dispositions du présent titre. Ce décret fixe les conditions dans lesquelles ces dispositions leur sont applicables* ».

⁷⁴ N° 16/00753 10 avril 2017, régie municipale de l'abattoir de Limoges.

Bordeaux⁷⁵ a rejeté également, le 14 juin 2018, pour le même motif, la demande formulée par un des agents de cette régie, dont la demande individuelle avait été préalablement rejetée par le conseil de prud'hommes d'Angoulême, sur le même fondement. La Cour d'appel de Bordeaux précise que la régie municipale, relevant de la catégorie des EPIC, ne comporte pas de capital social et n'est pas non plus « détenue par l'État et/ou par ses établissements publics, que ce soit directement ou indirectement » et conclut dès lors, que c'est à « bon droit », que le Conseil des prud'hommes a débouté le requérant.

5 LE FONCTIONNEMENT DES INSTANCES DE LA REGIE ET L'OBJET SOCIAL

5.1 Les organes

En application des articles L. 2221-10 alinéa 2 et R. 2221-2 du CGCT, les régies personnalisées sont administrées par un conseil d'administration (CA), un président, ainsi qu'un directeur. La partie réglementaire du CT⁷⁶ et les articles 13 et 14 du décret n° 85-891 du 16 août 1985 identifient les mêmes acteurs.

5.1.1 Les présidents et vice-présidents du conseil d'administration (CA)

Le président du CA et ses vice-présidents sont élus par le CA, en application de l'article R. 2221-9 du CGCT, de l'alinéa 1 de l'article R. 2221-2 du CT et de l'article 14 du décret 85-891 applicable jusqu'au 22 mai 2014.

Selon l'article L. 2221-3 du CGCT, les collectivités compétentes « [...] arrêtent les dispositions qui doivent figurer dans le règlement intérieur [...] ». Le règlement intérieur, également appelé « statuts », doit expliciter les règles générales d'organisation et de fonctionnement du CA⁷⁷, ainsi que les modalités de quorum.

L'article R. 2221-4 alinéa 2 du CGCT précise que les statuts fixent la durée du mandat du président et des vice-présidents, cette durée ne pouvant excéder celle du mandat des membres de l'organe délibérant de l'autorité organisatrice (AO). Les nominations n'appellent pas de remarques.

Pour les exercices examinés, trois présidents se sont succédé : le premier du 1^{er} janvier 2013 au 19 mai 2015, le second du 20 mai 2015 au 31 août 2017, et le troisième, conseiller général, depuis le 1^{er} septembre 2017.

⁷⁵ N° 16/05773 14 juin 2018.

⁷⁶ Articles R. 2221-2 et R. 2221-3.

⁷⁷ Fixation du nombre de membres du CA, catégories des personnes représentées autres que les élus, durée du mandat, modalités de désignation du président et du directeur, mode de renouvellement.

Les PV des CA n'identifient pas le vice-président, contrairement au président. La régie a toutefois procédé à leur désignation, pendant la période examinée, comme l'attestent les PV des conseils d'administration du 20 mai 2015 et du 7 novembre 2017 ainsi que le courrier du département des Landes du 1^{er} janvier 2012. Cette information apporterait une lisibilité supplémentaire aux PV. L'ancien ordonnateur en réponse indique que « *les procès-verbaux du conseil d'administration mentionneront, désormais, le vice-président* ».

5.1.2 Le conseil d'administration (CA)

Les dispositions législatives⁷⁸ et réglementaires⁷⁹ ont toujours prévu, pour la période examinée, que 9 administrateurs minimum siègent au CA, dont une majorité de représentants de la collectivité.

Les statuts de la régie de 2002 prévoyaient 14 administrateurs, dont 8 représentants de la collectivité de tutelle, 2 personnalités choisies en raison de leurs compétences et 4 représentants du personnel⁸⁰. Les PV des CA, pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2013 et le 31 août 2017, mentionnent la présence de 8 conseillers départementaux, 2 personnalités qualifiées, 3 représentants du personnel⁸¹, soit 13 administrateurs, composition non conforme aux statuts pour la période précitée. L'ancien ordonnateur indique qu'une prochaine modification statutaire « *sera proposée de façon à prévoir 3 sièges pour la représentation des personnels* ».

À compter du 1^{er} septembre 2017, le nombre des élus, représentants de l'autorité de tutelle de la régie, n'est plus que de 6. Deux représentants des services du conseil régional de Nouvelle-Aquitaine, dont le directeur général des services de la région, en application de la délibération n° 1108 du 26 juin 2017 du conseil régional, viennent s'ajouter aux administrateurs. Les statuts transmis, s'appliquant à compter du 1^{er} septembre 2017, signés mais non datés, indiquent toutefois, à l'article 7, une composition différente, à savoir 8 membres titulaires d'un mandat de conseiller général, 2 personnalités choisies en raison de leurs compétences, et 4 représentants du personnel, soit 14 administrateurs. D'après les PV, la composition des CA des 1^{er} septembre 2017 et 7 novembre 2017, ne correspondait pas à l'article 7 des statuts. Le PV du 1^{er} septembre 2017 recense 11 administrateurs présents, représentés ou excusés. L'identité du président n'est pas précisée.

La régie a fourni une liste établie par la commission permanente de la région Nouvelle-Aquitaine du 10 juillet 2017, nommant 6 conseillers généraux devant siéger au CA du 1^{er} septembre 2017. Le choix des cinq autres membres n'est pas explicité dans le PV. Or, la commission permanente de la région Nouvelle-Aquitaine n'entérine la nomination des représentants du personnel et des personnalités qualifiées qu'à compter du 9 octobre 2017. En conséquence, les représentants du personnel et les personnalités qualifiées, siégeant au CA du 1^{er} septembre 2017, n'étaient pas habilités à y participer, n'ayant pas été officiellement désignés

⁷⁸ Articles L. 2221-10 du CGCT et L 1221-9 du code des transports.

⁷⁹ Articles R. 2221-1 à R. 2221-10 du CGCT et R. 1221-2 du code des transports et article 13 et 14 du décret n°85-891 du 16 août 1985 (période du 1^{er} janvier 2013 au 22 mai 2014).

⁸⁰ Dont : 1 représentant du personnel d'encadrement, autre que le directeur et l'agent comptable, et enfin 3 représentants du personnel d'exécution.

⁸¹ Cf. : PV du 20 juillet 2017, du 30 août 2017, du 10 décembre 2012, du 29 mars 2013 etc...

par la Région. Le PV du 7 novembre 2017 ne mentionne que 12 administrateurs présents, excusés ou représentés, dont 6 conseillers régionaux. Deux représentants ont été remplacés, un représentant du personnel et une personnalité qualifiée, conformément à la décision de la commission permanente du 9 octobre 2017. Il n'est pas fait mention de ces remplacements dans le PV.

Le PV du 20 décembre 2017 mentionne 14 représentants présents, excusés ou représentés, conformément aux statuts, dont 8 conseillers généraux. Il n'est pas stipulé de nouvelles nominations, figurant néanmoins dans une liste établie par la commission permanente de la région Nouvelle-Aquitaine du 17 novembre 2017. L'ancien ordonnateur explique cette situation en indiquant que « *transfert de la régie du département des Landes à la région Nouvelle-Aquitaine a induit une période transitoire* ».

Depuis le 1^{er} septembre 2017, le président de la régie, également président d'un établissement public de coopération intercommunale (EPCI), est aussi administrateur de la société Trans-Landes. Un second administrateur de la régie, conseiller régional, président d'un autre EPCI, est également administrateur de la société Trans-Landes. Un troisième administrateur est maire d'une commune, également actionnaire de la société Trans-Landes, mais il ne siège pas directement au CA de la société Trans-Landes. Ces administrateurs sont susceptibles de prendre un intérêt, même indirectement, dans la société précitée, compte tenu du lien conventionnel (marché de 2012, puis convention de 2016) unissant la régie et la société publique locale. La chambre régionale des comptes attire l'attention de la régie sur le risque éventuel encouru, en application de l'article R. 2221-8 du CGCT, qui énonce que « *les membres du conseil d'administration [...] ne peuvent 1° prendre ou conserver un intérêt dans des entreprises en rapport avec la régie [...]* ». Au cours de la période 2013 à 2015, deux autres administrateurs de la régie ont également été administrateurs de la société Trans-Landes.

Les statuts ont toujours prévu que les administrateurs siègent pour une durée de 3 ans, renouvelable, durée conforme aux textes. Aucune irrégularité n'a été relevée sur ce point. En revanche, le CA ne s'est pas toujours réuni selon la fréquence prévue par l'article 9 du règlement intérieur (ou statuts), à savoir au moins une fois tous les trimestres⁸². Le CA s'est ainsi réuni seulement 2 fois en 2013, 3 fois en 2014, 3 fois en 2015. À compter de 2016, toutefois, le CA respecte la fréquence prévue par les statuts.

Les PV des CA ne donnent pas lieu à la rédaction de délibérations. La régie réalise des extraits à partir des PV. Si le CGCT n'a pas prévu de dispositions particulières quant à la présentation des délibérations, les extraits devraient mentionner le décompte des votes des membres du CA, présents ou représentés, ce qui n'est pas le cas en l'espèce. La chambre régionale des comptes invite la régie à faire figurer ces éléments dans les extraits.

L'article 11 « Rôle du conseil d'administration » des statuts a prévu, pour toute la période examinée, qu'en vertu de l'article R. 2221-18 du CGCT, le CA devait délibérer sur toutes les questions intéressant son fonctionnement. L'article 11 énumère les points suivants :

- le vote du budget ;
- la passation de marchés et des conventions ;
- la possibilité de déléguer au directeur, pendant une durée limitée, toute décision concernant la passation, l'exécution et le règlement des marchés de travaux, de fournitures et de services pouvant être passés « sans formalités préalables en application

⁸² « Tous les trois mois ».

du code des marchés publics » (statuts applicables jusqu'au 31 août 2017) ou « selon une procédure adaptée ou négociée sans publicité et mise en concurrence préalable, en application de l'article 42 de l'ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics [...] » (statuts à compter du 1^{er} septembre 2017).

Les statuts, toutefois, ne prévoient pas de délibérer sur les questions concernant le personnel, notamment la création de postes, les recrutements ou encore les modalités d'application de la convention collective. Les seules délibérations prises par le CA au sujet du personnel concernent le versement du montant de l'enveloppe budgétaire, dans le cadre de l'intéressement et de la participation. S'agissant des créations d'emploi, il résulte de la combinaison des articles R. 2221-18⁸³ et R. 2221-28⁸⁴ du CGCT : seul le CA est compétent pour régler, par ses délibérations, les affaires de la régie et que la matière budgétaire appartient exclusivement à celui-ci. Or, les créations d'emploi sont indissociables du vote budgétaire ou d'une décision modificative, dès lors qu'elles créent une charge. Il appartient donc à l'organe approuvant le budget de les décider et de les valider. En outre l'article R. 2221-28 du CGCT précise que le directeur recrute et licencie le personnel « dans la limite des inscriptions budgétaires ». Dès lors, il serait souhaitable que les questions relevant de la gestion des ressources humaines, notamment la création de postes, soient présentées et délibérées en CA, ce qui en l'espèce n'a pas été le cas pendant la période examinée.

L'article 12 des statuts énumère les actes que le directeur est autorisé à réaliser et notamment, en application des décisions du conseil d'administration, « [...] tous les actes, contrats et marchés [...] ». Le CA a donné, lors de sa réunion du 15 décembre 2009, une délégation de pouvoirs au directeur de la régie, à hauteur de 120 000 € « en vue de prendre toutes décisions concernant la préparation, la passation, l'exécution et le règlement des marchés de travaux, de fournitures et de services qui peuvent être passés sans formalités préalables en raison de leur montant, lorsque les crédits sont inscrits au budget [...] ». Ce montant, correspondant en 2009 au « seuil de procédure de passation de marchés publics pour les fournitures et les services, pour les entités adjudicatrices », a été reconduit lors du conseil d'administration du 27 juin 2018.

L'article R. 2221-23 du CGCT prévoit que « La passation des contrats donne lieu à un compte rendu spécial au conseil d'administration dès sa plus prochaine réunion, à l'exception de ceux dont le montant est inférieur à une somme fixée par le conseil ». Il a été demandé à la régie de transmettre le compte rendu spécial d'un marché de 2015 qui aurait dû être présenté en CA. En effet, ce marché relatif à la réalisation d'un bâtiment de bureaux et de sanitaires, d'un montant global de 400 000 € HT, était supérieur au seuil autorisé de la délégation de pouvoir. Aucun document n'a été transmis par la régie. Plus généralement, les PV des CA ne mentionnent jamais de présentation de comptes rendus spéciaux, pour les marchés d'un montant supérieur à 120 000 € HT, pour la période examinée. Interrogée sur ce point, la régie n'a pas apporté d'explication⁸⁵.

⁸³ « Le conseil d'administration délibère sur toutes les questions intéressant le fonctionnement de la régie ».

⁸⁴ « Le directeur assure, sous l'autorité et le contrôle du président du conseil d'administration, le fonctionnement de la régie. À cet effet ; 1° Il prend les mesures nécessaires à l'exécution des décisions du conseil d'administration ; [...] ; 3° Il recrute et licencie le personnel nécessaire dans la limite des inscriptions budgétaires ; [...] ».

⁸⁵ Message au directeur du 26/11/2018.

L'article 9 des statuts, qui s'est appliqué du 1^{er} janvier 2013 au 31 août 2017, a toujours prévu que « *le conseil d'administration délibère valablement si la moitié de ses membres sont présents* », soit 7 personnes, le CA étant constitué de 14 membres, et qu'à défaut une nouvelle réunion devait se tenir dans un délai de dix jours. La chambre régionale des comptes a relevé qu'à plusieurs reprises, le quorum n'a pas été atteint. La régie n'a pas été en mesure de prouver que le CA avait bien été convoqué au moins huit jours avant chaque séance ordinaire, et que, faute de quorum, une nouvelle réunion avait bien eu lieu dans un délai de dix jours⁸⁶. Les CA des 17 décembre 2013, 14 mai 2014, 19 décembre 2014, 21 avril 2016 et du 30 mai 2016 se seraient ainsi tenus en l'absence de quorum.

La chambre régionale des comptes rappelle que l'absence de quorum est susceptible de conduire, sous réserve de l'appréciation du juge du fond, à l'annulation de toutes les délibérations concernées, non seulement pour les réunions où ce manquement est établi, mais aussi pour celles où le quorum n'est plus constaté en cours de séance.

Les nouveaux statuts signalent désormais que le quorum est atteint si la moitié au moins des membres du CA sont présents ou représentés.

Plus généralement, l'ancien ordonnateur précise que « *la modification statutaire, en cours d'élaboration tiendra compte des observations du rapport provisoire* ». Il ajoute que « *la régie a mis en place une organisation plus aboutie concernant le secrétariat des séances du conseil d'administration, de façon à ce que les imperfections formelles constatées dans le rapport provisoire soient à l'avenir rectifiées* ».

5.1.3 Le directeur

Le directeur d'une régie disposant de l'autonomie financière et de la personnalité morale est l'ancien ordonnateur⁸⁷. Il est nommé par le président du conseil d'administration, en application de l'article R. 2221-21 du CGCT⁸⁸, sur proposition de l'ancien ordonnateur de la collectivité à l'origine de la création.

5.1.3.1 La qualification juridique du contrat de travail du directeur non conforme à la jurisprudence

Quels que soient les termes de son contrat de travail, le directeur d'un SPIC doit être regardé comme un agent contractuel de droit public, en application d'une jurisprudence constante du Conseil d'État⁸⁹. Le ministère de la fonction publique, en réponse à la question écrite n° 20357, publiée au journal officiel du Sénat du 6 février 1997, a également confirmé que « *la situation individuelle de l'agent chargé de la direction de l'ensemble du service relève, au sein d'un EPIC, d'un statut de droit public, soumis au contrôle de légalité...* ». Dès lors, toute modification relative à la situation du directeur (traitement, régime indemnitaire,

⁸⁶ Message au directeur du 27/11/2018 portant sur le quorum.

⁸⁷ Cf. : PV du 20 juillet 2017, du 30 août 2017, du 10 décembre 2012, du 29 mars 2013 etc...

⁸⁸ Cf. : PV du 20 juillet 2017, du 30 août 2017, du 10 décembre 2012, du 29 mars 2013 etc...

⁸⁹ Arrêt Conseil d'État, 8 mars 1957 n° 15219 M. J, décision Conseil d'État, 26 janvier 1923 n° 62529, Tribunal des conflits, 4 juillet 1991, n°02670 M. L. Cour administrative d'appel de Bordeaux, 3e chambre, du 4 juin 2002, Régie du Port d'Arcachon n°98BX02009 98BX02010, Tribunal des conflits, 4 juillet 1991, N° 02670 Mme P.

avantages divers, modification du cycle de travail...) doit faire l'objet d'une délibération en CA et d'une transmission au contrôle de légalité.

En méconnaissance de ces précisions juridiques, le directeur de la régie, nommé le 14 mai 1990, a signé un contrat de droit privé à durée indéterminée.

Pour la période examinée, les questions de la rémunération et des avantages du directeur n'ont jamais été inscrites à l'ordre du jour des CA, alors même que la dernière délibération de 1995, lui accordant une augmentation salariale annuelle de 1,5 %, s'avérait être très ancienne.

Lors du transfert de la régie départementale à la Région, le conseil régional Nouvelle-Aquitaine, par délibération du 28 août 2017, a proposé de reconduire le directeur dans ses fonctions. Il a ensuite été nommé officiellement lors du CA du 1^{er} septembre 2017. Son contrat n'a pas fait l'objet d'un avenant à cette occasion. Or, l'article L. 2221-10 du CGCT prévoit que « *Les régies dotées de la personnalité morale et de l'autonomie financière, dénommées établissement public local, sont créées, et leur organisation administrative et financière déterminée, par délibération du conseil municipal [conseil départemental, régional]. Elles sont administrées par un conseil d'administration et un directeur désignés dans les mêmes conditions sur proposition du maire [président du conseil Départemental, régional]* ». En 2015, le Ministère de l'intérieur, en réponse à la question écrite n° 10740 du Sénat a d'ailleurs indiqué que l'organe délibérant qui crée l'emploi, fixe également le niveau de rémunération correspondant⁹⁰. Il a rappelé à cette occasion que le Conseil d'État, sur ce point, considérait « *qu'il appartient à l'autorité territoriale qui recrute un agent non titulaire pour occuper un emploi vacant de fixer, au cas par cas, sous le contrôle du juge, la rémunération de cet agent en prenant en compte principalement la rémunération accordée à l'agent titulaire occupant normalement cet emploi et, à titre accessoire, d'autres éléments tels que la nature des fonctions exercées, le niveau de diplôme et l'expérience professionnelle de l'agent non titulaire recruté* » (CE, 29 avril 2014, n° 355671). L'ancien ordonnateur confirme que « *le changement d'autorité de rattachement n'a pas généré d'avenant au contrat de travail tant pour le directeur que pour l'agent comptable et la majorité des salariés* ».

Le directeur a bénéficié de la convention collective nationale du personnel des voies ferrées d'intérêt local (VFIL) qui s'est appliquée au personnel de la régie et au directeur, jusqu'en 2012. À compter de 2012, année de création de la SPL Trans-Landes, il a bénéficié de la convention nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport (CCNTR).

La rémunération du directeur a évolué selon les revalorisations et les divers avantages sociaux mis en place par ces deux conventions et par divers accords d'entreprises, signés avec les représentants du personnel de la régie.

Le directeur a bénéficié, pour la période examinée :

- d'un 13ème mois (accord de 2013) ;
- du versement d'une participation aux bénéficiaires (accord antérieur à 2000) ;
- du versement d'un intéressement (accord antérieur à 2000) ;
- d'un plan d'épargne d'entreprise (accord antérieur à 2000) ;
- d'un plan d'épargne retraite collectif (PERCO, accord de 2013) ;
- d'un plan d'épargne d'entreprise (accord de 2013) ;

⁹⁰ Réponse du Ministère de l'intérieur, publiée dans le JO Sénat du 27 août 2015, question écrite n° 10740 publiée dans le JO Sénat du 6 mars 2014.

- d'un contrat groupe, relatif à une garantie complémentaire de remboursement de frais de santé et de prévoyance (remboursement sans aucun abattement des absences pour maladies de toute nature, disposition antérieure à l'année 2000) ;
- d'une participation de l'employeur au financement d'une retraite complémentaire spécifique aux cadres de l'entreprise (disposition antérieure à l'année 2000) ;
- d'un aménagement du temps de travail annualisé (l'accord sur l'aménagement du temps de travail à 35h/semaine datant de 1998) lui permettant de bénéficier du paiement ou de la récupération d'heures supplémentaires, (accord sur le temps de travail annualisé de 2009, modifié le 19 juin 2012) ;
- d'un compte épargne-temps (CET), de 72,5 jours pouvant être rémunérés selon le coût journalier réel (premier accord mis en place en 2013), à comparer, d'une part, au coût d'indemnisation des fonctionnaires et contractuels de droit public relevant de la catégorie A (135 €/jour) et, d'autre part, à la limite réglementaire, ne permettant pas aux fonctionnaires et contractuels de droit public, dans leur majorité, de déposer de plus de 60 jours de congé sur leur CET ;

Tableau n° 3 : **Évolution du CET du directeur**

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Total	Dont versement PERCO
NB jours	23,5	14	7	19	7	12	82,5	10

Source : données de la régie

- d'une prime de vacances (mesure datant de 2004) ;
- d'une prime de productivité (1 368,81 €/mois à compter de 2012, prime intégrée au salaire en 2017) ;
- de titres-restaurant (accord de 2008).

Les accords d'entreprise⁹¹ de la régie prévoient également une prime de départ à la retraite, pour tout le personnel, une prime exceptionnelle et quelques autres primes spécifiques à certaines catégories de personnel (conducteurs pour l'essentiel). L'ancien ordonnateur explique en réponse que tous ces avantages sont liés à l'application des conventions collectives VFIL et CCNTR, sans distinguer toutefois les avantages qui s'avèrent être plus favorables que ceux prévus par les conventions collectives.

Le directeur a bénéficié de toutes les revalorisations salariales appliquées au personnel de la régie : 1 % en mai 2013, 1 % en mars 2014, 0,5 % en juin 2015, 15 € en janvier 2016, 0,6 % en janvier 2017, 1,20 % en mars 2018. En 2017, la prime de productivité, créée en 2012, a été intégrée au salaire et revalorisée, de manière rétroactive.

Le contrat de travail du directeur a fait l'objet de deux délibérations du CA. La délibération de mars 1992 lui octroyait une prime d'objectif de 30 000 francs, au titre de 1991, à inclure au traitement annuel de 1992. La délibération du 27 mars 1995 lui accordait une augmentation salariale et une revalorisation annuelle de 1,5 %, à appliquer chaque année, au mois d'avril, afin de tenir compte de l'ancienneté, venant s'ajouter à la revalorisation annuelle accordée à tous les salariés. Pour la période examinée, cette revalorisation s'est appliquée en 2016, 2017 et 2018.

⁹¹ Document interne « Règlement du cadre ».

Le contrat de travail n'a plus fait l'objet d'avenant depuis 1998, même lors du changement de la convention collective.

Le salaire mensuel du directeur s'établissait ainsi à 11 220 € brut au 1^{er} juillet 2018, hors primes et autres avantages, soit 143 392 € de salaire annuel brut pour l'année 2017, salaire et avantages divers compris et 145 K€ estimé à fin 2018⁹². Ces rémunérations s'avèrent être très supérieures à celles perçues par des agents occupant des fonctions de direction similaires, au sein du département des Landes⁹³. L'ancien ordonnateur précise, en réponse, que « *les éléments de rémunération [...] ont été initialement fixés par sa lettre d'engagement puis modifiés par les conseils d'administration de la RDTL en 1992 et 1995* » et qu'il « *ne s'est donc aucunement octroyé, de lui-même, son salaire* ».

L'accord sur l'aménagement du temps de travail prévoit, pour le personnel sédentaire, la déclaration de l'organisation du travail retenue. Il ne semble pas que le directeur ait consulté le CA sur ce point, son dossier personnel ne comportant aucun élément sur l'organisation de son temps de travail, validé par son autorité hiérarchique. Il s'avère que le directeur a bénéficié du régime des agents dit « sédentaires », travaillant à temps complet pour la seule régie, en l'espèce le personnel de l'atelier, à compter du 28 février 2014. Ce cycle de travail permet de comptabiliser la réalisation des heures travaillées par quinzaine, soit a minima 70 heures (35h*2). Toute heure accomplie au-delà de 70 heures, est comptabilisée en heure supplémentaire valorisée au taux de 1,2 %, ou en heures non majorées⁹⁴. Le directeur a bénéficié de l'octroi d'heures supplémentaires, parfois majorées⁹⁵, dans le cadre de son organisation du temps de travail, alors même, qu'en application de l'article 3 de l'accord de juin 2012 sur l'aménagement du temps de travail, les heures supplémentaires ne peuvent être effectuées qu'à la demande de l'employeur. Le directeur aurait dû solliciter l'accord du président au préalable, celui-ci devant accorder préalablement son autorisation.

Grâce à cet accord, le directeur a pu bénéficier d'heures supplémentaires, majorées et non majorées, en lieu et place de l'ancien système prévoyant 39 heures hebdomadaires et 20 jours, attribués au titre de l'aménagement de la réduction du temps de travail (ou jours d'ARTT). Pourtant, certaines années, il a travaillé moins que les 1 607 heures attendues, d'après les relevés déclaratifs complétés par le directeur, et les relevés informatiques du temps de travail, fournis par la régie. Cette organisation du temps de travail paraît difficilement compatible avec le statut de directeur de régie. En outre, le contrat de travail du directeur ne mentionne pas la possibilité de se faire payer, ou même de récupérer, d'éventuelles heures supplémentaires. L'ancien ordonnateur conteste l'observation de la chambre régionale des comptes qui aurait fait, selon lui, une « *confusion entre l'annualisation du temps de travail et l'organisation à la quinzaine (le décompte des heures supplémentaires se fait à la quinzaine et non annuellement)* » de son temps de travail, sans préciser en quoi consisterait cette confusion. La chambre régionale des comptes maintient son observation, le tableau ayant été élaboré à partir des décomptes manuels du temps de travail, remplis chaque quinzaine par l'ancien

⁹² 121 K€ au 31 novembre 2018. Estimation de décembre : 11 219 € de salaire, 7 342 € de 13^{ème} mois, et 5 627 € de remboursement à venir pour les retenues sur salaires pour maladie du mois de novembre 2018.

⁹³ Directeur général des services, directeurs techniques.

⁹⁴ Ou heures complémentaires. Les jours de congé, les jours fériés ou les absences pour maladie sont décomptés du temps de travail attendu de 70 heures, mais ne sont pas considérés comme du temps travaillé. Si la quinzaine de référence comporte des absences, mais que le nombre d'heures supplémentaires est inférieur au total des heures générées par ces absences, les heures effectuées au-delà du quota de 70 heures ne sont pas majorées.

⁹⁵ Majoration de 15 %, 25 % selon le nombre d'heures en application de la réglementation du code du travail.

ordonnateur lui-même, et le relevé informatique mentionnant les heures supplémentaires payées par quinzaine. Si le décompte des heures supplémentaires est effectué automatiquement par le système d'information, cette organisation pour un directeur de régie, apparaît pour le moins curieuse, puisqu'elle peut aboutir à un nombre d'heures travaillées inférieures à 1607 heures. Elle n'a en outre jamais fait l'objet d'une validation en CA, pendant la période examinée.

Tableau n° 4 : Temps annuel travaillé du directeur et heures supplémentaires

	2013	2014	2015	2016	2017
Heures travaillées/maladie, système d'information	1 537,00	1 453,00	1 279,00	1 637,00	1 556,00
Heures supplémentaires (HS) (1), décomptes manuels	53,00	24,00	32,00	39,00	9,00
Heures complémentaires décomptes manuels			55,50	33,00	26,25
Total	1 590,00	1 477,00	1 366,50	1 709,00	1 591,25
Écart/1607 heures	-17,00	-130,00	-240,50	102,00	-15,75
Gain en h, réalisé sur les HS majorées (1)*1,25-(1)	13,25	6	8	9,75	2,25

Source : calcul CRC à partir des décomptes informatiques et manuels du temps de travail fournis par la régie.

La chambre régionale des comptes s'interroge, dans ces conditions, sur le niveau de rémunération du directeur, agent de droit public, au regard des responsabilités assumées, en comparaison des rémunérations moindres perçues par les cadres dirigeants du conseil départemental des Landes.

5.1.3.2 L'importance des kilomètres parcourus par le directeur

Le directeur, pendant la période examinée, a parcouru un nombre important de kilomètres, générateurs de frais de remboursements kilométriques conséquents, comme l'attestent les feuilles de déplacements, documents mis en place au sein de la régie.

Tableau n° 5 : Total kilomètres et remboursements

	KM annuels	Montants annuels de remboursement
Total 2013	29 546,00	11 694,21
Total 2014	26 674,00	10 609,78
Total 2015	26 084,00	10 438,45
Total 2016	34 504,00	13 243,44
Total 2017	34 113,00	13 347,72
Total 2018*	27 854,00	10 137,68

Source : bulletins de paie, fiches récapitulatives de frais de déplacements, feuilles de déplacements.

L'ancien ordonnateur a justifié ses nombreux déplacements par la taille du département, le nombre de sites d'exploitation de la régie (17), l'exploitation de lignes interurbaines, en partenariat avec d'autres départements limitrophes, le renforcement de la présence de la régie, avec le rachat de sociétés de transport, et l'accompagnement du directeur général de la SPL Trans-Landes, sur demande du département des Landes, auprès des élus locaux dont la collectivité était actionnaire de la société publique locale (Cf. Annexe n° 9). La chambre régionale des comptes ne souscrit pas à ces explications : les sites d'exploitations, dont certains ne concernent que la SPL Trans-Landes, sont supervisés par des responsables d'exploitation (ou cadres de proximité). Le renforcement de la régie dans le Sud bassin girondin ou dans le sud des Landes ne paraît pas se justifier, la SPL Trans-Landes, exploitant les réseaux urbains, les navettes estivales de ces zones géographiques et la plupart des lignes interurbaines du

département des Landes. Quant au rachat de deux entreprises de transports, les PV des CA n'en font pas état. Concernant l'accompagnement du directeur général de la SPL Trans-Landes, la chambre régionale des comptes estime que celui-ci justifiait de la légitimité et de l'autonomie pour rencontrer seul les élus des collectivités actionnaires. En outre, après six années passées à la tête de la SPL Trans-Landes, il semblerait singulier d'avoir besoin d'assistance pour piloter sa société. Le nombre de kilomètres parcourus par l'ancien ordonnateur a augmenté de 2013 à 2018, alors même que l'activité de la régie déclinait.

Le directeur a effectué plusieurs trajets, pendant la période examinée, d'une distance kilométrique importante⁹⁶, avec son propre véhicule notamment à Paris⁹⁷. Il ne ressort pas que la régie ait procédé à une étude préalable du coût économique, le train s'avérant certainement moins onéreux et plus rapide sur cette destination. La chambre régionale des comptes rappelle que pour les agents de la fonction publique territoriale et de leurs établissements publics, l'article 9 du décret n° 2006-781 du 3 juillet 2006⁹⁸ prévoit que « *Le service qui autorise le déplacement choisit le moyen de transport au tarif le moins onéreux et, lorsque l'intérêt du service l'exige, le plus adapté à la nature du déplacement* ». L'ancien ordonnateur ne répond pas précisément à l'observation (Cf. Annexe n° 9). Il se limite à souligner que ces déplacements ont été peu nombreux (6), et tous, d'ordre professionnel⁹⁹. Il fait état d'une grève des transports et ajoute que certains déplacements ont permis à la régie d'économiser des frais d'hôtel et de repas, lorsqu'il effectuait un détour par Le Mans. La chambre régionale des comptes a constaté cependant qu'il a pu déclarer un nombre de kilomètres parcourus plus important à cette occasion¹⁰⁰ et relève que l'ordonnateur ne démontre pas si les coûts des trajets, effectués avec son véhicule personnel, ont été moins onéreux qu'un trajet effectué en train avec remboursement d'une nuitée et d'un repas, tout en restant dans les limites du raisonnable quant au choix de l'hébergement et du restaurant.

Le directeur a indiqué que, ne bénéficiant pas de véhicule de fonction, contrairement à ce qui avait été évoqué dans sa lettre d'engagement (Cf. Annexe n° 9), il utilisait son véhicule personnel. La chambre régionale des comptes a relevé toutefois que son contrat de travail indiquait explicitement que la régie mettait à sa disposition un véhicule de service pour « *les déplacements nécessités par l'exercice de sa fonction* ». En réponse, l'ancien ordonnateur explique qu'il a déjà utilisé des véhicules de service, mais que cette solution manque de souplesse, ces véhicules étant quasi affectés. La chambre régionale des comptes rappelle que le principe d'un véhicule de service n'est pas d'être attribué de manière permanente à un service ou un agent, mais d'être à la disposition de tout le personnel.

Ces nombreux déplacements, outre les frais qu'ils ont entraînés, posent question quant au suivi effectif des affaires courantes de la régie et ce d'autant plus que le directeur a été arrêté pour cause de maladie pendant une longue période, de fin 2014 à début 2015¹⁰¹, et qu'il

⁹⁶ Plus de 500 km.

⁹⁷ Plus de 722 km (aller-retour) comptabilisés entre le lundi 14 mai et le vendredi 18 mai 2018, 760 et 720 km comptabilisés entre le jeudi 25 novembre et le lundi 28 novembre 2016, 760 km comptabilisés (retour seulement) le mercredi 25 janvier 2017, 1 498 km comptabilisés entre le 18 et le 19 avril 2013, 1 590 km du 3 au 5 mai 2017, 1 466 km du 10 au 12 juillet 2017, pour des déplacements à Paris pour l'association AGIR.

⁹⁸ Fixant les conditions et les modalités de règlement des frais occasionnés par les déplacements temporaires des personnels civils de l'État, applicables aux agents contractuels de la fonction publique territoriale. Modalités reprises à la rubrique 2.1.2 « utilisation d'un véhicule personnel » de l'annexe A de l'article D. 1617-19 du CGCT, et s'appliquent également aux agents de la régie.

⁹⁹ Dans le cadre de réunions d'une association intervenant dans le domaine des transports routiers de voyageurs, dont la régie est membre.

¹⁰⁰ 1 590 km pour le déplacement du 3 mai 2017, alors que pour ses autres déplacements à Paris, il a déclaré entre 1 440 km et 1 480 km.

¹⁰¹ Arrêt maladie du 05/09/2014 au 31/01/2015 puis du 30/03/2015 au 17/05/2015.

bénéficiait d'un aménagement de son temps de travail dans le cadre d'un mi-temps thérapeutique depuis mai 2018. L'ancien ordonnateur réfute que ces déplacements aient pu affecter le fonctionnement de la régie et cite une progression des résultats de 200 % de 1990 à 2011 et 280 % en 29 ans (de 1990 à 2018). La chambre régionale des comptes, quant à elle, a relevé une progression du chiffre d'affaires de 0,28 % entre 2013 et 2017, soit moins de 0,07 % en moyenne annuelle (Cf. § 9.3.1), dont une part importante est liée au chiffre d'affaires généré avec la SPL Trans-Landes (13 % d'augmentation en moyenne annuelle).

5.1.3.3 Les modalités de remboursement des frais de missions du directeur

Le « règlement de l'organisation du cadre », qui recense également les grilles de rémunération et les divers avantages dont bénéficie le personnel¹⁰², a été mis à jour, pour la période examinée, en 2015, 2016 et 2017. Il a fait l'objet d'une présentation en CA pour « information » en 2015 et 2016, alors que certains points, concernant également le directeur, auraient dû être portés à la connaissance du CA, pour décision¹⁰³. Les décisions concernant le directeur doivent être approuvées par le CA, point que conteste l'ancien ordonnateur (Cf. Annexe n° 9). La mise à jour de 2017 n'a pas été présentée en CA. L'ancien ordonnateur en réponse conteste l'observation et soutient que la version de 2017 a été présentée en CA, bien qu'aucun PV de 2017 ne le signale. Il ajoute qu'une nouvelle version datant de 2019, après la fin de l'instruction, a fait l'objet d'un vote et d'une transmission en préfecture le 29 mai 2019, et transmet le document validé par le conseil de légalité.

La convention CCNTR a fait l'objet d'un avenant n° 67 le 4 avril 2018. Elle ne prévoit, *a minima*, que le remboursement des frais pour les ouvriers, hors frais kilométriques. Dès lors que la régie s'appuie sur des barèmes de prise en charge des frais de déplacements et de repas, non prévus par la convention, ou plus favorables¹⁰⁴, ils auraient dû faire l'objet, en application de l'article D. 1617-19 du CGCT¹⁰⁵, d'une délibération du CA.

Pendant la période examinée, le « règlement de l'organisation du cadre » a ainsi prévu des remboursements aux frais réels (hors remboursement des frais kilométriques, soumis au barème de l'administration fiscale), sans limite de montant, pour le directeur, dans le cadre de ses déplacements professionnels.

Concernant le remboursement des frais kilométriques, l'ancien ordonnateur a expliqué qu'il se faisait rembourser les frais kilométriques, selon le barème de l'administration fiscale prévu par le document interne « règlement de l'organisation du cadre », faisant référence à une délibération du 31 mars 1993 (Cf. Annexe n° 9). L'ancien ordonnateur estime que l'application de ce barème n'était pas irrégulière, la jurisprudence administrative ayant pu admettre qu'un agent contractuel de droit public pouvait bénéficier de l'application d'une convention collective prévoyant des dispositions plus avantageuses¹⁰⁶. La chambre régionale des comptes, sans

¹⁰² En application des accords d'entreprise.

¹⁰³ Règlement du cadre juillet 2012, règlement du cadre mai 2015, règlement du cadre décembre 2016 et annexes, règlement du cadre de mai 2017.

¹⁰⁴ Comme les indemnités de repas pour les ouvriers. Ces barèmes dérogatoires sont présentés à l'annexe 5 « *frais réel* » du « *règlement de l'organisation du cadre* ».

¹⁰⁵ L'article D.1617-19 du CGCT prévoit à la rubrique « 2172.Frais de déplacement des personnels des EPIC » « 21721.Pour les EPIC autres que les OPH » que doit être fourni, à l'appui du paiement, les « *conventions, accords collectifs de travail, conventions de branche ou accords professionnels visés au contrat de travail mentionnant le dispositif de remboursement* », ou bien encore la « *mention du régime de prise en charge au contrat de travail* », ou la « *décision du conseil d'administration* ». Rubrique 2182 et 218121 avant le 20 janvier 2016.

¹⁰⁶ Conseil d'Etat : 29 juillet 1994 req n° 119263 ».

contester la réponse de l'ancien ordonnateur, tient à préciser cependant que, s'agissant d'un agent contractuel de droit public, la régie aurait dû faire application des barèmes moins onéreux issus de l'arrêté du 26 août 2008¹⁰⁷.

Les déplacements du directeur, pour la période examinée, ont simplement été consignés sur les feuilles de déplacement. Or, les feuilles de déplacements sont imprécises¹⁰⁸ : elles indiquent rarement le motif du déplacement et la qualité des personnes invitées, et les mentions sont souvent illisibles (Cf. Annexe n° 3, feuille de déplacements). Néanmoins, pour pouvoir prétendre au remboursement des frais exposés lors de déplacements ou missions, en application du décret n° 2006-781 du 3 juillet 2006¹⁰⁹, les agents d'un établissement public doivent être en mesure de justifier le déplacement et les frais afférents et de disposer d'un ordre de mission. A l'issue de la mission, ils doivent en outre remplir un état de frais récapitulatif détaillé, ce qui en l'espèce n'a jamais été le cas pour le directeur.

5.1.3.4 Le lieu de travail du directeur non clairement défini

Le directeur a toujours déclaré être en mission lorsqu'il se rendait au centre d'exploitation de Saint-Vincent-de-Paul. Il a ainsi effectué de nombreux trajets, depuis Mont-de-Marsan, pour rejoindre le site opérationnel depuis 2007. Il signalait avoir parcouru 115 km, aller-retour, parfois 110 km, parfois 100 km seulement (le barème interne prévoit 100 Km¹¹⁰). Pour la seule année 2018, de janvier à fin novembre, le directeur a déclaré être en mission à Saint-Vincent-de-Paul à 43 reprises, sur 153 jours travaillés. Il a mentionné, en outre, avoir effectué à 69 reprises une mission à Saint-Vincent-de-Paul, conjointement avec d'autres déplacements, la même journée. Il a également déclaré, s'être déplacé à 40 reprises, faire des détours par Saint-Vincent-de-Paul. Les déplacements, pour les années 2013 à 2017¹¹¹ présentent des caractéristiques similaires. Les déplacements entre Mont-de-Marsan et Saint-Vincent-de-Paul ont donné lieu à des remboursements de frais kilométriques et de repas pendant toute la période examinée.

Tableau n° 6 : Nombre et typologie des déplacements de 2016 et 2017

2017	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Total
SVP	4	1	9	5	1	3	4	1	4	4	4	4	44
D+ SVP	9	9	6	9	4	12	10	7	7	7	7	6	93
D seul	6	6	4	1	4	3	3	3	3	5	7	3	48
Nb déplacements	19	16	19	15	9	18	17	11	14	16	18	13	185
Jours Travaillés	19	16	19	15	9	18	17	11	14	16	18	13	185
2016	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Total

¹⁰⁷ Décret modifiant l'arrêté du 3 juillet 2006 fixant les taux des indemnités kilométriques prévues à l'article 10 du décret n° 2006-781 du 3 juillet 2006 fixant les conditions et les modalités de règlement des frais occasionnés par les déplacements temporaires des personnels de l'Etat.

¹⁰⁸ Par exemple, à la date du 24 octobre 2018, figure la seule mention « RV Bordeaux » sur la feuille de déplacements.

¹⁰⁹ L'article 1 du décret n° 2001-654 du 19 juillet 2001 fixant les conditions et les modalités de règlements des frais occasionnés par les déplacements des personnels des collectivités locales et établissements publics mentionnés à l'article 2 de la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale et abrogeant le décret n° 91-573 du 19 juin 1991 renvoie au décret n° 2006-781 du 3 juillet 2006.

¹¹⁰ Primes, indemnités et frais professionnels de 2018 applicables au 1^{er} janvier 2013, distance Saint-Vincent-de-Paul/Mont-de-Marsan = 100 Km A/R, inchangée sur la période.

¹¹¹ Cf. feuilles de déplacements de 2013, 2014, 2015, 2016, 2017.

SVP	4	6	6	6	4	7	1	1	2	2	3	3	45
D+ SVP	12	9	12	12	6	11	13	9	12	13	10	7	126
D seul	1	4	2	2	3	1	0	5	6	2	5	4	35
Nb déplacements	17	19	20	20	13	19	14	15	20	17	18	14	206
Jours Travaillés	17	19	20	20	13	19	14	15	20	17	18	14	206

Source : feuilles de déplacements 2016 et 2017. SVP : déplacement Saint-Vincent-de-Paul. D : autres déplacements.

Si l'ancien ordonnateur ne réfute pas la fréquence de ces déplacements (Cf. Annexe n° 9), il a justifié cette prise en charge¹¹² par le fait que son lieu de travail ou « résidence d'emploi » était situé à Mont-de-Marsan, siège de la régie, et que les déplacements effectués pour se rendre à Saint-Vincent-de-Paul, s'assimilaient donc à des missions. Il rappelle des éléments historiques sur la notion de « résidence d'emploi » de la convention VFIL (Cf. Annexe n° 9), que la chambre régionale des comptes ne conteste pas. Il mentionne également l'article 9.4 de l'accord d'entreprise du 19 juin 2012 traitant de la notion de « résidence d'emploi » du personnel de conduite (sans fournir l'accord), qui ne le concerne pas. Force est de constater que le contrat du directeur ne précisait rien quant à la localisation de son lieu de travail ou « résidence d'emploi », contrairement à certains de ses collaborateurs.

Si le site de Mont-de-Marsan est toujours identifié comme le siège social de la régie, les cadres de la régie travaillent tous, à l'exception du comptable, à Saint-Vincent-de-Paul. Certains ont d'ailleurs signé, en 2007, un avenant modifiant leur lieu de « résidence d'emploi ». L'ancien ordonnateur explique d'ailleurs que, compte tenu de l'augmentation des effectifs, il avait décidé de « réorganiser » deux grands bureaux (celui du service exploitation et le sien) pour accueillir quatre salariés du service RH et du service Etudes et Méthodes, « afin d'éviter des frais coûteux d'extension du bâtiment de Mont-de-Marsan », information confirmant l'analyse de la chambre régionale des comptes sur le fait que l'essentiel de l'activité de la régie s'effectuait à Saint-Vincent-de-Paul. Le directeur ajoute en outre que, depuis 2016, il ne dispose que d'un bureau de « passage » dans les locaux de la régie, à Mont-de-Marsan, situation tendant à prouver que son lieu de travail privilégié est bien situé à Saint-Vincent-de-Paul. Le CA aurait dû établir un avenant localisant « la résidence d'emploi » du directeur à Saint-Vincent-de-Paul, l'essentiel de ses équipes d'encadrement y prenant leur service. La prise en charge systématique des frais de déplacements du directeur, entre Mont-de-Marsan et Saint-Vincent-de-Paul, s'est avérée contraire au principe de bonne gestion.

Le directeur n'a jamais emprunté de véhicule de service pour effectuer les déplacements entre les deux sites, alors même qu'il dispose de véhicules de service en nombre suffisant. Ces véhicules sont d'ailleurs utilisés à l'occasion par le personnel pour effectuer leurs déplacements entre les deux centres.

5.1.3.5 Les incohérences et les imprécisions de l'emploi du temps du directeur

La chambre régionale des comptes a relevé de nombreuses incohérences concernant l'emploi du temps du directeur, ainsi que des remboursements de frais de missions indus. En effet, des différences apparaissent entre les feuilles de déplacements (Cf. Annexe n° 3), les déclarations manuelles du temps travaillé, le décompte informatique du temps de travail¹¹³, les bulletins de salaire et l'état récapitulatif des absences de toute nature du directeur.

¹¹² Sur la base d'un véhicule d'une puissance de 7 chevaux.

¹¹³ Ces documents sont propres à la régie.

Les imprécisions relevées interrogent sur la réalité ou le bien-fondé des déplacements, insuffisamment étayés. A titre d'exemple, les convocations de l'association intervenant dans le domaine des transports publics, ne sont jamais fournies. Le motif et le contenu des séminaires, réunions ou formations auxquels participe régulièrement le directeur, ne sont jamais explicités. L'ancien ordonnateur explique qu'il est le vice-président de cette association depuis 1993 et qu'il existe un calendrier annuel prévisionnel des réunions, sans toutefois fournir celui de l'année en cours ou des années précédentes. Ces arguments ne sont toutefois pas de nature à exonérer l'ancien ordonnateur. Il assure, en réponse, prendre bonne note des remarques de la chambre et que des « *mesures correctives* » seront adoptées à l'avenir.

La chambre régionale des comptes a trouvé un mandat de dépenses¹¹⁴ de 2015 indiquant un déplacement Bordeaux-Lille, en avion, du 19 au 21 octobre 2015, pour le directeur et de deux collaborateurs. Or, le directeur a déclaré être en congé le 19 octobre 2015 et travailler à Saint-Vincent-de-Paul les 20 et 21 octobre 2015. L'ancien ordonnateur en réponse indique qu'il a annulé son voyage, mais ne transmet aucun élément tangible. En effet, ni le mandat auquel est jointe la facture des billets d'avion, ni celui correspondant aux frais d'hôtel ne comporte un avoir ou un document d'annulation.

Le directeur se serait rendu à l'association intervenant dans le domaine des transports publics, accompagné du directeur des ressources humaines, du 6 au 8 octobre 2015. Le motif du déplacement n'est pas joint aux mandats de remboursement de frais. Le directeur serait parti, en train, le 6 octobre 2015 et le collaborateur le 7 octobre 2015¹¹⁵. Ils seraient revenus en train le 8 octobre 2015. Le directeur a indiqué ensuite travailler le 9 octobre 2015¹¹⁶. L'ancien ordonnateur en réponse confirme qu'il s'est rendu à Paris le 6 octobre et que le directeur général de la SPL Trans-Landes, et non le responsable des ressources humaines, l'aurait rejoint le jour suivant. La chambre régionale des comptes a cependant trouvé trace d'un mandat¹¹⁷, correspondant au paiement d'un billet d'avion « Biarritz/Paris Orly/Nice/Biarritz », au nom du directeur, départ prévu le 6 octobre 2015 également, et un retour plus tardif, le dimanche 11 octobre 2015. Ce mandat ne précise pas le motif du déplacement. L'achat d'un billet de train et d'un billet d'avion pour des destinations différentes, à des périodes se chevauchant, ne permet pas de rendre compte de l'emploi du temps réel du directeur. Le directeur a indiqué que le billet d'avion a été annulé, sans préciser la nature de la mission devant être réalisée et fournit la copie d'un avoir (de 104,75 €), qui ne correspond pas au prix initial du billet d'avion (450,25 €). La chambre régionale des comptes a cependant relevé que le billet de train aller-retour du 6 octobre 2015, acquis, avant l'achat du billet d'avion le 5 octobre 2015¹¹⁸, a également fait l'objet d'une annulation du trajet retour (le 8 octobre 2015)¹¹⁹. Il est donc impossible de savoir quand et avec quel moyen de transport le directeur a rejoint sa résidence administrative.

¹¹⁴ Mandat n°337. Le mandat n°3338 mentionne des frais d'hôtel à Lille de 963 €, pour 3 personnes

¹¹⁵ Le mandat n° 2457 d'un montant 332,25 € correspond au remboursement d'un trajet aller-retour en train, du 7 au 8 octobre et au remboursement d'une nuit d'hôtel, la nuit du 7 au 8 octobre 2015 au nom du directeur des ressources humaines. Le mandat n° 3472 d'un montant de 366,38 € correspond au remboursement des frais d'hôtel pour deux nuits (nuit du 6 au 8 octobre 2015) et le mandat n° 3336 d'un montant de 51 € concerne le billet aller-retour (départ le 6, retour le 8), au nom du directeur.

¹¹⁶ Déplacement à Bayonne et Capbreton mentionnée sur la feuille de déplacements.

¹¹⁷ Mandat n° n° 3335 d'un montant de 530,20 € pour 3 passagers.

¹¹⁸ Le 29 septembre 2015,

¹¹⁹ Mandat 335 de 2015.

Un billet de train a été réservé pour le directeur, le 13 juin 2016, avec un retour le 15 juin 2016¹²⁰. D'après sa feuille de déplacements, 'il ne travaillait pas les 13 et 14 juin 2016. L'ancien ordonnateur en réponse indique avoir annulé le déplacement. Il transmet un document attestant de cette annulation, mais aucun mandat de régularisation. Il s'avère que la pièce en question concerne le directeur général de la SPL Trans-Landes, que les numéros de dossier auquel il est fait référence et les montants ne correspondent pas au voyage initial (Cf. Annexe n° 5).

Le directeur a consigné, dans sa feuille de déplacements, une mission s'étant déroulée du vendredi 20 au mercredi 25 janvier 2017. Aucune facture d'hôtel ou aucune convocation n'a cependant été fournie pour la totalité de cette période, mais seulement pour le vendredi et le samedi soir. L'ordonnateur a sollicité le remboursement d'un repas pris le samedi midi¹²¹. La pièce justificative signale un convive. L'ancien ordonnateur justifie cette dépense en expliquant que ce repas s'inscrivait dans ses activités professionnelles, s'agissant de retenir deux consultants, avec l'aide d'un membre de l'association intervenant dans le domaine des transports publics et que la réunion a permis d'arrêter le choix des candidats.

Un extrait de son agenda informatique de janvier 2017, qu'il a lui-même transmis à la chambre régionale des comptes, indique qu'il était en rendez-vous dans un hôpital parisien le lundi 23 janvier 2017 au matin, rendez-vous ne relevant pas de ses obligations professionnelles. Deux repas forfaitaires lui ont été remboursés pour cette date. L'ancien ordonnateur, en réponse, nie s'être rendu à cet hôpital, bien qu'un rendez-vous figure dans son emploi du temps transmis par ses soins, et qu'en revanche, le rendez-vous à l'association intervenant dans le domaine des transports publics, du 23 au 25 janvier 2017 n'y figure pas. Il ajoute que sa présence « *peut aisément être vérifiée auprès des services* » de l'hôpital », sans pour autant apporter la preuve de ses dires. Concernant ce déplacement, le directeur a fourni le billet de train aller, en date du 19 janvier 2017¹²². Il n'a pas fourni de billet de train pour le retour, mais a indiqué avoir parcouru 760 km avec son véhicule, le 25 janvier 2017, pour son voyage de retour, sans fournir d'autres d'explications.

Le directeur a déclaré, sur sa feuille de déplacements, s'être rendu à Saint-Vincent-de-Paul et à Soustons, le 28 avril 2017. Les décomptes individuels manuels et informatiques du temps de travail indiquent cependant qu'il ne travaillait pas ce jour-là. L'ordonnateur en réponse explique que, bien que déclaré absent, il avait cependant travaillé ce jour-là. Il ajoute qu'il est allé à Soustons pour s'occuper de la vente « *de l'ex-terrain RDTL par le département des Landes (terrain cédé au Conseil départemental des Landes dans le cadre de l'application de la loi NOTRÉ)* », à une société tierce et pour rechercher un site immobilier de substitution pour le personnel basé à Soustons. La chambre régionale des comptes rappelle qu'à cette date, la vente du terrain de la régie n'avait pas encore fait l'objet d'un vote en CA, et encore moins d'une vente effective. En outre, il ne relevait pas des attributions du directeur d'intervenir dans le processus de vente de terrain n'appartenant pas à la régie.

Le directeur a mentionné, sur sa déclaration manuelle du temps travaillé être malade du 18 août au 26 août 2017. Cette information ne figure pas sur l'état récapitulatif des absences, ni sur le bulletin de salaire d'août. En réponse, l'ancien ordonnateur explique que les informations manuelles du décompte du temps de travail font foi, et que ces erreurs ont été sans

¹²⁰ Mandat n° 1509.

¹²¹ Samedi 21 janvier 2017, dans le cadre d'une réunion organisée par l'association intervenant dans le domaine des transports publics. Aucune convocation n'est jointe au mandat de paiement de la facture d'hôtel, indiquant 2 nuitées du 19 et 20 janvier 2017.

¹²² Mandat n° 160.

conséquence sur le décompte des congés ou de la rémunération, la régie pratiquant la subrogation. S'il apporte des explications sur la nature de son congé maladie, la chambre régionale des comptes note cependant que le directeur n'a pas régularisé sa situation, ni pendant, ni après son arrêt, situation reflétant un manque de rigueur dans le suivi administratif de sa situation personnelle.

De même, il a déclaré s'être rendu à Capbreton et Angresse le 14 septembre 2017, et à Bordeaux le 15 septembre 2017, alors qu'il était déclaré malade ces deux jours¹²³. Le décompte informatique signale effectivement une absence pour maladie du 14 au 24 septembre 2017, indication corroborée par l'état récapitulatif des absences et le bulletin de salaire de septembre. En réponse, l'ancien ordonnateur indique que la délivrance tardive de l'arrêt maladie en fin de journée explique les informations non concordantes. Il ajoute que, le lendemain, tout en étant en arrêt maladie, il a néanmoins honoré son rendez-vous chez un transporteur, à Bordeaux.

L'emploi du temps, tel qu'il ressort des feuilles de déplacements, est parfois lacunaire, voire opaque. Le 13 novembre 2017, un rendez-vous à Mérignac avec une personne dont la qualité n'est pas explicitée¹²⁴, est mentionné sur la feuille de déplacements. Le retour, est prévu le 15 novembre 2017. Le motif de cette absence n'est pas explicité. L'ancien ordonnateur conteste la qualification « d'opaque ». Il indique qu'il a été invité à visiter une usine de construction automobile, située en Turquie, par un commercial d'une société basée à Mérignac. La chambre régionale des comptes maintient son observation, la feuille de déplacements aurait dû mentionner explicitement ce voyage à l'étranger.

5.1.3.6 Les remboursements de frais indus

Les feuilles de déplacements du directeur ne sont pas visées par le président du conseil d'administration, ni les fiches de frais¹²⁵, ni les fiches récapitulatives de déplacements¹²⁶, ni les décomptes informatiques et manuels du temps de travail. Cette absence de visas constitue une anomalie et suggère une absence de contrôle des instances dirigeantes de la régie, ce que conteste l'ancien ordonnateur. Il explique qu'ayant été en fonction pendant 29 ans, s'il y avait eu des carences dans le processus de contrôle, elles auraient déjà été détectées (Cf. Annexe n° 10). La chambre régionale des comptes maintient que le CA, sur les aspects concernant ses frais de missions, n'a pas été correctement informé au regard de l'article R. 2221-28 du CGCT qui stipule que « *Le directeur assure, sous l'autorité et le contrôle du président du conseil d'administration, le fonctionnement de la régie* ». L'ancien ordonnateur concède néanmoins que la régie a pris en compte les observations de la chambre régionale des comptes et qu'elle s'attèle à mettre en place « *les conditions d'un contrôle justifiable formellement* ».

Au cours de la période examinée, la plupart des déplacements à Saint-Vincent-de-Paul ont donné lieu à un remboursement forfaitaire de 15 €, donc sans justificatif, pour des frais de repas, sauf à deux occasions¹²⁷, alors que « le règlement de l'organisation cadre » prévoit pour le directeur un remboursement au frais réel selon une délibération du 18 décembre 1998¹²⁸. En

¹²³ Déclaration manuelle de septembre.

¹²⁴ M. C.

¹²⁵ Ces fiches justifient, en règle générale les frais de repas considérés comme « réceptions » et imputés au C/6527 « réceptions ».

¹²⁶ Ces fiches recensent les kilomètres réalisés dans le cadre de missions, les frais de parking et de péage.

¹²⁷ Le mercredi 3 octobre 2018 et le mercredi 28 novembre 2018, le directeur a fourni deux justificatifs de 26,10 €.

¹²⁸ Délibération non transmise à la chambre régionale des comptes.

réponse, l'ancien ordonnateur indique que l'article 15 du « règlement de l'organisation du cadre », qui concerne cependant l'indemnité de faisant fonction, prévoit que les frais engagés puissent être remboursés même en l'absence de facture, en application d'un forfait, dont les modalités ont été prévues par une délibération du 24 avril 1995, qu'il transmet à la chambre régionale des comptes. Cette délibération ne concerne cependant que le remboursement des frais des cadres, et non ceux du directeur. En outre, cette délibération n'est pas citée par le « règlement de l'organisation du cadre ». La chambre régionale des comptes estime qu'une clarification des modalités de remboursement s'impose, ainsi que le vote de nouvelles délibérations, celles sur lesquelles s'appuie la régie étant assez anciennes.

Tableau n° 7 : Montants des remboursements forfaitaires

Repas forfait 15 €	2013	2014	2015	2016	2017	2018
janvier	45,00	75,00	45,00	45,00	180,00	150,00
février	30,00	75,00	105,00	30,00	90,00	105,00
mars	75,00	90,00	75,00	90,00	105,00	90,00
avril	120,00	135,00	Maladie	90,00	105,00	90,00
mai	90,00	60,00	45,00	75,00	90,00	90,00
juin	60,00	120,00	75,00	105,00	75,00	120,00
juillet	120,00	135,00	105,00	75,00	90,00	75,00
août	60,00	45,00	75,00	90,00	105,00	90,00
septembre	90,00	60,00	90,00	90,00	75,00	105,00
octobre	120,00	90,00	105,00	75,00	120,00	135,00
novembre	45,00	105,00	45,00	135,00	90,00	75,00
décembre	75,00	Maladie	120,00	60,00	75,00	*
Total	930,00	990,00	885,00	960,00	1 200,00	1 125,00**
Nb repas/année	62,00	66,00	59,00	64,00	80,00	75,00

Source : feuille de déplacements, fiches récapitulatives des frais professionnels. *Données absente. **2 montants justifiés

Le directeur a également demandé le remboursement des frais de repas aux frais réels alors qu'il avait bénéficié d'un remboursement de 15 € forfaitaire¹²⁹. Il s'est également fait rembourser un repas forfaitaire¹³⁰, alors que, d'après les décomptes individuels du temps de travail, il avait posé une journée de récupération ; en outre, la feuille de déplacements fait apparaître une journée complète passée à Saint-Vincent-de-Paul. En réponse, l'ancien ordonnateur explique que les feuilles de déplacements et les décomptes du temps de travail sont remplis selon des périodicités¹³¹ différentes, ce qui peut expliquer, selon lui, ces anomalies. Il ajoute que « L'importance des rendez-vous, l'urgence du moment, les imprévus de la vie d'entreprise sur l'ensemble de sa zone géographique priment et font fluctuer l'agenda du Directeur dont seules les feuilles de déplacements sont le reflet ». L'ancien ordonnateur disposait cependant de toute latitude pour revoir le circuit de déclaration du temps de travail et des déplacements, s'il considérait que celui-ci était générateurs d'erreurs.

L'article 2 de l'accord du 20 mars 2008 prévoit l'octroi de 7 titres-restaurant par mois pendant 10 mois, pour le personnel employé à temps complet, soit 70 titres par année au maximum, d'une valeur faciale de 6 €, dont 3 € de participation de l'employeur. Le responsable des ressources humaines a cependant spécifié que les salariés pouvaient bénéficier de 108

¹²⁹ Le 23 mai 2018, facture de 26 €, prise en charge le 31 mai 2018, mandat n° 1735 de 2018. Le 1^{er} février 2018, mandat n° 100, 31,40 €. Le 15 février 2018, 104,40 €, mandat n° 491 de 2018. Le 13 novembre 2017, mandat n° 3395 de 2017, 24,70 €.

¹³⁰ Le 13 janvier 2017.

¹³¹ Le mois pour la feuille de déplacements et la quinzaine pour le décompte du temps de travail

titres- restaurant par an¹³², et qu'en cas d'absence de plus de 15 jours pour maladie, les titres du mois étaient supprimés. Cette exception ne figure pas dans l'accord. En réponse, l'ancien ordonnateur s'étonne que la chambre régionale des comptes n'ait pas été destinataire de l'avenant à l'accord de 2008, sans le fournir pour autant.

Le directeur a parfois bénéficié de titres-restaurant, même lorsqu'il a été malade plus de 15 jours (du 4 septembre 2014 au 31 janvier 2015, du 30 mars 2015 au 17 mai 2015). L'ancien ordonnateur conteste l'observation et précise que l'arrêt maladie de 2015 a entraîné la suppression de l'octroi de titres-restaurant de juillet à septembre 2015, et l'arrêt maladie de septembre 2014 à janvier 2015 a supprimé les titres-restaurant de janvier 2015. Il précise que les titres-restaurant dont il a bénéficié fin 2014 résultait d'une commande antérieure. Il concède toutefois, avoir perçu 46 titres-restaurant de trop en 2016, la régie ayant connu un dysfonctionnement informatique, la conduisant à octroyer des titres-restaurant, sans tenir compte des remboursements de frais repas¹³³, pour l'ensemble des salariés. Il s'engage à rembourser la part employeur¹³⁴. La chambre régionale des comptes relève que le directeur, responsable de la régie, n'indique pas s'il a fait procéder à des régularisations pour tout le personnel. En outre, en l'absence de transmission d'avenant à l'accord de 2008, il a été impossible de vérifier si le nombre de titres-restaurants attribués à l'ancien ordonnateur, de 2013 à 2018, était conforme. La chambre régionale des comptes n'a pu également relever l'augmentation de la participation de l'employeur de 3 € à 4 € par titre-restaurant.

Tableau n° 8 : Nombre de titres-restaurant attribués

Titres-restaurant	2013	2014	2015	2016	2017	2018
janvier	8	8		8	9	10
février	8	8	8	8	9	10
mars	8	8	8	8	9	10
avril	8	8	8	8	9	12
mai	8	8	8	8	9	11
juin	8	8	8	9	9	11
juillet				8	6	8
août						
septembre	8	8		8	10	11
octobre	8	8		8	10	11
novembre	8	8		8	10	11
décembre	8	8	8	9	10	*
Total	80	80	48	90	100	105

Source : bulletins de salaire, * donnée non disponible

Outre les remboursements forfaitaires et les titres-restaurant, le directeur a bénéficié du remboursement de nombreux frais de repas, pour des déjeuners ou pour des dîners. Les pièces justificatives fournies, ainsi que les fiches de frais jointes (Cf. Annexe n° 4), signalent souvent la présence de convives.

¹³² Message du 16 novembre 2018.

¹³³ Les remboursements de frais de repas, dans le cadre de déplacements, sont déduits du nombre de titres octroyés mensuellement.

¹³⁴ 4 € par titre-restaurant en 2016.

Tableau n° 9 : Nombre de repas remboursés et montant global

En €	2016		2017		2018	
	Montant	Nb repas	Montant	Nb repas	Montant	Nb repas
janvier	638,20	10	385,30	7	254,50	6
février	990,20	16	540,10	7	647,20	10
mars	225,80	5	585,75	8	477,30	4
avril	533,50	7	638,50	8	497,50	8
mai	423,80	9	503,70	7	727,60	10
juin	620,40	12	901,35	13	355,35	5
juillet	367,90	5	549,80	10	355,50	7
août	411,90	7	200,30	3	225,50	5
septembre	714,80	10	557,30	13	352,50	6
octobre	459,92	7	480,40	9	443,90	8
novembre	468,70	10	743,35	10	137,40	4
décembre	374,70	7	598,10	9	-	
Total	6 229,82	105	6 683,95	104	4 474,25	73

Source : fiches de frais

En 2016, le directeur a été remboursé de 64 repas au tarif forfaitaire de 15 €, de 105 repas aux frais réels, et a bénéficié de 90 titres-restaurant, le total correspondant à 259 repas, alors qu'il n'a été présent que 206 jours. En 2017, la régie a pris en charge 284 repas, pour 185 jours de présence et 253 repas de janvier à novembre 2018 pour 153 jours de présence.

Le directeur a ainsi contribué, à lui seul, à 16 % en moyenne, de 2016 à 2018, aux dépenses de missions, déplacements et réceptions de la régie (c/625, hors titres-restaurant). L'ancien ordonnateur conteste le pourcentage avancé par la chambre régionale des comptes pour ses frais de déplacements, de 2016 à 2018. Il annonce un pourcentage de 7,54 % sans expliciter les modalités de calcul et l'origine des données lui permettant d'aboutir à ce résultat, ni même apporter des données autres que celles recueillies par la chambre régionale des comptes (Cf. Annexe n° 10).

Tableau n° 10 : Frais de missions, déplacements et réceptions

	2016		2017		2018	
	Péages/Pkg	Hôtel, transport	Péages/Pkg	Hôtel, transport	Péages/Pkg	Hôtel, transport
janvier	22,50	-	7,20	598,00	31,10	
février	29,50	-	54,20	-	34,80	
mars	10,40	624,00	12,60	-	34,20	90,00
avril	15,60	297,95	12,30	-	17,10	-
mai	30,90	-	149,70	13,80	182,70	278,00
juin	5,40	150,00	41,70	101,20	52,50	
juillet	20,80	-	147,10	113,00	14,20	
août	16,30	90,00	6,90	-	7,40	
septembre	24,00	473,62	22,50	-	27,70	
octobre	3,60	293,24	14,80	193,98	37,50	
novembre	12,80	165,50	55,80	-	9,90	
décembre	1,80	-	46,70	-	-	
Total	171,10	2 094,31	564,30	421,98	418,00	368,00
Total Directeur (repas et autres frais) (1)	22 721,17		22 823,15		17 042,27	
Dépenses C/625 régie (2)	156 051,28		133 737,28		101 014,87	
(1)/(2)	14,6%		17,1%		16,9%	

Source : grands livres, fiches de frais, feuilles de déplacements, fiches récapitulatives de déplacements.

Le directeur s'est fait rembourser deux fois, à plusieurs reprises, le même repas¹³⁵. L'ancien ordonnateur répond avoir remboursé la régie, pour deux repas¹³⁶. Le double remboursement a été rendu possible grâce à la nature différente des justificatifs tour à tour présentés : un ticket de carte bleue récapitulatif des frais engagés puis la facture détaillée. En réponse, l'ordonnateur précise que « *les frais de remboursement de repas sont habituellement présentés sans détail* » et pointe des erreurs ponctuelles. La chambre régionale des comptes invite la régie à préciser quelles pièces doivent être produites à l'appui des remboursements.

Concernant les remboursements d'autoroute, la chambre régionale des comptes a constaté plusieurs irrégularités. Certains justificatifs ne sont pas transmis à l'appui des mandats de remboursement, comme, par exemple, ceux des péages du déplacement du 24 au 26 juin 2015. Le directeur a également fourni un ticket d'autoroute daté d'un jour où il était censé être de repos¹³⁷. De même, il a justifié les dépenses de péage du 13 février 2018 par un ticket d'autoroute, daté du 8 février¹³⁸. Or, le 8 février, sa feuille de déplacements, indique qu'il était à Saint-Vincent-de-Paul afin de rencontrer les délégués syndicaux. L'ordonnateur, en réponse, conteste que ces erreurs aient pu se produire. Il indique que « *Ces éléments sont vérifiés chaque fin de mois par le service RH/paie avant validation et paiement par le service comptabilité au milieu du mois suivant* ». Il n'apporte aucun élément permettant de réfuter l'observation de la chambre régionale des comptes. Il est possible que le contrôle ait pu être défaillant, ou qu'en l'absence de validation par le président du CA, les agents du service comptable n'aient pas osé signaler les incohérences au directeur représentant leur supérieur hiérarchique.

¹³⁵ Repas du 22 février 2018, pris en charge les 23 février 2018 et 15 mars 2018, 42,20 €, mandat n° 491 et n° 550, repas du 28 novembre 2017, remboursé par mandats n° 3563 et n° 3654, repas du 27 janvier 2016, de 53,70 €, remboursé par mandats n° 476 et n° 625 de 2016, repas du 27 janvier 2016, de 53,70 €, remboursé par mandats n° 476 et n° 625 de 2016, repas du 21 octobre 2015, de 76,10 €, remboursé le 28 octobre 2015 par mandat n° 3057 et le 24 décembre 2015 par mandat n° 3658.

¹³⁶ Repas du 22 février 2018 et 28 novembre 2017.

¹³⁷ Ticket du 23 juillet 2017, fiche récapitulative des frais de déplacement de juillet 2017 mandat collectif n° 2376.

¹³⁸ Ticket d'autoroute St Geours/Capbreton, fiche récapitulative de déplacements de février 2018.

Le directeur a fait prendre en charge, par la régie, des frais de déplacements, réalisés à titre privé. Il a obtenu le remboursement de frais d'autoroute, datés du samedi 7 décembre 2013¹³⁹ (il avait dîné la veille, à Bordeaux, avec un salarié d'une société de transport)¹⁴⁰ et du samedi 25 octobre 2014. La régie a pris également en charge le paiement de 75,40 €, correspondant à un repas du lundi 15 novembre 2016, d'après la fiche de frais jointe au mandat de paiement. Il s'avère que le justificatif est daté du samedi 12 novembre 2016.

La régie a remboursé également des frais pour un hôtel pour les nuits du vendredi 25 novembre et samedi 26 novembre 2016¹⁴¹, pour 2 personnes.

La régie a également pris en charge des frais engagés par le directeur, dans le cadre de rencontres avec d'anciens salariés d'une société de transport¹⁴². Il n'est pas certain que ce déplacement ait été effectué dans le cadre strict de ses obligations professionnelles. L'ancien ordonnateur conteste l'observation, sans apporter de justifications complémentaires, se limitant à préciser que le « *déplacement de fin novembre 2016 s'inscrivait pourtant bien dans un cadre professionnel* » tout comme les rencontres avec les cadres d'une filiale de cette société, avec lesquels la régie « *a travaillé longtemps en sous-traitance* ». La chambre régionale des comptes relève cependant que les cadres, auxquels le directeur fait référence, travaillent pour une société spécialisée dans le transport ferroviaire, et que l'activité de sous-traitance réalisée avec la filiale de cette société, a généré à peine 61 K€ de chiffre d'affaires en 2017.

L'ancien ordonnateur se trouvait également à Paris, d'après sa feuille de déplacements, les 10 et 11 juillet 2017. Il partait la veille, le 9 juillet 2017, avec son véhicule personnel, et faisait un détour par le Mans. Il repartait ensuite le 10 juillet 2017 vers Paris¹⁴³, qu'il a rejoint en fin de matinée, le ticket de péage indiquant une sortie à 10h14, à environ 50 km de Paris¹⁴⁴. Il est reparti le 11 juillet, après avoir déjeuné avec un convive¹⁴⁵, vers 13h. Il s'est arrêté à Naintré, le soir, et aurait dîné avec une personne du conseil départemental des Landes¹⁴⁶, avant 20 h¹⁴⁷. Ce déplacement de deux jours, dont la réalité professionnelle n'a pas été démontrée, en l'absence de convocation, a entraîné le remboursement de 1 466 km en frais kilométriques, outre les remboursements de frais d'hôtel, de péages et de restaurants¹⁴⁸. De même, il a déclaré être en mission à Paris, du lundi 14 mai au vendredi 18 mai 2018. Il a cependant quitté Paris le jeudi 17 mai, à 17h38, comme l'atteste le ticket d'autoroute¹⁴⁹. Il a fait prendre en charge les frais d'autoroute et n'a pas posé de congé le vendredi 18 mai 2018, la feuille de déplacements indiquant un « retour Paris », sans autre activité ce jour-là. L'ancien ordonnateur se limite à préciser que le déplacement a bien eu lieu, mais ne fournit aucune convocation de l'association intervenant dans le domaine des transports publics. Il justifie son absence le vendredi par son

¹³⁹ 15,60 €.

¹⁴⁰ M. L., société K, 91 €.

¹⁴¹ Facture de l'Hôtel B*, pour 2 personnes, 2 taxes de séjours, mandat n°3631, daté du dimanche 27 novembre 2017, 126 €.

¹⁴² RDV du 11 mai 2018 avec d'anciens salariés de la Société générale de chemins de fer et de transports automobiles, d'un concurrent de la régie, le 5 décembre 2017, participation à un départ à la retraite d'un agent, M. G. à Tulle.

¹⁴³ Fiche récapitulative de frais, annexée au mandat n° 2626, ticket du 09/05/2017 sortie Auvours (le Mans Est) et ticket du 10/05/2017, entrée le Mans Nord.

¹⁴⁴ Saint-Arnoult-en-Yvelines, soit 55 km de Paris.

¹⁴⁵ M. D repas pris en charge par la Régie, mandat n° 1983 de 2017, 110 €.

¹⁴⁶ M. B, mandat n° 2605 de 2017, 77,40 €.

¹⁴⁷ Ticket indiquant un paiement vers 19h50.

¹⁴⁸ 3 repas (37 €, 77,40 € et 110 €) et un repas remboursé au forfait de 15 €, 113 € pour l'hôtel.

¹⁴⁹ Echangeur « Le Mans Ouest ».

mi-temps thérapeutique. Il n'a pas communiqué cependant le détail de l'aménagement de son temps de travail prévu dans ce cadre.

Le directeur a également inscrit à son emploi du temps des déplacements privés, qui ont donné lieu à des remboursements de frais kilométriques. En 2018, il s'est rendu à de nombreuses reprises à Capbreton pour consulter deux médecins¹⁵⁰. L'ancien ordonnateur conteste l'observation et explique que ces déplacements s'inscrivent dans le cadre professionnel, les avis de ces professionnels de santé « *déterminant l'octroi et l'aménagement de son temps de travail de son temps partiel thérapeutique* ». Il n'apporte cependant pas la preuve qu'il s'y est rendu à la demande de son employeur.

Le directeur n'a pas posé de jour de congé, pour se rendre, le 15 octobre et le 16 novembre 2018, à l'hôpital à Bordeaux. Il a fait prendre en charge, à cette occasion les frais kilométriques¹⁵¹ et les frais de stationnement. Il a même déjeuné avec un tiers, dont la qualité n'est pas précisée sur le ticket justificatif, le 16 novembre 2018¹⁵², et s'est fait rembourser la note de frais par la régie. Il ne s'est pas non plus déclaré en congé le 16 mai 2018, pour son rendez-vous dans un hôpital parisien¹⁵³, celui-ci s'étant déroulé la semaine où il se trouvait en mission, à Paris, du 14 au 18 mai 2018, d'après sa feuille de déplacements. L'ancien ordonnateur indique que ces deux déplacements s'inscrivent eux aussi dans le cadre de son mi-temps thérapeutique, sans plus d'explication, et sans fournir de convocation émanant de son employeur (Cf. Annexe n° 10).

Enfin le directeur s'est déplacé à Bordeaux, pour effectuer des démarches administratives le 21 novembre 2018¹⁵⁴. Il s'est fait rembourser les frais kilométriques (264 km) à cette occasion. Sa feuille de déplacement ne signale aucun congé posé. Il a également très régulièrement mentionné sur ses feuilles de déplacements, les rendez-vous pris à Saint-Avit pour la révision de son véhicule¹⁵⁵, déplacements ayant pu donner lieu à remboursement de frais kilométriques.

5.1.3.7 Des déplacements et des invitations peu justifiés

Le directeur s'est déplacé, dans la majorité des cas, dans le sud des Landes et dans le département des Pyrénées-Atlantiques, en dehors du périmètre principal d'intervention¹⁵⁶. À titre d'exemple, le directeur a indiqué s'être rendu à Capbreton le 12 octobre 2015 (194 km), et à Biarritz, les trois jours suivants, du 13 au 15 octobre 2015 (280 km déclarés chaque jour). L'ancien ordonnateur explique ces nombreux déplacements par la présence de la ligne 7 du réseau interurbain¹⁵⁷, ligne la plus fréquentée selon l'ancien ordonnateur. Or, la régie n'exploite plus cette ligne, confiée à la SPL Trans-Landes, depuis 2014. Il ajoute qu'il s'est fréquemment déplacé dans le département des Pyrénées-Atlantiques, près de Bayonne, afin de rencontrer un

¹⁵⁰ Mme G et M. D.

¹⁵¹ 276 km, soit un aller-retour Mont-de-Marsan/Bordeaux.

¹⁵² M. T 26 €, fiche de fais du 28 novembre 2018.

¹⁵³ Hôpital Cochin.

¹⁵⁴ Déplacement effectué dans les locaux d'une caisse de retraite de Bordeaux.

¹⁵⁵ Le 10/06/2013, 18/04/2014, 21/07/2014, 31/07/2014, 06/08/2014, 14/10/2014, 29/07/2015, 22/01/2016, 23/08/2016, 20/07/2016, 02/11/2016, 29/06/2017.

¹⁵⁶ En 2016, la régie n'exploitait plus aucune ligne interurbaine à destination des Pyrénées-Atlantiques et 3 lignes de transport scolaire à destination de Bayonne et Tarnos.

¹⁵⁷ Ligne Vieux Boucau - Soustons – Seignosse – Bayonne.

prestataire intervenant pour le compte de la régie, placé en outre en procédure de sauvegarde, en juin 2016 et dont l'activité a représenté 88 K€ de chiffre d'affaires en 2016 soit 0,67 % du chiffre d'affaires total de la régie. Il est peu probable que l'on puisse considérer que ce prestataire, qui aurait manifesté, selon l'ancien ordonnateur, des « vellétés réitérées » « à récupérer 2 lignes de transport qui auraient pu conduire la régie à licencier », ait été à l'origine de fréquents déplacements du directeur.

Tableau n° 11 : **Chiffres d'affaires (CA) réalisés avec le prestataire**

	2013	2014	2015	2016	2017
CA réalisé avec le prestataire	75 316,10	79 095,54	88 166,80	87 911,06	87 565,08
CA/CA total	0,55%	0,56%	0,67%	0,65%	0,64%

Sources : grands livres

Le directeur a enchaîné quotidiennement de nombreuses réunions (Cf. Annexe n° 11), dans des lieux distants, alors que la régie a toujours compté, dans ses effectifs, un responsable commercial, aidé de 4 agents, un responsable production (jusqu'à fin 2017), et un responsable méthode, par ailleurs responsable production jusqu'en 2015, censés rencontrer eux aussi les fournisseurs ou les clients¹⁵⁸. Ses fiches de déplacements de 2016 et 2017 (Cf. Tableau n° 6) mettent d'ailleurs en évidence que 80 % de ses jours travaillés ont été consacrés à des déplacements. L'ancien ordonnateur justifie tous ces déplacements en expliquant que le responsable commercial ne s'occupe que de l'activité de transport occasionnel ou touristique, des activités accessoires de la régie, représentant 12 % du chiffre d'affaires en 2018¹⁵⁹. Or cette personne était secondée, en 2017, par 8 assistants de clientèle intervenant également pour la SPL Trans-Landes. Il paraît peu envisageable qu'une équipe de cette taille n'ait été dédiée qu'aux activités accessoires de la régie. L'ancien ordonnateur ajoute que, jusqu'en 2015, date de recrutement d'un directeur de production, il ne disposait que d'un seul autre collaborateur, le directeur d'exploitation qui « *supervise principalement l'élaboration des graphiques de travail des conducteurs et le service planification* ». L'ancien ordonnateur oublie de mentionner le directeur technique, le responsable de communication, le directeur des ressources humaines. Or la fréquence de ses déplacements n'a pas fléchi à compter de 2015. L'ancien ordonnateur explique plus généralement que ses déplacements s'inscrivent dans une dynamique dont l'objectif « *était, en cohérence avec les décisions de la collectivité de rattachement de la régie, d'accompagner le glissement progressif de l'ensemble de l'activité de la RDTL vers Trans-Landes.* », mission qui n'est mentionnée dans aucun des PV des CA.

L'analyse des feuilles de déplacements montre que, pendant la période examinée, le directeur a rencontré, à de nombreuses reprises, deux entreprises de transport : l'une située en région Bordelaise¹⁶⁰ et l'autre située au sud de Bordeaux¹⁶¹. L'ancien ordonnateur précise que les visites concernant la seconde entreprise avaient pour objectif le rachat de cette dernière et signale l'existence d'« *une lettre d'intention d'achat de la société [...] présentée au conseil d'administration de la régie du 10 octobre 2016* », sans la fournir toutefois. La société se serait cependant rétractée à une date non précisée dans la réponse de l'ordonnateur. Il n'est donc pas

¹⁵⁸ Cars B, à Bordeaux, Entreprise P pour la fourniture des pneus, la société B dans les Pyrénées-Atlantiques, la société K, les cars V dans le sud de la Gironde.

¹⁵⁹ La chambre régionale des comptes a relevé 1,8M € de chiffre d'affaires en 2017, pour un total de 13,6 M€, soit 13,3%.

¹⁶⁰ Société K, 4 rencontres pour le seul mois de janvier 2018, et à 4 autres reprises pour le reste de l'année 2018, plus d'une dizaine de fois en 2017.

¹⁶¹ Car V, 2 visites mentionnées clairement en 2018, 6 en 2017, 10 au moins en 2016

possible de vérifier si toutes les visites étaient justifiées. Les visites rendues à la seconde société concerneraient, selon l'ancien ordonnateur, « *la reprise en propre par la régie de 8 circuits scolaires qui étaient jusqu'alors sous-traités* » à ladite société et par la préparation conjointe d'une réponse à un marché public. L'examen des grands livres montre que la sous-traitance s'est terminée fin 2015, période antérieure aux déplacements. Pour le marché public auquel il est fait référence, l'ancien ordonnateur n'a fourni aucun document, en réponse, attestant de la réalité de ce partenariat.

Le directeur a également rencontré très régulièrement une entreprise de fourniture de véhicules de transport¹⁶², de 2013 à 2018, située en région bordelaise. L'ancien ordonnateur explique que cette société était le « *seul représentant local de Renault VI (puis Ivéco)* », « *principal fournisseur d'autocars* » de la région. Cependant, la régie ayant fait l'acquisition de la plupart de ses véhicules neufs auprès d'un groupement d'achat, ces multiples visites n'étaient pas nécessaires, selon la chambre régionale des comptes.

Lors de ces divers rendez-vous, le directeur a très régulièrement invité ses interlocuteurs à déjeuner ou à dîner. Il explique qu'il privilégiait l'invitation de ses fournisseurs pour « *garder son indépendance et son autonomie* » et « *ne pas créer de relations ambiguës* » d'un point de vue professionnel. Le directeur pouvait choisir cependant, pour « *garder son indépendance* » de ne pas inviter ses fournisseurs aussi régulièrement.

Le directeur a régulièrement invité des personnes d'une association regroupant des dirigeants ou cadres d'entreprises landaises que la chambre n'a pas été en mesure d'identifier lors de l'instruction¹⁶³, notamment en soirée, souvent au pays Basque¹⁶⁴, hors zone de chalandise de la régie. En réponse l'ancien ordonnateur n'a pas caché le but de ces rencontres à savoir « *la création d'un tissu relationnel qui gravite autour du monde professionnel qu'il s'agisse des rendez-vous avec l'association [...]* » ou « *des rendez-vous avec d'anciens élèves* » d'une école de management « *qui sont cadres supérieurs, dirigeants d'entreprises landaises, bordelaises ou des Pyrénées-Atlantiques, ou qui ont été investis de mandats électifs.* » (Cf. Annexe n° 10). La chambre régionale des comptes estime que ces rencontres sont sans lien direct avec l'objet de la régie et qu'elles sortent du cadre des missions dévolues à un directeur de régie, au regard du temps qui leur a été consacré, outre le fait que les frais engendrés n'auraient pas dû être pris en charge par la régie.

Il a également convié un responsable d'une agence bancaire sans lien avec la régie. Il justifie ces rendez-vous par le fait que la personne invitée souhaitait « *placer des lignes de crédit ou des prêts* » à la régie. Cependant, contrairement à ce qu'il avance (Cf. Annexe n° 10), les feuilles de déplacement afférentes à ces deux rendez-vous n'ont pas été correctement complétées. Il a également invité des personnes, parfois fréquemment¹⁶⁵, dont la qualité n'est pas toujours identifiée.

¹⁶² Société B Bordeaux/Bruges, à 7 reprises au moins en 2018.

¹⁶³ Le nom désigne à la fois une société de consultants en ressources humaines, basée à Paris, une société spécialisée dans la construction immobilière, basée dans le Sud-Ouest disposant d'agences dans les Landes à Dax, Mont-de-Marsan, Angresse, Mimizan, Biscarrosse, mais également une école de formation en management.

¹⁶⁴ Biarritz, Bayonne.

¹⁶⁵ Mme L à Dax, M R agent d'un EPCI actionnaire de la SPL Trans-Landes, puis responsable d'un musée, M. M agent d'une commune proche de Dax. M B à Pessac, 8 rencontre en 2018, 6 fois en 2017

5.1.3.8 Le cumul d'activité

Le directeur a créé, le 23 mars 2015, une société spécialisée dans la location de terrains et d'autres biens immobiliers (société civile immobilière ou SCI, code activité 6820B), dont il est le gérant¹⁶⁶. L'activité de l'entreprise porte sur l'acquisition, l'administration et l'exploitation par bail, location ou autre mode de gestion, de tous immeubles bâtis ou non bâtis dont la société pourrait devenir propriétaire, par voie d'acquisition, d'apport, d'échange ou autrement.

Deux décrets se sont appliqués, pour la période examinée : le décret n° 2007-658 du 2 mai 2007¹⁶⁷ et le décret n° 2017-105 du 27 janvier 2017¹⁶⁸.

L'article 5 du décret n° 2017-105 et l'article 1 du décret n° 2007-658 ont prévu la possibilité, pour un agent public, de cumuler une activité accessoire à leur activité principale « *sous réserve que cette activité ne porte pas atteinte au fonctionnement normal, à l'indépendance ou à la neutralité du service* ».

Les articles 6 et 2 des décrets précités énumèrent des activités accessoires qu'il est possible d'exercer ; l'activité exercée par le directeur n'y figure pas.

L'article 7 du décret n° 2017-105 du 27 janvier 2017 (respectivement article 3 du décret n° 2007-658) prévoit que « *Le cumul d'une activité exercée à titre accessoire mentionnée à l'article 6 avec une activité exercée à titre principal est subordonné à la délivrance d'une autorisation par l'autorité dont relève l'agent intéressé. Toutefois et sous réserve des interdictions prévues aux 2°, 3° et 4° du I de l'article 25 septies de la loi du 13 juillet 1983 précitée, l'exercice d'une activité bénévole au profit de personnes publiques ou privées sans but lucratif est libre* ». L'activité de la société du directeur ne relevant pas de la catégorie des activités bénévoles, à but non lucratif, le directeur aurait demandé, à son autorité de tutelle, une autorisation de cumul d'activité.

Le directeur a confirmé ne pas avoir effectué les démarches requises auprès du département des Landes et de la région Nouvelle-Aquitaine, ignorant l'existence de cette obligation. L'ancien ordonnateur précise toutefois que la demande d'autorisation n'était pas nécessaire puisque la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983¹⁶⁹ prévoyait que les agents non titulaires de droit public pouvaient « *librement détenir des parts sociales et percevoir les bénéfices qui s'y attachent* » et gérer ainsi une entreprise valorisant le patrimoine personnel possédé, comme une SCI. Il ajoute que si cette disposition n'a pas été reprise dans la loi n° 2016-483 du 20 avril 2016¹⁷⁰, « *la commission de déontologie de la fonction publique dans son rapport d'activité de 2016* », constatant sa disparition, a considéré « *que le législateur n'avait pas eu pour intention de remettre en cause la liberté des agents publics de gérer leur patrimoine personnel ou familial* » et qu' en conséquence, la nouvelle loi circonscrivait à l'identique l'interdiction de cumul d'activité. Il précise que l'activité exercée dans le cadre de sa SCI, qui « *n'a qu'une finalité patrimoniale puisque n'y figurent, au niveau des associés, que le Directeur et ses deux enfants et au niveau des biens immobiliers, les deux biens dont ils disposaient à l'époque* »

¹⁶⁶ Société S.

¹⁶⁷ Décret relatif au cumul d'activités des fonctionnaires, des agents non titulaires de droit public et des ouvriers des établissements industriels de l'État.

¹⁶⁸ Décret relatif à l'exercice d'activités privées par des agents publics et certains agents contractuels de droit privé ayant cessé leurs fonctions, aux cumuls d'activités et à la commission de déontologie de la fonction publique, abrogeant le décret n° 2007-658.

¹⁶⁹ Portant droits et obligations des fonctionnaires, dite loi « Le Pors », III de l'article 25.

¹⁷⁰ Relative à la déontologie et aux droits et obligations des fonctionnaires.

relève des exceptions prévues. Si effectivement la chambre régionale des comptes partage cette analyse, elle constate néanmoins que l'ordonnateur n'a communiqué aucun document (description des biens et bilans comptables de la SCI comportant un détail de l'actif détenu) attestant que sa société ne gère que les biens qu'il avait acquis au moment de sa création, en 2015.

5.1.4 L'utilisation des véhicules de service

Le directeur autorise le remisage à domicile de véhicules de service, pour certains salariés de la régie, conjointement avec le directeur général de la SPL Trans-Landes. Les deux directeurs ont signé une note commune le 7 août 2015. Cette note ne précise pas quels sont les emplois, générateurs de contraintes, susceptibles de bénéficier du remisage à domicile. Dès lors, tous les salariés de la régie peuvent potentiellement bénéficier de cette facilité.

La note se limite à indiquer que l'usage du véhicule, à titre personnel, est interdit et que ce dernier sera laissé sur le lieu de la résidence d'emploi lors des congés. La note ne prévoit pas la tenue de carnets de bord. La chambre régionale des comptes a pu constater, sur place, l'existence des carnets de bord, mais incorrectement renseignés. En effet, les utilisateurs se limitent à y noter, mois par mois, le kilométrage parcouru, information ne permettant pas de procéder au moindre contrôle.

La note ne prévoit pas de faire signer, par les bénéficiaires, une accréditation qui mentionnerait les contraintes ouvrant droit au remisage à domicile et la distance kilométrique séparant le domicile du lieu de travail.

La chambre régionale des comptes rappelle que l'octroi d'un véhicule avec remisage à domicile s'apparente, pour l'URSSAF, à un avantage en nature, soumis à cotisations sociales, et devant faire l'objet d'une déclaration aux services fiscaux. L'URSSAF définit l'avantage en nature comme la fourniture, par l'employeur à son salarié, de biens ou de services, à titre gratuit ou moyennant une participation inférieure au coût réel. L'URSSAF considère que si ces avantages permettent au salarié de faire l'économie des frais qu'il aurait dû normalement supporter, ils doivent être soumis à cotisation et figurer sur le bulletin de paie. La mise à disposition d'un véhicule, avec remisage à domicile, permettant d'effectuer le trajet « domicile-travail » s'assimile à un avantage en nature. L'URSSAF prévoit toutefois, que « *Dans le cas d'une utilisation professionnelle pour le trajet domicile/lieu de travail, aucun avantage en nature n'est constitué par l'économie de frais, réalisée par le salarié lorsqu'il est démontré que :*

- *l'utilisation du véhicule est nécessaire à l'activité professionnelle ;*
- *le véhicule n'est pas mis à disposition de manière permanente et ne peut donc être utilisé à des fins personnelles.*

Mais l'URSSAF ajoute que « *L'employeur doit démontrer également que le salarié ne peut pas utiliser les transports en commun, soit parce que le trajet domicile-lieu de travail n'est pas desservi, soit en raison de conditions ou d'horaire particulier de travail* ».

La simple mention dans la note de l'interdiction de l'usage à titre privé des véhicules de service, sans contrôle (les carnets de bords étant inopérants), ne répond pas aux conditions requises par l'URSSAF. Elle ne permet pas de démontrer que le remisage à domicile, tel qu'il

est pratiqué au sein de la régie et de la SPL Trans-Landes, ne représente pas, pour les bénéficiaires, un avantage en nature. De même, la note ne détaillant pas les postes comportant des sujétions telles qu'elles nécessiteraient la mise à disposition d'un véhicule, ne démontre pas que l'utilisation d'un véhicule de service est nécessaire à l'activité professionnelle. La chambre régionale des comptes s'interroge ainsi sur les contraintes réelles pesant sur les salariés bénéficiant d'un remisage à domicile de véhicules de service, dès lors qu'ils exercent leurs activités, pour certains, au sein de services support.

La chambre régionale des comptes invite la régie et la société publique Trans-Landes à définir les postes supportant de réelles sujétions en matière d'horaire et de déplacement. Elle invite également les deux structures à mettre en place un suivi kilométrique des trajets précis, distinguant les déplacements réalisés à titre personnel et à titre professionnel, par le salarié bénéficiaire, en fixant notamment, par écrit, les conditions d'utilisation du véhicule et en exigeant que les carnets de bords soient correctement complétés (date, trajet, kilomètres parcourus, motif). Elle invite la régie à valoriser et à soumettre aux prélèvements sociaux l'usage des véhicules, à titre privé, comme les déplacements domicile-travail, lorsqu'ils ne s'accompagnent pas de contraintes ou d'obligations professionnelles.

La chambre régionale des comptes a par ailleurs relevé que les véhicules de service, qui appartiennent, soit à la régie, soit à la société Trans-Landes, sont utilisés de manière indifférenciée par les salariés des deux structures, pour intervenir, soit pour le compte de la régie, soit pour le compte de la société Trans-Landes. Il n'est pas certain que les coûts d'entretien des véhicules (réparations, carburant, usure...) soient facturés, à chacun des deux organismes, à hauteur de leur utilisation. En effet, les coûts sont partagés selon une clé de répartition, basée sur les chiffres d'affaires respectifs des deux entités.

L'ancien ordonnateur, en réponse, indique que selon la circulaire DSS/SDFSS/5B n° 2005/389 du 19 août 2005 relative à la publication des quatre questions-réponses concernant la mise en œuvre de la réforme et de la réglementation des avantages en nature et des frais professionnels, introduite par les arrêtés des 10 et 20 décembre 2002 modifiés et la circulaire du 7 janvier 2003 modifiée, *« si le salarié dispose en permanence d'un véhicule, mais qu'un document écrit (émanant notamment de la direction, comme c'est le cas en l'espèce) lui interdit de l'utiliser pendant les périodes de repos, l'administration considère également que le salarié utilise ce véhicule uniquement à des fins professionnelles »*. Il ajoute cependant que *« La régie a néanmoins pris bonne note des remarques et préconisations formulées au sujet du remisage des véhicules de service et les met en œuvre »*.

5.1.5 Les délégations de signature du directeur de la régie

En application de l'article R. 2221-29 du CGCT, dans sa version en vigueur depuis le 27 février 2001, *« le directeur peut, sous sa responsabilité et sa surveillance, déléguer sa signature à un ou plusieurs chefs de service »*.

Le directeur de la régie, lors du CA du 14 octobre 2014, a donné une délégation de signature permanente au directeur « développement relations clients » et, en cas d'empêchement, à son directeur « études et méthodes ».

En dehors de ces délégations de signature, le directeur de la régie, en cas d'absence, a, entre 2013 et 2017, délégué sa signature à plusieurs chefs de services. La délégation est limitée

au domaine d'attribution et de compétence relevant de leur fonction. Le CA de la régie a été informé, par l'ordonnateur, de chaque modification. Toutefois, lors du CA du 19 juin 2015, le montant maximum autorisé par la délégation accordée au directeur des ressources humaines (RH) n'a pas été précisé.

La chambre régionale des comptes a contrôlé par échantillonnage les signatures d'une partie des mandats de 2016, pour les comptes d'imputation comptable c/2154, c/2156, c/2183, c/60211, c/60213, c/6122, c/61235, c/61521. Des anomalies ont été relevées après confrontation des signatures des arrêtés de délégations avec les signatures présentes sur les mandats. Le directeur RH, par exemple, a signé des mandats sans aucun rapport avec sa fonction (dépenses de carburant, dépenses concernant l'atelier de réparation, remboursement de crédit-bail pour les véhicules de transport etc...).

Tableau n° 12 : **Récapitulatif de l'échantillon des mandats de l'exercice 2016 signés par le DRH, en dehors de son domaine de compétence**

Compte	Nom	Montant
2154	MATERIEL INDUSTRIEL	4 385,00
2156	MATERIEL DE TRANSPORT D'EXPLOITA	11 250,00
2183	MATERIEL DE BUREAU & D'INFORMATI	835,00
60211	ACHAT DE CARBURANT	212 608,67
60213	ACHAT DE LUBRIFIANT	11 092,37
6122	CREDIT-BAIL MOBILIER	99 702,28
6132	LOCATIONS IMMOBILIERES	1 540,70
6135	LOCATIONS IMMOBILIERES	921,63
61521	BATIMENTS PUBLICS ENTRETIEN	16 608,63
	TOTAL	358 944,28

Source : CRC Nouvelle-Aquitaine d'après les grands livres et les pièces justificatives de l'exercice 2016

Au 1^{er} septembre 2017, le conseil d'administration a entériné les délégations de signature du directeur de la régie, au profit des responsables suivants :

- directeur des ressources humaines ;
- directeur de la communication ;
- responsable technique ;
- directeur études et méthodes ;
- responsable informatique ;
- chargé des approvisionnements et des stocks ;
- directeur développement et relations clients ;
- responsable administratif du personnel.

La chambre invite la RRTL à veiller au respect de l'utilisation des délégations de signature par les bénéficiaires, dans la limite de leurs attributions. L'ancien ordonnateur ne conteste pas les observations de la chambre régionale des comptes et confirme que « *La régie sera attentive aux préconisations et recommandations de la Chambre sur l'utilisation des délégations de signature* ».

5.1.6 Le comptable public

En application de l'article R. 2221-30 du CGCT, les fonctions de comptable d'une régie sont confiées soit à un comptable de la direction générale des finances publiques, soit à un agent comptable, appelé « agent spécial ». Le comptable est nommé par le préfet sur proposition du conseil d'administration, après avis du directeur départemental ou, le cas échéant, régional des finances publiques. Il ne peut être remplacé ou révoqué que dans les mêmes formes.

Le comptable public de la régie de transports des Landes est un agent comptable spécial. Il a été nommé par un arrêté préfectoral de décembre 2001 et a prêté serment à la chambre régionale des comptes Nouvelle-Aquitaine le 19 juin 2001.

Le conseil d'administration lui a alloué, par délibération du 7 décembre 2001, une indemnité annuelle de responsabilité de 3 245,03 €. Le comptable a bien procédé à son inscription à l'association française de cautionnement mutuel.

Le comptable public a assuré également, après signature d'un contrat de droit privé, les fonctions de directeur financier pour la régie exclusivement, à compter du 5 décembre 2001. À compter du 19 septembre jusqu'au 31 décembre 2016, il a été mis à disposition de la société Trans-Landes, comme directeur financier, pour partie de son temps de travail. Depuis le 1^{er} janvier 2017, à la suite de la signature d'un contrat de travail avec la société Trans-Landes, le comptable public intervient comme directeur financier pour la société Trans-Landes à hauteur de 49 % de son temps de travail et 51 % pour la régie. Ce cumul d'activité est conforme au h) de l'article 6 du décret n° 2017-105 du 27 janvier 2017 et au 1^o) de l'article 3 du décret n° 2007-658 du 2 mai 2007¹⁷¹. La désignation du directeur financier comme comptable public par l'autorité de tutelle de la régie peut être considérée comme faisant office d'autorisation implicite du cumul d'activité.

Lors de la substitution du département des Landes par la région Nouvelle-Aquitaine au sein de la régie, le comptable a été nommé, à nouveau, comme agent comptable spécial, conformément aux statuts de la régie, par délibération du 1^{er} septembre 2017. L'indemnité de responsabilité a été fixée à 2 390 €. Le préfet de région, sur avis favorable du directeur régional des finances publiques, a pris un arrêté de nomination pour le comptable déjà en fonctions.

La situation de l'agent comptable n'appelle pas de remarque. Rien n'interdit à un agent comptable spécial de cumuler des fonctions de comptable public, en tant qu'agent de droit privé, au sein de l'entreprise pour lequel il a été nommé de manière régulière, au regard des textes, avec un emploi de directeur financier relevant du droit privé.

Cependant, l'article II du contrat de travail de droit privé que le comptable a signé, indique qu'il exercera les fonctions de directeur administratif et financier, incluant la fonction générique d'agent comptable « *sous l'autorité et dans le cadre des instructions données par le directeur* ». Or l'article R. 2221-31 du CGCT précise que « *L'agent comptable est placé sous l'autorité du directeur, sauf pour les actes qu'il accomplit sous sa responsabilité propre en tant*

¹⁷¹ *Activité d'intérêt général exercée auprès d'une personne publique [...]*, en l'espèce l'activité de transport public de voyageurs relève de l'intérêt général. Le règlement européen n° 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route précise dans son 1^{er} considérant que « *L'article 16 du traité confirme la place qu'occupent les services d'intérêt économique général parmi les valeurs communes de l'Union* », plaçant dès lors l'activité de transport de voyageurs par route dans la catégorie des services d'intérêt général.

que comptable public ». Cette mention n'est donc pas conforme à la réglementation. Les termes du contrat devront être modifiés.

5.2 Les statuts

5.2.1 Répartition des compétences de service public de transport depuis la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe)

Avant l'adoption et l'entrée en vigueur de la loi NOTRe, et plus particulièrement de ses articles 15, 114 et 133, les départements devaient assurer le financement, l'organisation et le fonctionnement :

- des transports scolaires, en application de l'article L. 3111-7 du CT, dans sa version en vigueur du 1^{er} décembre 2010 au 31 août 2017, les transports scolaires étant considérés comme des « *services publics réguliers* », en application de l'article R. 213-3 du code de l'éducation ;
- du transport spécial à l'attention des élèves handicapés, en application des articles L. 213-11 R. 213-11 à R. 213-16 du code de l'éducation ;
- des transports routiers non urbains (ou interurbains) « *réguliers ou à la demande* » de personnes, en application de l'article L. 3111-1¹⁷² du CT, dans sa version en vigueur au 1^{er} décembre 2010.

Les départements étaient également habilités à construire, aménager, exploiter des infrastructures et des équipements affectés ou mis à la disposition des usagers, en application de l'article L. 1211-4 du CT, dans sa version en vigueur au 1^{er} décembre 2010, notamment les gares routières¹⁷³.

Les régions sont désormais compétentes, depuis le 1^{er} janvier 2017, pour organiser les transports interurbains « *réguliers ou à la demande* », en application de l'article L. 3111-1 du CT¹⁷⁴, et depuis le 1^{er} septembre 2017, les transports scolaires, en application de l'article L. 3111-7 du CT¹⁷⁵. Les transports scolaires sont toujours considérés comme « *des services publics réguliers* », mais désormais en application de l'article R. 3111-5 du CT. Les

¹⁷² Sans préjudice des articles L. 3111-17 et L. 3421-2, les services non urbains, réguliers ou à la demande, sont organisés par la région, à l'exclusion des services de transport spécial des élèves handicapés vers les établissements scolaires. Ils sont assurés, dans les conditions prévues aux articles L. 1221-1 à L. 1221-11, par la région ou par les entreprises publiques ou privées qui ont passé avec elle une convention à durée déterminée.

¹⁷³ L'article 2 de l'ordonnance n° 45-2497 du 24 octobre 1945 sur les gares routières de voyageurs, abrogé le 1^{er} février 2016, assimilait les gares routières à une infrastructure ou équipement mentionné à l'article L. 1211-4 précité.

¹⁷⁴ L'article 15 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015, codifié en partie à l'article L. 3111-1 du code des transports prévoit que : « *les services non urbains, réguliers ou à la demande, sont organisés par la région, à l'exclusion des services de transport spécial des élèves handicapés vers les établissements scolaires [...]* ».

¹⁷⁵ L'article L.3111-7 du code des transport, modifié par les article 15 et 18 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 stipule que « *Les transports scolaires sont des services réguliers publics. La région a la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement de ces transports [...]* ».

régions sont également habilitées, depuis le 1^{er} janvier 2017, à réaliser et à gérer des « *infrastructures et d'équipements affectés au transport* » afin de les mettre « *à la disposition des usagers dans des conditions normales d'entretien, de fonctionnement et de sécurité* », en application de l'article L. 1211-4 du CT et du V de l'article 15 de la loi NOTRé. Les départements restent par ailleurs compétents pour le transport scolaire des élèves handicapés, en application des articles R. 3111-24 et suivants du CT¹⁷⁶.

En application de l'article R. 221-5 5 du CT, applicable à compter du 22 mai 2014 et de l'article 16 du décret n° 85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes, applicable du 1^{er} janvier 2013 au 21 mai 2014, « *le règlement intérieur détermine les modalités juridiques et financières de fonctionnement de la régie* », outre les règles générales d'organisation et de fonctionnement du CA.

5.2.2 Le règlement intérieur applicable jusqu'au 1^{er} septembre 2017

Le règlement intérieur de la régie, appelé également « *statuts* », du 7 février 2002, qui s'est appliqué du 1^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2017, fait référence à des articles devenus obsolètes pour cette période. L'article 1 cite la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982, loi d'orientation des transports intérieurs, dite loi « *LOTI* », abrogée par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010. Les statuts mentionnent, à l'article 16, le décret n° 85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes, abrogé le 22 mai 2014 par le décret n° 2014-530. L'article 4 « *missions complémentaires de la RDTL* », évoque quant à lui, la loi n° 92-645 du 13 juillet 1992 fixant les conditions d'exercice des activités relatives à l'organisation et à la vente de voyages ou de séjours, abrogée au 1^{er} janvier 2005.

L'article 2 des statuts cite également une réglementation européenne caduque. Il expose en effet que, suivant les dispositions de l'article L. 2221-1 du CGCT, et de l'article 7-II de la loi LOTI, la régie dispose d'un droit exclusif au sens de la directive 92/50 du 18 juin 1992 et de l'article 3 du code des marchés publics (CMP), sans limitation de durée. Or la directive 92/50 du 18 juin 1992 a été abrogée par la directive 2004/18 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004, elle-même abrogée par la directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014. En outre, le CMP auquel il est fait référence est celui de 2001¹⁷⁷, remplacé par le code des marchés de 2004¹⁷⁸ puis de 2006¹⁷⁹ et enfin celui de 2016¹⁸⁰. Par ailleurs, le règlement européen CE n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 (ROSP) est venu préciser, qu'à compter du 3 décembre 2009, l'exclusion des règles de mise en concurrence, pour les marchés de service public de transports routiers de personnes, ne pouvait plus se faire sans limitation de durée¹⁸¹.

¹⁷⁶ Les transports scolaires des élèves handicapés sont assimilés à des services publics à la demande en application de l'article R. 3111-5, qui stipule que « *Sont assimilés à des transports scolaires les services publics à la demande organisés en faveur des élèves et étudiants handicapés en vue de leurs déplacements vers les établissements scolaires ou universitaires* ».

¹⁷⁷ Décret n° 2001-210 du 7 mars 2001.

¹⁷⁸ Décret n° 2004-15 du 7 janvier 2004.

¹⁷⁹ Décret n° 2006-975 du 1^{er} août 2006.

¹⁸⁰ Décret n° 2016-360 du 25 mars 2016.

¹⁸¹ 3° de l'article 4 du règlement.

Du 1^{er} janvier 2013 au 31 août 2017, la rédaction des statuts n'a pas été conforme aux textes.

Le règlement intérieur, qui s'est appliqué pendant la période précitée, décrit, à l'article 2, les missions de la régie. L'article énonce que l'EPIC « *exerce à titre principal* » :

- *les services de transports publics de voyageurs et de marchandise relevant de la compétence du département des Landes en qualité d'autorité organisatrice à, savoir :*
 - *les lignes interurbaines régulières publiques, y compris service de transport scolaire ;*
 - *les services à la demande ;*
 - *les services privés ;*
 - *les services occasionnels publics ;*
 - *les messageries par autocar ;*
 - *la gestion des gares routières départementales ouvertes au transports en commun public ou privés de voyageurs et de messagerie » ;*
- [...].

L'article 17 prévoit quant à lui, la mise à disposition des biens, par le département des Landes à la régie, devant être portés à l'inventaire de cette dernière, et énumérés en annexe des statuts. La liste transmise à la chambre régionale des compte, annotée manuellement, annexée du règlement de 2002, est obsolète. Elle mentionne un terrain, mis à disposition de la régie par le département des Landes, et sur lequel est situé le siège de l'établissement public, ainsi que d'autres biens, qui ont été depuis vendus ou démolis depuis 2002. Le terrain mis à disposition par le département des Landes n'a jamais été inscrit à l'inventaire de la régie. L'ancien ordonnateur en réponse, « *prend acte des observations [...]* ». Il s'engage à ce qu'à l'avenir, les statuts soient « *régulièrement actualisés* » de façon à ce qu'ils fassent référence à des textes en vigueur et à ce que « *les annexes soient formellement actualisées* ».

Les missions inscrites dans les statuts et le règlement intérieur de la régie n'ont pas été modifiées entre 2002 et 2017, malgré un changement de l'AO et un transfert progressif conséquent d'activités de la régie vers la société Trans-Landes.

Les statuts, pour la période examinée, ont également toujours prévu la possibilité d'exercer des activités connexes, dans le cadre des activités de transport. L'article 4 « missions complémentaires de la RDTL », prévoyait « *l'exercice d'activités connexes de transport autres que celles correspondant aux missions principales prévues à l'article 2, sous réserve qu'elles contribuent directement ou indirectement à l'amélioration du service rendu au titre de ses missions principales.*

Ces activités, connexes aux transports publics, peuvent être les suivantes, sans que cette liste soit limitative :

- *les transports publics relevant de la compétence d'une autre autorité organisatrice ;*
- *les transports occasionnels tels qu'ils sont définis par la LOTI ;*
- *les prestations touristiques autres que le transport, rattachées ou non à un service occasionnel, en vertu de l'habilitation tourisme délivrée par la préfecture des Landes, en vertu de la loi du 13 juillet 1992 ;*
- *les services privés ne relevant pas de la compétence du département ;*
- *la sous-traitance de ou pour le compte d'autres transporteurs ;*
- *la location de véhicule sans chauffeur ;*
- *la location d'emplacement publicitaires sur les matériels de transport, ou sur tout*

- support d'information relevant d cette activité ;*
- les travaux d'entretien pour le compte de tiers ».*

Outre l'exploitation de services publics de transport, essentiellement, scolaire pour le compte d'autres AO, la régie a exercé, dans le cadre du marché passé avec la SPL Trans-Landes, de 2012 à juillet 2016, puis de la convention qui s'y est substituée et encore appliquée à ce jour, des activités de location et d'entretien de véhicules sans chauffeur, de location de bâtiments, de vente de gazole, de mise à disposition de personnel.

L'activité exercée par la régie, essentiellement dans le cadre des contrats la liant à la SPL Trans-Landes, a dépassé le périmètre de son objet social. En effet, la mise à disposition de personnel ne peut être considérée comme une activité connexe à l'activité de transport, cette activité étant régie par une réglementation spécifique du code du travail (Cf. § 3.1). En outre, les activités connexes ont généré un chiffre d'affaires, de 2013 à 2017, qui a représenté plus de 50 % du chiffre d'affaires de la régie (Cf. § 9.3.1). Elles ne peuvent donc plus être considérées comme simplement accessoires à l'activité principale.

5.2.3 Le règlement intérieur à compter du 1^{er} septembre 2017

Les nouveaux statuts de la régie, en vigueur depuis le 1^{er} septembre 2017, citent les textes effectivement applicables à la période du 1^{er} septembre 2017 à aujourd'hui.

Les nouveaux statuts ont conservé l'objet social. Le nom de l'entité a été modifié (RRTL).

L'article 2 des statuts « *Missions principales de la RRTL* », qui ne comporte plus la mention de l'absence de limitation dans le temps des droits exclusifs conférés par l'AO, précise que l'EPCI exerce, à titre principal, les services de transports publics de voyageurs et de marchandises relevant de la compétence de la région Nouvelle-Aquitaine, en sa qualité d'AO, à savoir :

- les lignes interurbaines régulières publiques, y compris les services de transport scolaire, les services à la demande, les services privés, les services occasionnels publics ;*
- les messageries par autocars ;*
- la gestion des gares routières ouvertes aux transports en commun public ou privé de voyageurs et de messagerie.*

L'article 2 n'est pas correctement rédigé. En effet, les services privés et les services occasionnels n'entrent pas dans le même champ d'activité que les services publics de transport de voyageurs (transport interurbain, transport scolaire et service de transport à la demande), ces derniers étant soumis à un contrat d'obligation de service public (COSP). En outre, les services privés¹⁸² représentent des missions spécifiques qui doivent être, à ce titre, isolées et citées distinctement dans les statuts. Le précédent règlement intérieur n'opérait pas non plus cette distinction. Cette rédaction prête à confusion et laisse à penser que certains services de transport privé relèveraient des transports publics de voyageurs. L'ancien ordonnateur indique prendre

¹⁸² Article L. 3131-1 du CT « Les personnes publiques, les entreprises et les associations peuvent organiser des services privés de transport routier de personnes pour les besoins normaux de leur fonctionnement, notamment pour le transport de leur personnel ou de leurs membres » et articles R. 3131-1 à R. 3131-5 du CT.

acte de l'observation et précise que la régie s'attachera « à effectuer les rectifications formelles dans le cadre de la révision générale de ses statuts actuellement en cours. Ces travaux seront également l'occasion de fixer, dans le règlement intérieur, les modalités de déroulement du débat d'orientations budgétaires évoquées par le rapport provisoire ».

L'article 4 « Missions complémentaires de la RRTL », stipule que « conformément à l'article L. 1221-7 du code des transports, la RRTL peut exercer des activités connexes de transports autres que celles correspondants aux missions prévues à l'article 2 du présent règlement, sous réserve qu'elles contribuent, directement ou indirectement, à l'amélioration du service rendu au titre de ces missions principales ». Une liste non limitative énumère ces activités

- les transports publics relevant de la compétence d'une autre autorité organisatrice ;
- les transports occasionnels de voyageurs tels qu'ils sont définis par l'article R.3112-1 du code des transports¹⁸³ ;
- les prestations touristiques autres que le transport, rattachées ou non à un service occasionnel. La régie dispose d'une habilitation tourisme. Dans ce cadre, elle organise, pour le compte du Service d'animation, de prévention et d'accompagnement (SAPAL) du conseil départemental des Landes, une activité ponctuelle de conception et de vente de voyages intégrant majoritairement des activités auxiliaires à la prestation transport de la RRTL. Une nouvelle convention de partenariat, autorisée par délibération du CA du 27 juin 2018, a été signée le 1^{er} juillet 2018 entre la régie et le conseil départemental des Landes ;
- les services privés ne relevant pas de la compétence de la Région : il s'agit des transports privés des navettes plages, organisés pour le compte de collectivités autres que la région Nouvelle-Aquitaine, des transports de personnes pour le compte de tiers (sociétés privées, foyers personnes âgées, établissements scolaires etc...) ;
- la sous-traitance de ou pour le compte d'autres transporteurs : cette activité est très réduite. Un seul marché de sous-traitance a été signé entre la région Nouvelle-Aquitaine (acheteur), une société privée (titulaire du marché) et la régie en septembre 2018, pour l'exploitation d'une ligne de transport scolaire ;
- la location de véhicule sans chauffeur ;
- la location d'emplacements publicitaires sur les matériels de transport, ou sur tout support d'information relevant de cette activité ;
- les travaux d'entretien pour le compte de tiers : cette activité reste peu significative et représente moins de 7 000 € par an.

Concernant l'exercice de l'activité de transport public relevant de la compétence d'une autre autorité organisatrice, le règlement européen (CE) n° 1370/2007 définit les conditions dans lesquelles les autorités compétentes peuvent intervenir dans le domaine des transports publics de voyageurs, ferroviaire et routier, pour garantir la fourniture de services d'intérêt général. Sous certaines réserves, détaillées à l'article 5 du règlement, les autorités compétentes locales ont la possibilité de fournir elles-mêmes des services de transport public ou de les confier à un opérateur interne, sur lequel elles exercent un contrôle comparable à celui qu'elles exercent sur

¹⁸³ Article R. 3112-1 du CT « les services occasionnels de transport public routier de personnes sont les services qui ne répondent pas à la définition des services réguliers (...) et qui ont pour principale caractéristique de transporter des groupes constitués à l'initiative d'un donneur d'ordre ou du transporteur lui-même. ».

leurs propres services. L'autorité compétente a aussi la possibilité de faire appel à un tiers, autre qu'un opérateur interne. Elle doit attribuer alors les contrats de service public par voie de mise en concurrence. À compter du 2 décembre 2019, en application du b) de l'article 5 du (CE) n°1370¹⁸⁴, la RRTL ne sera plus autorisée à répondre à ces appels d'offres, sauf dans l'éventualité où la région Nouvelle-Aquitaine déciderait de soumettre à une « concurrence équitable » les services publics qu'elle attribue actuellement à la régie, sans mise en concurrence. Dans cette hypothèse, la régie pourrait candidater pour des AO, jusqu'à deux ans avant la fin du contrat service public de transport qui la lie avec la région Nouvelle-Aquitaine.

Concernant la convention, signée avec la SPL Trans-Landes et qui continue à s'appliquer depuis le 1^{er} septembre 2017, les mêmes remarques peuvent être faites que celles pour le marché (Cf. § 3.2), la chambre régionale des comptes estime qu'elle amène la régie à exercer des activités, dépassant également le cadre de l'objet social de ses nouveaux statuts, avec la mise à disposition de son personnel support et de conduite. En outre, les activités connexes ne peuvent plus être considérées comme des activités accessoires au regard du chiffre d'affaires généré chaque année, représentant plus de 50 % du chiffre d'affaires total de la régie. En réponse à l'observation, la Région Nouvelle-Aquitaine indique avoir « pris la mesure de la problématique » et ajoute qu'elle « va engager une démarche visant à sécuriser juridiquement le champ d'intervention des opérateurs en intégrant les contraintes sociales et économiques au regard des moyens existants. »

6 LES MODALITES DE TRANSFERT DE LA REGIE DEPARTEMENTALE DE TRANSPORTS DES LANDES A LA REGION NOUVELLE-AQUITAINE.

En application de l'article 15 de la loi NOTRé, le transfert aux régions des transports non urbains ou interurbains a été fixé au 1^{er} janvier 2017, et celui des transports scolaires au 1^{er} septembre 2017.

Ce transfert de compétence devait s'accompagner du transfert concomitant, par le Département à la Région, de ressources équivalentes aux dépenses nettes effectuées, évaluées à la date du transfert. La compensation financière est assurée par une attribution de compensation égale à la différence entre la part de cotisation sur la valeur ajoutée transférée par le Département à la Région et le coût net des charges transférées¹⁸⁵. En application de l'article 133 de la loi NOTRé, cette évaluation des charges transférées a été effectuée en tenant compte des dépenses et recettes constatées dans les comptes administratifs du conseil départemental de 2013 à 2016, retraitées, afin de tenir compte de celles constatées dans les comptes de la régie et de la SPL Trans-Landes, entre autre. Conformément à la loi, le travail

¹⁸⁴ « Un opérateur interne peut participer à des mises en concurrence équitables pendant les deux années qui précèdent le terme du contrat de service public qui lui a été attribué directement, à condition qu'ait été prise une décision définitive visant à soumettre les services de transport de voyageurs faisant l'objet du contrat de l'opérateur interne à une mise en concurrence équitable et que l'opérateur interne n'ait conclu aucun autre contrat de service public attribué directement »

¹⁸⁵ Article 89.III-A de la loi de finances pour 2016.

d'évaluation n'avait donc pas à se prononcer sur les modalités du transfert à la région de la régie.

Afin d'harmoniser les dates de transfert des diverses compétences, et conformément à l'article L. 3111-9¹⁸⁶ du CT, la région Nouvelle-Aquitaine a convenu de confier, d'après le procès-verbal des réunions du conseil régional des 19 et 20 décembre 2016, l'exercice de la compétence relative aux transports non urbains, au Département, dans les conditions prévues par l'article L. 1111-8 du CGCT¹⁸⁷. Conformément à cet article, le président du conseil régional de Nouvelle-Aquitaine et le président du conseil départemental des Landes ont signé une convention de délégation temporaire de compétences le 30 août 2016.

Cette convention, qui s'est appliquée du 1^{er} janvier 2017 au 31 août 2017, précisait à son annexe les contrats pour lesquels la région Nouvelle-Aquitaine « *succède de plein droit au Département, suite au transfert de la compétence transport non urbain [...]* », et notamment le cahier des charges concernant l'exploitation des lignes interurbaines par la régie.

L'article L. 1221-10 du CT stipule que les régies de transports « *sont créées par délibération de l'autorité organisatrice* ». Le législateur n'a pas prévu a priori de transfert de régie entre collectivité. Dès lors, le transfert des compétences transports à la région aurait dû conduire le département des Landes à dissoudre la régie, en application de l'article R. 2221-16¹⁸⁸, en l'absence de dispositions spécifiques prévu par la loi NOTRé concernant le transfert de régie.

La dissolution de la régie, solution qui aurait dû prévaloir, aurait permis au Département d'intégrer dans le bilan de son budget principal, l'actif de la régie, et plus spécifiquement les immobilisations et le passif, dont les réserves et les reports à nouveau, conformément à l'article R. 2221-17¹⁸⁹.

Une fois la régie dissoute, la région aurait pu ensuite créer sa propre régie régionale, en application de l'article L. 1412-1 du CGCT, la collectivité étant tenue toutefois de reprendre le personnel de la régie départementale, en application de l'article L. 1224-1 du code du travail¹⁹⁰. En réponse, le département des Landes, la région Nouvelle-Aquitaine et l'ordonnateur expliquent que cette solution a volontairement été écartée pour des raisons de continuité de service. La Région explique ainsi que la « *procédure de dissolution/création [...] semblait difficilement compatible avec les dates de transfert de compétences fixées par la loi NOTRé* », qu'une dissolution « *était susceptible de poser des difficultés au regard de problématiques en*

¹⁸⁶ Article L. 3111-9 : « *Si elles n'ont pas décidé de la prendre en charge elles-mêmes, la région ou l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains peuvent confier par convention, dans les conditions prévues à l'article L. 1111-8 du code général des collectivités territoriales, tout ou partie de l'organisation des transports scolaires au Département [...]* ».

¹⁸⁷ « *Une collectivité territoriale peut déléguer à une collectivité territoriale relevant d'une autre catégorie ou à un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre une compétence dont elle est attributaire. Les compétences déléguées en application de l'alinéa précédent sont exercées au nom et pour le compte de la collectivité territoriale délégante. Cette délégation est régie par une convention qui en fixe la durée et qui définit les objectifs à atteindre et les modalités du contrôle de l'autorité délégante sur l'autorité délégataire [...]* ».

¹⁸⁸ La régie cesse son exploitation en exécution d'une délibération du conseil municipal.

¹⁸⁹ Article R. 2221-17 du CGCT « *La délibération du conseil municipal décidant de renoncer à l'exploitation de la régie détermine la date à laquelle prennent fin les opérations de celle-ci. Les comptes sont arrêtés à cette date. L'actif et le passif de la régie sont repris dans les comptes de la commune [...]. Les opérations de liquidation sont retracées dans une comptabilité tenue par le comptable. Cette comptabilité est annexée à celle de la commune. Au terme des opérations de liquidation, la commune corrige ses résultats de la reprise des résultats de la régie, par délibération budgétaire* ».

¹⁹⁰ Article L.1224-3 du code du travail « *Lorsque survient une modification dans la situation juridique de l'employeur, notamment par succession, vente, fusion, transformation du fonds, mise en société de l'entreprise, tous les contrats de travail en cours au jour de la modification subsistent entre le nouvel employeur et le personnel de l'entreprise.* ».

lien avec le transfert de l'actif et du passif, ainsi qu'en matière de transfert de personnel », et qu'en outre « Le mécanisme de transformation » n'étant « pas prohibé par les dispositions de la loi NOTRÉ », « c'est ce mécanisme qui a été utilisé par d'autres régions confrontées à la même situation¹⁹¹ ». Le Département indique pour sa part que « le choix du transfert s'est fait d'un commun accord entre le Département et la Région, et en concertation avec les services de la Préfecture et de la Direction Générale des Finances Publiques. L'objectif du transfert était d'assurer la continuité du service public, au vu des délais contraints. La question de la régie avait donc volontairement été écartée des discussions qui se sont tenues en CLERCT et le transfert devait se régler par conventionnement entre les deux collectivités. ». L'ordonnateur confirme les propos du département et ajoute que l'« impact ressenti par les personnels » d'une dissolution « aurait été lourd de conséquences pour la continuité du service public et les collectivités intéressées par le transfert ont, à l'instar d'autres collectivités se trouvant dans une situation identique, décidé de privilégier la continuité du service et une gestion sociale apaisée ». Il estime que « le principe d'un transfert était sans l'ombre d'un doute préférable ».

Cette solution pour la dissolution n'a donc pas été retenue. Le département et la région se sont donc engagés sur la voie d'un accord contractuel. Par délibération n° 1088 du 26 juin 2017, le conseil régional de Nouvelle-Aquitaine adoptait une convention cadre « relative au transfert de compétences en matière de transport entre la région Nouvelle-Aquitaine et le département des Landes ». Cette délibération rappelle, en premier lieu, que la région Nouvelle-Aquitaine a fait « le choix de déléguer aux départements les compétences relatives aux transports non urbains jusqu'au 31 août 2017, par une délibération en date du 19 décembre 2016 ». Elle précise également que si la loi NOTRÉ a prévu des dispositions permettant de régler les questions liées aux transferts de compétence transport, « il est apparu nécessaire, dans un souci de bonne gestion partagée avec le département, de concrétiser ces transferts par une convention cadre, destinée à rappeler les grands principes des transferts et à intégrer des spécificités existantes dans certains départements ». La délibération mentionne notamment la reprise de la RDTL et insiste sur l'objectif de la convention qui est « d'assurer une continuité d'exploitation et de gestion des transports interurbains et scolaires après le 1^{er} septembre, lorsque la Région exercera la compétence qui lui est transférée ».

La convention cadre comporte un article 6, traitant spécifiquement de la situation de la régie. Cet article précise que le champ d'application de l'article L. 1321-1¹⁹² du CGCT, concernant les règles de mise à disposition de biens entre collectivités, dans le cadre d'un transfert de compétence, ne couvrant pas des outils tels que la régie et se limitant à mentionner la seule mise à disposition de « biens meubles et immeubles » et non d'organisme autonome, tel un EPIC, il était nécessaire de prévoir, pour des raisons de continuité de service, une reprise complète de la régie départementale par la région, sans dissolution, pour la transformer en régie régionale. L'article ajoute que « Les modalités [...] de reprise de la RDTL par la région seront précisées par convention spécifique » et l'article 5 de la convention et que « La Région se substituera au Département dans l'ensemble des contrats, conventions en cours d'exécution à la date du transfert de chaque compétence, conformément à l'article 15 de la Loi NOTRÉ, qui

¹⁹¹ La RDT62 devenue, via un transfert et sans dissolution-création, la RRT62, ou encore, la régie départementale Illévia devenue, à la faveur d'un transfert et sans dissolution-création, une régie de la région Bretagne.

¹⁹² Article L. 1321-1 « Le transfert d'une compétence entraîne de plein droit la mise à la disposition de la collectivité bénéficiaire des biens meubles et immeubles utilisés, à la date de ce transfert, pour l'exercice de cette compétence » et que « Cette mise à disposition est constatée par un procès-verbal établi contradictoirement entre les représentants de la collectivité antérieurement compétente et de la collectivité bénéficiaire. Le procès-verbal précise la consistance, la situation juridique, l'état des biens et l'évaluation de la remise en état de ceux-ci ».

substitue de plein droit la Région dans les droits et obligations du Département dans le cadre du transfert de compétence ».

Par délibération n° 1108 du 26 juin 2017, le conseil régional de Nouvelle-Aquitaine apportait des précisions à la délibération n° 1088 et soulignait également que la loi NOTRÉ ne décrivait pas les modalités de transferts des régies départementales disposant de la personnalité morale aux régions, l'article 114-III de la loi n'ayant prévu que le transfert des seuls « *services ou parties de service [...] qui participent à l'exercice des compétences transférées [...]* ». La délibération ajoutait, qu'en application des articles 15-VI : 133-V et 133- XII de la loi NOTRÉ, la région succédait « *au Département dans ses droits et obligations à l'égard des tiers* », en l'espèce, la régie, se voyait « *transférer, par le Département, les ressources nécessaires à l'exercice normal des compétences transférées* » et était « *substituée de plein droit au Département dans l'ensemble de ses droits et obligations, dans toutes ses délibérations et tous ses actes* ».

La délibération prévoyait par ailleurs, « *afin de tirer toutes les conséquences qu'implique une telle substitution* », que par délibérations concordantes, le département des Landes et la région Nouvelle-Aquitaine transforment la RDTL en RRTL. Le conseil régional validait ainsi la substitution du Département par la Région au sein des instances de la régie, approuvait un nouveau règlement intérieur¹⁹³, et désignait les futurs membres du conseil d'administration de la régie.

Le 30 juin 2017, le conseil départemental, par délibération n° 1-2017, entérinait la substitution, au sein de la régie, du département des Landes par la région Nouvelle-Aquitaine, en application de la convention prévue par la délibération n° 1088 du conseil régional, et indiquait, au chapitre « *devenir de la Régie départementale de Transports des Landes (RDTL)* », que :

- le département des Landes réintégrerait dans son patrimoine une partie des actifs de la RDTL qui seraient « *mis à disposition de celle-ci en contrepartie d'une redevance annuelle* » ;
- un excédent de trésorerie, dont le montant restait à préciser, serait reversé « *au Département en tenant compte du fonds de roulement nécessaire au quotidien et des engagements financiers pris par la RDTL* » ;
- la commission permanente aurait délégation pour « *préciser les modalités de cette substitution et pour approuver la convention spécifique* ».

Le 20 juillet 2017, par délibération, la régie approuvait la substitution du Département par la Région, au sein de ses instances.

Le 24 juillet 2017, la commission permanente du Département, s'appuyant sur la délibération n° 1108 de la Région, la convention cadre et sur la délibération n° Eb2 (ou 1-2017) du 30 juin 2017, établissait un projet de convention cadre, sur « *le devenir de la RDTL* », devant être validé par la régie, la Région et le Département. Ce projet devait permettre au département de bénéficier d'une partie des excédents d'exploitation réalisés par la régie, tout au long de ses années d'activités. Cette volonté est plusieurs fois mentionnée dans divers documents. Il s'avère qu'au sein des instances de la régie la substitution du département des Landes par la région

¹⁹³ Celui qui s'est appliqué à compte du 1^{er} septembre 2017.

Nouvelle-Aquitaine, ne lui a pas permis de se voir restituer les biens immobiliers et les éventuels excédents de la régie.

Le projet de convention prévoyait plusieurs contreparties à la substitution du Département par la Région :

- la cession, au Département, de 4 actifs de la régie, à l'euro symbolique, cette cession devant permettre de tenir compte « *des lourds investissements portés par le Département pour assurer la pérennité* » de la régie et la reprise, par le Département, d'un emprunt de 0,9 M€, contracté pour l'acquisition de ces actifs ;
- la fin de la mise à disposition d'un terrain sur lequel est situé le bâtiment, construit par la régie, et abritant son siège social ;
- la remise à disposition par le Département des biens cédés et du terrain précité, moyennant « *l'acquittement d'un montant annuel à préciser* » ;
- le versement d'un excédent de trésorerie d'un montant de 2 M€, à la clôture des comptes 2017 ou bien dans un délai maximum de 5 ans.

La régie, lors de son CA du 30 août 2017, date à laquelle le Département était encore compétent, approuvait les termes de la convention cadre et signait le projet de convention.

Le 31 août 2017, bien que le projet de convention n'ait pas encore été signé par la région Nouvelle-Aquitaine, la régie vendait les 4 biens cités dans le projet de convention¹⁹⁴, pour 4 €, le service des domaines les ayant évalués à 4 521 890 € (terrains et constructions).

Les actes administratifs indiquent que la vente ne porte que sur les seuls terrains des sites d'Angresse, de Biscarrosse et de Soustons. Néanmoins certaines constructions ont également été cédées, celles-ci ne figurant plus dans le bilan de la régie. De même, certains aménagements de Biscarrosse (bungalows) ont aussi été cédés. La régie a indiqué que ces transferts ont fait l'objet de réunions avec un agent du conseil départemental des Landes. Ces échanges n'ont toutefois pas été formalisés¹⁹⁵.

Certaines autres incohérences ont été relevées. La régie a conservé la plupart des installations et aménagements du site de Saint-Vincent-de-Paul, mais d'autres ont été cédés, comme, par exemple, un système de redressement de châssis, un système d'aspiration de fumée, et des cuves de stockage, alors que la totalité du site (terrain et construction) devait faire l'objet de la vente.

Tableau n° 13 : Bilan des cessions

nature	valeurs au 01/09/17		
	valeur brute	Amortissements cumulés	valeur nette comptable
Terrains - compte 2111	746 941,39 €	0,00 €	746 941,39 €
St Vincent de Paul	334 000,00 €	0,00 €	334 000,00 €
Biscarrosse	28 611,00 €	0,00 €	28 611,00 €
Soustons	123 270,00 €	0,00 €	123 270,00 €
Angresse	261 060,39 €	0,00 €	261 060,39 €
Agencement des terrains - compte 2125	1 004 769,48 €	398 076,39 €	606 693,09 €
St Vincent de Paul	972 197,22 €	395 830,01 €	576 367,21 €
Soustons	32 572,26 €	2 246,38 €	30 325,88 €
Constructions - compte 2131	3 263 908,36 €	1 885 572,99 €	1 378 335,37 €
St Vincent de Paul	2 718 496,84 €	1 765 903,83 €	952 593,01 €

¹⁹⁴ Dépôt d'Angresse, dépôt de Biscarrosse, centre d'exploitation de Saint-Vincent-de-Paul, dépôt de Soustons.

¹⁹⁵ Message du 15 janvier 2018, M. C.

REGIE REGIONALE DE TRANSPORTS DES LANDES

Soustons	445 271,64 €	68 750,85 €	376 520,79 €
Biscarrosse	100 139,88 €	50 918,31 €	49 221,57 €
Constructions sur sol d'autrui - compte 2141	2 030,00 €	346,79 €	1 683,21 €
Soustons	2 030,00 €	346,79 €	1 683,21 €
Biscarrosse	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Installations spécifiques - compte 2153	82 538,78 €	82 355,36 €	183,42 €
St Vincent de Paul	82 538,78 €	82 355,36 €	183,42 €
Soustons	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Biscarrosse	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Aménagements, installations - compte 2181	136 671,44 €	90 578,25 €	46 093,19 €
St Vincent de Paul	121 369,44 €	80 304,61 €	41 064,83 €
Soustons	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Biscarrosse	15 302,00 €	10 273,64 €	5 028,36 €
total	5 236 859,45 €	2 456 929,78 €	2 779 929,67 €

Source : régie, à partir des bilans

Tableau n° 14 : Aménagements conservés

nature	valeurs au 01/09/17		
	valeur brute	Amortissements cumulés	valeur nette comptable
Installations spécifiques - compte 2153	543 667,86 €	534 816,46 €	8 851,40 €
St Vincent de Paul	543 667,86 €	534 816,46 €	8 851,40 €
Aménagements, installations - compte 2181	46 494,90 €	36 492,72 €	10 002,18 €
St Vincent de Paul	34 910,84 €	27 462,23 €	7 448,61 €
Soustons	4 636,03 €	3 200,23 €	1 435,80 €
Biscarrosse	5 621,00 €	5 276,59 €	344,41 €
Angresse	1 327,03 €	553,67 €	773,36 €
total	590 162,76 €	571 309,18 €	18 853,58 €

Source : régie, à partir des bilans et des états d'amortissement.

Le 20 décembre 2017, le CA de la régie approuvait une décision modificative « (...) « afin d'assurer la continuité des affaires courantes, et sous réserve de la validation du contrôle de légalité d'un budget en déséquilibre [...] ». Cette décision présentait pourtant un déséquilibre budgétaire de la section d'exploitation de près de 6 M€, conséquence notamment des cessions de biens immobiliers, la vente ayant généré 2,78 M€ de moins-value¹⁹⁶, et d'un virement de la section d'exploitation à la section d'investissement de 3,8 M€ ; opération inutile, la section d'investissement présentant déjà un suréquilibre¹⁹⁷. Le 21 décembre 2017, le contrôle de légalité validait toutefois cette décision.

Le paiement de l'emprunt, d'une valeur résiduelle de 0,9 M€ a bien été pris en charge par le Département. Le comptable public du département des Landes, contacté par le comptable public de la régie, a indiqué avoir procédé aux opérations de régularisation du transfert de l'emprunt¹⁹⁸, conformément aux préconisations du comité national de fiabilité des comptes locaux¹⁹⁹.

La vente à l'euro symbolique des 4 sites est la cause du déficit de 2 552 157 € du résultat d'exploitation de la régie, pour l'exercice 2017. Le résultat positif de la section d'investissement s'établissant à 1 651 572,61 €, le résultat global de l'exercice 2017 n'a donc été déficitaire que de 900 584 06 €. La régie ayant également dégagé des résultats d'investissement positifs pendant les exercices antérieurs, le résultat de clôture s'est finalement révélé être positif.

Au 31 décembre 2017, les comptes de la régie présentaient un déséquilibre : sa section d'investissement était excédentaire de 6,9 M€ et sa section d'exploitation déficitaire de 2 M€. Ce déficit d'exploitation, en application des règles comptables, ne peut être comblé par l'excédent de la section d'investissement, sauf à demander une dérogation ministérielle²⁰⁰.

¹⁹⁶ 2 779 929,67 € - 4 € = 2 779 925,67 €.

¹⁹⁷ Ce virement a accentué le suréquilibre de la section d'investissement, à 8 M€.

¹⁹⁸ Emission d'un titre de recette de 900 K€, affecté au compte d'emprunt 1641, la contrepartie étant l'émission d'un mandat de dépense, affectant le compte de réserve 1021 Dotation du Département.

¹⁹⁹ Fiche 12 du guide des opérations budgétaires.

²⁰⁰ Ministre du budget, ministre des collectivités territoriales.

Tableau n° 15 : Résultat de clôture 2017

	Résultat à la clôture de l'exercice précédent	Part affectée à l'investissement	Résultat de l'exercice	Résultat de clôture
Investissement	5 259 677,43		1 651 572,61	6 911 250,04
Exploitation	653 994,99	- 183 286,55	- 2 552 156,67	- 2 081 448,23
TOTAL	5 913 672,42	- 183 286,55	- 900 584,06	4 829 801,81

Source : compte financier 2017

Le 18 septembre 2017, le département des Landes transmettait, par courrier, au président de la région Nouvelle-Aquitaine, le projet de convention, signé par la régie et le département des Landes. La région Nouvelle-Aquitaine n'y a pas donné suite.

Le 26 juin 2018, le conseil départemental des Landes rappelait, par courrier adressé au président de la régie, les engagements pris dans le cadre du projet de convention et proposait de signer un document, annexé au courrier, entérinant la mise à disposition moyennant un loyer, des biens précédemment acquis à l'euro symbolique, ainsi que du siège de la régie, le projet de convention tripartite évoquant ce point à son article 2.3²⁰¹.

Le document prévoit la mise à disposition, à titre onéreux, du bâtiment constituant le siège de la régie, construit sur un terrain appartenant au département des Landes. Si la mise à disposition du terrain par le Département a pris fin, pour autant, le bâtiment appartient toujours à la régie et figure dans l'actif de ses comptes. Dès lors, seul le terrain pourrait faire l'objet d'une location, selon un encadrement juridique à définir, le bail emphytéotique semblant a priori exclu. En effet l'article L. 1311-2 du CGCT stipule qu'un tel bail « *ne peut avoir pour objet l'exécution de travaux, la livraison de fournitures, la prestation de services, ou la gestion d'une mission de service public, avec une contrepartie économique constituée par un prix ou un droit d'exploitation, pour le compte ou pour les besoins d'un acheteur soumis à l'ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics* ».

Pour les autres biens (sites de Saint-Vincent-de-Paul, Soustons et Angresse), le projet de mise à disposition à titre onéreux exclut « *les stations de lavage, stations à essence, cabine de peinture qui resteront appartenir en pleine propriété à la « régie régionale des transports des Landes* ». Le conseil départemental, après les opérations de cessions, est devenu propriétaire de certaines installations (Cf. Tableau n°13) l'obligeant à leur entretien, ce qui n'est pas prévu dans la convention.

Le projet de mise à disposition proposait un loyer annuel de 308 000 € HT, applicable à compter du 1^{er} septembre 2017, pour une durée d'un an, l'estimation du service des domaines étant cependant de 290 000 €, au 21 février 2018. Ce projet a été complété ensuite par trois autres propositions, d'une durée de 12 ans, pour des montants différents, respectivement de 456 650 € HT, de 353 000 € HT et de 308 000 € HT. Ces propositions n'étant pas datées, il n'a pas été possible à la chambre régionale des comptes de savoir quelle était la dernière proposition faisant foi.

À ce jour, aucun projet de mise à disposition à titre onéreux n'a été validé par la régie. Celle-ci ne verse pas de loyer au conseil départemental des Landes pour les biens qu'elle

²⁰¹ Mise à disposition « moyennant l'acquittement d'un montant mensuel à préciser ».

continue d'utiliser. Elle a cependant procédé à leur entretien à ses frais et a provisionné en partie le montant d'éventuelles contributions.

Tableau n° 16 : **Dépenses d'entretien (fonctionnement et investissement)**

COMPTES	ANGRESSE		BISCARROSSE		MONT-DE-MARSAN		SOUSTONS		ST VINCENT DE PAUL		Total	
	2017	2018	2017	2018	2017	2017	2018	2018	2017	2018	2017	2018
2181			1 183,65		2 972,93		1 183,65				5 340,23	
61521	1 031,61	322,31	493,33	710,80	16 883,05	28 789,14	380,06	319,38	16 975,16	20 237,06	35 763,21	50 378,69
61558		151,34		452,00				752,99		61,52		1 417,85
TOTAL	1 031,61	473,65	1 676,98	1 162,80	19 855,98	28 789,14	1 563,71	1 072,37	16 975,16	20 298,58	92 859,98	

Source : données de la régie

Le comptable public de la régie n'a pas procédé au versement de l'excédent de trésorerie de 2 M€, prévue à l'article 2.4 du projet de convention. En effet, la comptabilité publique exclut la possibilité de reverser un excédent de trésorerie. Il est possible, tout au plus, d'effectuer, dans le cadre d'un SPIC, un reversement des excédents d'exploitation ; ressources qui ne recouvrent pas le même périmètre, sous certaines conditions²⁰². Le projet de convention s'avère, selon la chambre régionale des comptes, inapplicable sur ce point.

Concernant les biens vendus au Département et nécessaires à l'exercice des compétences transports par la régie, l'application des articles L.1321-1 et L. 1321-2 du CGCT²⁰³ prévoyant la mise à disposition gratuite de biens nécessaires à l'exercice desdites compétences, il n'est pas avéré, sous réserve de l'appréciation du juge administratif, que les articles précités du CGCT trouvent à s'appliquer au transfert des compétences transport d'un département à une région. En effet, il ne ressort pas de la loi NOTRé que le législateur ait entendu que les conditions de droit commun de transferts de compétences entre collectivités, codifiées aux articles précités du CGCT, s'appliquent. La région Nouvelle-Aquitaine ne souscrit pas à cette analyse. Elle explique que « *Certes, dans la plupart des cas, le législateur renvoie explicitement aux articles L. 1321-1 et suivants du code général des collectivités territoriales (CGCT) : tel est le cas du transfert de compétence d'une commune vers un établissement public de coopération intercommunale* »²⁰⁴ et que « *Dans d'autres cas, le transfert des biens est régi par des dispositions ad hoc, à l'instar du transfert de propriété des lycées* »²⁰⁵. La Région ajoute que si, « *S'agissant du transfert de la compétence « transports » des départements vers la région, l'article 15 de la « loi NOTRé » est silencieux sur la question du transfert des biens utilisés pour l'exercice de cette compétence* », « *il n'en demeure pas*

²⁰² Article R. 2221-90 du CGCT.

²⁰³ Article L. 1321-1 « *Le transfert d'une compétence entraîne de plein droit la mise à la disposition de la collectivité bénéficiaire des biens meubles et immeubles utilisés, à la date de ce transfert, pour l'exercice de cette compétence. Cette mise à disposition est constatée par un procès-verbal établi contradictoirement entre les représentants de la collectivité antérieurement compétente et de la collectivité bénéficiaire. Le procès-verbal précise la consistance, la situation juridique, l'état des biens et l'évaluation de la remise en état de ceux-ci [...].* ». Article L. 1321-2 « *Lorsque la collectivité antérieurement compétente était propriétaire des biens mis à disposition, la remise de ces biens a lieu à titre gratuit. La collectivité bénéficiaire de la mise à disposition assume l'ensemble des obligations du propriétaire. Elle possède tous pouvoirs de gestion. Elle assure le renouvellement des biens mobiliers. Elle peut autoriser l'occupation des biens remis. Elle en perçoit les fruits et les produits. Elle agit en justice au lieu et place du propriétaire [...].* ».

²⁰⁴ Art. L. 5211-17 (alinéa 5) du CGCT : « *Le transfert de compétences entraîne de plein droit l'application à l'ensemble des biens, équipements, et services publics nécessaires à leur exercice, ainsi qu'à l'ensemble des droits et obligations qui leur sont attachés à la date du transfert, des dispositions des trois premiers alinéas de l'article L. 1321-1, des deux premiers alinéas de l'article L. 1321-2 et des articles L. 1321-3, l. 1321-4 et L. 1321-5.* ».

²⁰⁵ Art. L. 214-7 (alinéa 2) du code de l'éducation : « *Les biens immobiliers des établissements visés à l'article L. 214-6 appartenant à l'Etat à la date d'entrée en vigueur de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales lui sont transférés en pleine propriété à titre gratuit. Ce transfert ne donne lieu au versement d'aucun droit, taxe, contribution prévue à l'article 879 du code général des impôts ou honoraires* ».

moins [...] que, dans le silence de la loi, les articles L. 1321-1 et suivants du CGCT » trouvent à s'appliquer. La Région précise que « [...] la mise à disposition de ces biens à titre gratuit constitue un principe fondamental de la décentralisation énoncé dans l'exposé des motifs du projet de la loi du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat » (Cf. Annexe n° 6) », et que « Ce principe a été repris en 2004 dans une circulaire d'application de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales (Cf. Annexe n° 7) ». La chambre régionale des comptes estime pour sa part que la question de mise à disposition des biens apparaît cependant théorique et subsidiaire, puisqu'elle ne trouverait à se poser que si les deux collectivités avaient opté pour la procédure de dissolution puis de création d'une nouvelle régie.

L'analyse des divers documents dont a pu avoir connaissance la chambre régionale des comptes (délibérations de la région et du Département, projet de convention...) tend à montrer que le Département, en accord avec la Région, pour des questions de continuité de service, a décidé de ne pas procéder à la dissolution de la régie. Dès lors, seul un accord conventionnel, conforme aux textes, sur les modalités du transfert est juridiquement possible pour résoudre le litige et les difficultés auxquelles est confrontée la régie aujourd'hui, en l'absence de certitude concernant l'intention du législateur, lors de la rédaction de la Loi NOTRÉ.

7 LES RELATIONS DE LA REGIE AVEC SON AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS

7.1 La consistance du service et les obligations de service public (COSP)

L'article 73 du traité instituant la communauté européenne, repris par l'article 9 du règlement (CE) n° 1370/2007 dispose que sont compatibles « *les aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports ou qui correspondent au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public* ». Cette exception entraîne des obligations quant à la formalisation des contrats qui en découlent entre les AO et leur prestataire (Cf. Annexe n° 12)

La régie n'a pas rédigé de COSP pendant la période sous revue. La régie a toutefois disposé, en lieu et place d'un COSP, pour la période examinée, d'un cahier des charges, rédigé en 2002, ne faisant mention d'aucune durée, et composé, à l'époque, de 6 titres et 28 articles. Il constitue une annexe du règlement intérieur. Ce cahier des charges peut s'apparenter, dans sa forme, à un COSP au sens de l'article 2 i) du règlement européen puisqu'il se compose de « *un ou plusieurs actes juridiquement contraignants manifestant l'accord entre une autorité compétente et un opérateur de service public en vue de confier à l'opérateur de service public la gestion et l'exploitation des services publics de transport de voyageurs soumis aux obligations de service public* » et qu'il « *contient les conditions dans lesquelles l'autorité compétente elle-même [...] confie la fourniture de ces services à un opérateur interne* ». L'ancien ordonnateur en réponse explique que la régie n'était pas décisionnaire quant à la

présentation des COSP, étant « *en situation d'entité subordonnée vis-à-vis de sa collectivité de rattachement qui lui impose le cadre et le contenu de ses activités* ».

La régie a expliqué que « *les lignes régulières et circuits scolaires font partie du cahier des charges, annexé au Règlement intérieur / statuts* » et qu'il était mis à jour, au moins une fois par an par les délibérations de la commission permanente du département des Landes en modifiant la consistance (prix, circuits...), jusqu'en 2017, puis de la commission permanente de la région Nouvelle-Aquitaine, à compter de 2018. Ces délibérations ont été reprises, en interne par la régie²⁰⁶, sous forme de « *cahier des prix* ».

En mai 2009²⁰⁷, la consistance des services a été modifiée en profondeur par la commission permanente du département des Landes, afin de prendre en compte une nouvelle ligne « *express interurbaine* » reliant Mont-de-Marsan à Dax, et la mise en service d'un bus de transport scolaire supplémentaire. Une seconde modification est apportée en décembre 2009²⁰⁸. Elle entérine la création du réseau de transport interurbain « *XL'R* », qui se substitue à l'ancien réseau, ainsi que des lignes de transport scolaire pour les élèves internes et l'instauration d'une nouvelle tarification pour les transports scolaires²⁰⁹. Ces nouveaux éléments n'ont pas fait l'objet d'un avenant formalisé et la régie a rédigé un nouveau cahier des charges complété.

Le 26 mars 2012, le conseil général des Landes confiait à la régie, pour une durée de 8 ans, l'exploitation des services de transports interurbains et scolaires, régularisant ainsi la situation au regard du règlement (CE) 1370/2007, précisant que les COSP devaient être limités dans leur durée. À cette occasion l'article 2 des statuts est modifié. Il précise que « *suivant les dispositions de l'article L.2221-1 du CGCT et celles de l'article L.1221-3 du code des transports, la RDTL dispose pour l'exploitation de ses services, qui sont exclus du champ concurrentiel, de la qualité d'opérateur interne au sens du règlement (CE) 1370/2007 et d'un droit exclusif au sens de l'article 3 du code des marchés* ».

Pour la période examinée, les commissions permanentes du département des Landes et de la région Nouvelle-Aquitaine ont ensuite modifié à plusieurs reprises la consistance et les tarifs des services publics confiés à la régie.

Le 17 mai 2013, les tarifs des services de transports scolaires et la participation forfaitaire du Département sont augmentés, ainsi que les tarifs des transports interurbains, de 1,5 %. Le 30 septembre 2013, dans le cadre de l'adaptation des services de transport scolaire au changement des rythmes scolaires, les fréquences des lignes de transports scolaires sont modifiées et les prix facturés à la régie sont revus à la hausse.

Le 18 juillet 2014, les extensions estivales du réseau interurbain « *XL'R* » sont reconduites et leurs tarifs journaliers sont approuvés. Le 29 septembre 2014, les tarifs des transports scolaires de la régie sont modifiés ainsi que ceux de certaines lignes de transport interurbain, dont la consistance a été modifiée.

Le 22 mai 2015, les tarifs des transports interurbains sont modifiés, ainsi que la consistance de certains circuits. Le 15 juin 2015, les extensions estivales du réseau interurbain « *XL'R* » sont reconduites et leur tarifs journaliers approuvés. Le 14 décembre 2015, les tarifs de certaines lignes de transports scolaires ainsi que leur consistance sont modifiés, 2 lignes de

²⁰⁶ Message du 26 juillet 2018.

²⁰⁷ Le document transmis serait du 8 mai 2009 (fichier « *modif CC RDTL.doc* »), mais aucune date n'y figure.

²⁰⁸ Le document transmis serait du 18 décembre 2009 (fichier « *CP 18 12 09 modif CC RDTL.doc* »), mais aucune date n'y figure.

²⁰⁹ Ajout des prix facturés à la régie pour les lignes de transports scolaires, et d'un service spécial « *lycée agricole de Mugron-Dax* ».

transport interurbain sont supprimées et les tarifs aux usagers sont revus. Les tarifs des lignes de transport interurbain sont revalorisés de 3 %.

Le 13 mai 2016, le prix de certains circuits de transport interurbain et scolaire sont revalorisés. Le pourcentage n'est pas précisé dans le compte rendu de la commission permanente. Le 13 juin 2016, les extensions estivales du réseau interurbain « XL'R » sont reconduites et leur tarification, approuvée.

Le 12 décembre 2016, les tarifs de certaines lignes de transports scolaires et leur contenu sont modifiés. La commission permanente du 23 juin 2017 change le tarif journalier de la ligne de transport interurbain « XL'R » n° 2 de la régie.

Enfin, les commissions permanentes de la Région des 5 février et 28 mai 2018 modifient les tarifs de certains transports scolaires et les tarifs de certaines lignes interurbaines de la régie, devenue RRTL et celle du 28 mai 2018 modifie également les tarifs des navettes estivales.

Tous les changements énumérés précédemment n'ont jamais fait l'objet d'avenants formalisés au cahier des charges ou d'une mise à jour régulière de celui-ci. Même à l'occasion du transfert de l'exploitation de la régie à la région Nouvelle-Aquitaine, le cahier des charges n'a pas été réécrit et il mentionne toujours le Département en lieu et place de la Région.

Les commissions permanentes ne détaillent pas toujours, de manière complète, la consistance des circuits modifiés. À titre d'exemple, la délibération du 29 septembre 2014²¹⁰ liste les circuits scolaires mais n'indique pas la capacité des véhicules, ni les horaires, ni la fréquence, ni les arrêts de chacun des circuits énumérés²¹¹. Les modifications apportées aux lignes de desserte du réseau interurbain ne rappellent pas toujours les fréquences, le kilométrage ou bien les tarifs²¹². Ces informations sont certes précisées dans les documents descriptifs des circuits, du service méthode de la régie, mais ne sont pas rassemblées au sein d'un document unique, annexé au cahier des charges.

Pour connaître l'évolution de la consistance du réseau de transport interurbain et scolaire, il est nécessaire de se reporter aux tableaux de l'article 2 (lignes interurbaines) et aux annexes I et II (transports scolaires) du cahier des charges de 2002, puis ensuite de les comparer à toutes les modifications apportées, depuis 2002, par les diverses commissions permanentes, pour être en mesure de relever d'éventuelles créations ou suppressions de lignes, ou bien encore les modifications des fréquences de desserte, de parcours, (qui ne sont pas toujours détaillées par les PV des commissions permanentes). Il faut ensuite se reporter à des documents comptables, tenu à jour par le service comptabilité, pour connaître l'évolution des tarifs journaliers des lignes du réseau interurbain et des lignes de transport scolaire en service. Toutefois, ces documents ne précisent pas les fréquences journalières de desserte²¹³ et ne sont pas annexés au cahier des charges.

La régie n'a pas été en mesure de fournir un document récapitulatif décrivant, de manière claire et exhaustive, toutes les lignes de transports qu'elle exploite ou a exploitées pour le compte de son AO, pour la période examinée, comportant la description complète des

²¹⁰ Ou encore la commission permanente du 12 décembre 2016, la commission permanente du 28 mai 2018, la commission permanente du 30 septembre 2013).

²¹¹ Annexe II cahier des charges de la régie départementale des transports des Landes.

²¹² Commission permanente du 16 mai 2016, commission permanente du 22 mai 2015, commission permanente du 17 mai 2013, commission permanente du 5 février 2018.

²¹³ Fichier « Lignes XLR RDTL et SPL de 2013 à 2018 » et « RDTL Liste prix scolaires 2013-2018 ».

dessertes (kilométrage, fréquence, arrêts, type de véhicule utilisé) et les évolutions tarifaires annuelles.

Le cahier des charges ne détaille pas les « *objectifs de qualité de service* », dont fait mention l'arrêt n° 365500 du Conseil d'État. Tout au plus, il est indiqué, à l'article 22, pour les transports scolaires uniquement, que les retards feront l'objet de pénalités (10 % ou 20 % du coût journalier HT), que la régie ne percevra aucun paiement si le service attendu n'a pas été exécuté et se verra éventuellement facturée une pénalité à hauteur de 50 % du coût journalier HT du service, ou bien encore que l'exécution du service avec un véhicule non conforme (âge, place) donnera lieu à retenue de 25 % du coût journalier HT. Les rapports d'activités de la régie ne font pas mention de pénalités appliquées.

Le cahier des charges ne précise pas non plus « *le pourcentage de matériel roulant accessible affecté aux services réguliers et à la demande de transport public routier de voyageurs mis en œuvre au moment de la passation de la convention et, le cas échéant, la progression de ce pourcentage pendant la durée de celle-ci en application du deuxième alinéa de l'article L. 1112-3* », relatif à l'accès des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite aux services de transport. Il ne prévoit pas les « *pénalités pour non-respect des obligations prévues par le premier alinéa de l'article L. 1112-3* ».

Il ressort ainsi que « *les obligations exactes de service public que l'opérateur doit exécuter ainsi que les zones géographiques concernées* » ne sont pas précisément connues, la consistance du service public et les tarifs figurant au cahier des charges de 2002 ne correspondant plus aux lignes de transports interurbaines et scolaires desservies par la régie en 2018. Dans ces conditions, il est impossible de mesurer, à partir du seul cahier des charges, « *la nature et l'ampleur des droits exclusifs attribués* », comme le prévoit la réglementation européenne.

La régie a assuré, par ailleurs, l'exploitation de lignes de transport interurbaines et scolaires, dépassant le ressort géographique du Département²¹⁴, de 2013 à août 2017, mais considérées comme des activités de service public, par le département des Landes, ces lignes étant citées par les commissions permanentes. La régie n'a pas été en mesure de fournir de convention signée entre le département des Landes et le département des Pyrénées-Atlantiques, voire avec la Région, celle-ci étant compétente pour organiser les services réguliers non urbains d'intérêt régional²¹⁵, avant le 1^{er} janvier 2017. En réponse, l'ordonnateur a indiqué que²¹⁶ « *le code des Transports permettait la mise en place de lignes interurbaines par l'autorité organisatrice départementale, en direction d'une ville d'un autre Département, dans la mesure où la prise en charge se faisait exclusivement sur sa zone de compétence territoriale même si la dépose finale de bout de ligne était située dans un autre Département* ». Cependant, les lignes fonctionnant dans les deux sens, il n'est pas exclu de transporter des usagers du département des Pyrénées-Atlantiques vers le département des Landes.

²¹⁴ Transport interurbain : Ligne Mont -de-Marsan Bayonne, ligne Soustons – Seignosse – Bayonne, ligne Biarrote – Bayonne, ligne Amou – Orthez. Scolaire : desserte d'un collège de Tarnos, lignes de desserte Mont-de Marsan/Dax/Capbreton/Tarnos, Saint Paul en Born/Bayonne pour les élèves internes.

²¹⁵ Article L. 3111-2 du CT.

²¹⁶Message du 4 octobre 2018.

Le cahier des charges de 2002 comporte également un volet concernant les conditions d'exécution d'activités de transports privés pouvant être réalisées par la régie. Ces activités, énumérées au titre V du cahier des charges, ne relèvent pas des activités de service public. Elles ne devraient pas être intégrées au cahier des charges faisant office de COSP. Elles y figurent encore à ce jour.

L'article 25 cite des biens qui ne sont plus utilisés pour les besoins d'exploitation de la régie, comme la gare routière de Dax,²¹⁷ appartenant au Département, et désormais détruite à une date non définie. En revanche, aucun des biens immobiliers mis à disposition par le département pendant la période contrôlée n'y est cité.

Si le cahier des charges de 2002 pouvait, en pratique, faire office de COSP, comme la chambre l'a indiqué précédemment, il s'avère que celui-ci n'est pas conforme aux textes européens et nationaux, ni à la jurisprudence nationale, pour la période examinée, puisqu'il ne permet pas de tracer les conditions d'exploitation des services publics confiés par l'autorité de tutelle. L'ordonnateur partage le constat et s'engage à se rapprocher « *de la région Nouvelle-Aquitaine afin de lui suggérer une réécriture du cahier des charges sous forme d'une convention ayant vocation à être mise à jour par voie d'avenant, et permettant une identification des coûts et des recettes de chaque activité, ce qui permettrait de faciliter la régularité des conditions financières d'intervention de la régie* ». Il ajoute que « *la régie met actuellement en place les moyens de retracer les activités de service public dans un budget distinct, et de déployer une comptabilité analytique permettant de distinguer et de calculer précisément les coûts moyens pour les activités de service public réalisées pour le compte de sa région Nouvelle-Aquitaine* ».

7.2 Les éléments financiers et le calcul de la compensation

Pour les transports interurbains, il est indiqué à l'article 5 du cahier des charges que « *les prix figurant dans la grille tarifaire sont ajustés annuellement. Le cas échéant, le taux de variation à appliquer aux prix est défini après négociation annuelle avec le Département au cours du mois de novembre de l'année n pour l'exercice suivant de l'année civile n+1, sur la base des propositions formulées par la régie en fonction de l'évolution constatée des composantes du coût au cours des 12 derniers mois. Le Département arrête, chaque année, si possible au mois de décembre, sur la base des résultats de la négociation, le taux de variation à appliquer à partir du 1^{er} janvier de l'année civile n+1* ». L'article ajoute que : « *Dans le cas où aucun accord n'interviendrait, il serait fait application d'un taux de variation découlant d'une formule d'actualisation. La grille tarifaire n'est pas jointe au cahier des charges de 2002* ».

Pour les transports scolaires, l'article 14 du cahier des charges de 2002 indique que le tableau des prix est mis à jour par l'AO, « *en cas de création, suppression ou modification substantielle de la consistance d'un service* ». En revanche, pour les circuits inchangés, l'article 17 prévoit que : « *Les variations et ajustements annuels des coûts journaliers forfaitaires [...] s'effectuent, dans les mêmes conditions et selon les mêmes modalités que celles*

²¹⁷ Rue Georges Chaulet.

stipulées à l'article 5 [...] du présent cahier des charges et relatif aux ajustements des tarifs applicables sur les services publics réguliers routiers de voyageurs de la régie ». Les tarifs des dessertes scolaires figurent dans le tableau II de l'annexe du cahier des charges, mais ils correspondent aux dessertes actives en 2002.

Interrogé sur la fixation des tarifs, le directeur a indiqué que « *les revalorisations des prestations Transports (lignes régulières interurbaines et scolaires) du CG40²¹⁸ étaient la résultante d'une négociation avec les représentants départementaux de la profession (FNTR Voyageurs) et le CG40, à partir d'une formule d'indexation « contractuelle » qui ne servait que de base de référence pour cette négociation* » et que la même revalorisation « *prévalait pour l'ensemble des acteurs publics (RDTL/Trans-Landes) ou privés* ». La formule de revalorisation du cahier des charges n'a donc pas été appliquée.

Le directeur n'a pas fourni les pourcentages annuels d'augmentation négociés avec le Département. Ces éléments ne sont pas systématiquement retracés dans les comptes rendus des commissions permanentes. Le directeur n'a pas non plus explicité les évolutions tarifaires de la région Nouvelle-Aquitaine, à l'issue des commissions permanentes de 2018.

La chambre régionale des comptes n'a pas été en mesure de suivre avec précision les évolutions tarifaires des lignes de transport interurbaines et scolaires de 2013 à 2017. En effet, les commissions permanentes, outre le fait qu'elles ne mentionnent pas toujours les pourcentages d'augmentation, ne précisent pas systématiquement quelles lignes sont modifiées, supprimées ou ajoutées. À titre d'exemple, la commission permanente du 17 mai 2013 se limite à approuver « *les prix journaliers des circuits scolaires dont les adaptations ont été rendues nécessaires en fonction des besoins de rentrée scolaire 2013* » et fournit une nouvelle grille. Celle-ci ne mentionne que le numéro du lot de transport scolaire concerné (qui regroupe plusieurs parcours), sans indiquer les établissements scolaires eux même.

Pour la période examinée, les tarifs des lignes de transport créées, ou dont la consistance a été modifiée, ont été fixés d'après les propositions financières de la régie. Le service méthode élaborait les nouveaux circuits ou les modifiait et le chiffrage financier était ensuite établi à partir d'un coût kilométrique moyen, et des coûts de conduite, données issues des outils informatiques²¹⁹, calculé par type de véhicule, et par kilomètre à parcourir pour le circuit considéré. S'ajoutait le coût horaire moyen des chauffeurs, multiplié par le temps de parcours. Ces tarifs étaient ensuite transmis à l'autorité de tutelle, et après une négociation informelle entre les parties, le coût journalier était arrêté par cette dernière. La régie n'établissait pas ensuite de document récapitulatif annuel des nouvelles dessertes créées ou modifiées, à partir des PV des commissions permanentes (très souvent incomplets sur le volet tarifaire). Les délibérations de la commission permanente de l'AO modifiant les tarifs, ne sont que rarement présentées en CA²²⁰. Ainsi, les modifications tarifaires des activités de service public, décidées par l'AO, n'ont pas été présentées en CA ni le coût de revient journalier des lignes de transport public (interurbain et scolaire).

Les coûts moyens kilométriques sont établis par catégorie de véhicule, à partir de toutes les dépenses engagées, qui comprennent, entre autre le carburant, l'amortissement du véhicule,

²¹⁸Conseil départemental des Landes.

²¹⁹Outil stratégique de consolidation des données du système d'information de la régie « clickview », outil de calcul des coûts moyens de maintenance « Optimaint », outil de calcul de la consommation moyenne en gazole des véhicules « CIA » (relevage automatique des km et de la consommation en carburant aux bornes de ravitaillement des sites internes).

²²⁰CA du 17 décembre 2013, CA du 19 décembre 2014, d'après les PV.

l'entretien, sans distinction de l'activité effectuée, qui peut ainsi relever, des activités de service public de transport public de la régie, ou bien de ses activités de transport privé, ou bien encore des activités de transport de la SPL Trans-Landes. Le coût horaire moyen de conduite agrège les durées d'intervention pour les activités de transport interurbain et scolaire de la régie, mais également celles consacrées aux autres activités, qui comprennent le transport urbain et privé de la société Trans-Landes, certains conducteurs de la régie intervenant pour cette dernière. Il en résulte que les coûts moyens pris en compte, pour l'établissement du coût journalier des nouvelles lignes ou des lignes modifiées de transport scolaire ou interurbain, ne sont pas calculés à partir des seules données financières de ces seules activités.

Les modalités de répartition des recettes liées à la vente des titres de transport ne sont pas précisées dans le cahier des charges, ces dernières pouvant être conservées par l'opérateur, remises à l'AO ou partagées, en application du 2° de l'article 4 du (CE) n° 1370/2007²²¹. Cette situation n'est pas conforme au regard de la réglementation européenne. Elle est contraire également à l'article L. 1221-5 du CT²²² qui précise que « *le financement des services de transports public régulier de personnes est assuré par les usagers, le cas échéant [...]* ». Les usagers, par le paiement de leurs titres de transports, contribuent au financement du service public dont ils disposent. Leur participation doit être prise en compte pour la fixation des tarifs des diverses lignes constitutives du service public de transport interurbain et scolaire et doit apparaître dans les bilans financiers du coût du service que la régie doit établir pour son AO.

Ces recettes ne sont cependant plus encaissées par la régie, depuis septembre 2014 pour le réseau interurbain²²³ et juillet 2014 pour les transports scolaires. Elles sont intégralement collectées par la société Trans-Landes, qui les reverse ensuite à l'AO. Ce mode opératoire est dérogatoire aux règles de la comptabilité publique, seule la régie étant habilitée à encaisser les recettes qui lui sont destinées, quand bien même la régie aurait autorisé la SPL Trans-Landes à les collecter²²⁴.

En outre, la régie ne sépare pas, dans le cadre de l'élaboration de son budget et de sa comptabilité, les activités de service public des autres activités, en méconnaissance du règlement (CE) 1370/2007.

Plus généralement, il est impossible, au regard des pratiques comptables mises en œuvre, de connaître le coût réel des services publics réalisés pour le compte de l'autorité de tutelle, et de vérifier, en conséquence l'adéquation des tarifs fixés par la commission permanente. En outre, « *les paramètres sur la base desquels la compensation, s'il y a lieu, doit être calculée* », en application de l'article 4 du règlement européen (CE) 1370/2007 n'étant pas déterminée, la régie et son autorité de tutelle ne peuvent appréhender le montant de la compensation de ses obligations de service public, situation irrégulière au regard du règlement précité.

L'article L. 1221-5 du CT, dans sa version applicable à compter du 1^{er} décembre 2010, précise qu'il incombe à l'AO de définir « *la politique tarifaire de manière à obtenir l'utilisation la meilleure, sur le plan économique et social, du système de transports correspondant* ». Les évolutions tarifaires des lignes de transports existantes ne respectent pas les termes de l'article

²²¹ Les contrats de service public et les règles générales définissent les modalités de répartition des recettes liées à la vente des titres de transport, qui peuvent être conservées par l'opérateur de service public, reversées à l'autorité compétente ou partagées entre eux.

²²² En vigueur depuis le 1^{er} décembre 2010.

²²³ Message du 12 novembre 2018.

²²⁴ Par avenant au marché de service de 2012.

précité. Il ne ressort pas, en effet, des comptes rendus des commissions permanentes, que la fixation des tarifs telle qu'elle est réalisée à ce jour, réponde à l'objectif d'optimisation des moyens, la structure des coûts des services publics réalisée par la régie n'étant pas isolée.

La chambre régionale des comptes recommande à la régie, en partenariat avec la région Nouvelle-Aquitaine, de rédiger un contrat d'obligation de service public mis à jour, répondant aux exigences du règlement européen (CE) 1370/2007, et aux articles L. 1221-3 à L. 1221-6 du CT, tant d'un point de vue de la consistance que de la détermination de la compensation tarifaire, contrepartie des obligations de service public. Elle recommande également de retracer les activités de service public dans un budget distinct, la régie n'établissant qu'un budget commun à toutes ses activités, et de déployer une comptabilité analytique permettant de distinguer et de calculer précisément les coûts moyens pour les seules activités de service public réalisées pour le compte de l'AO.

L'article 11 « rôle du conseil d'administration » des statuts, pour la période examinée, prévoit pourtant qu'« *en vertu des dispositions de l'article R. 2221-18 du Code Général des Collectivités Territoriales, le Conseil d'Administration [...] délibère sur toutes les questions intéressant son fonctionnement* » et notamment, le vote du budget. L'article 18 ajoute également, concernant l'élaboration du budget, que celui-ci est « *déterminé en fonction de la consistance des services, du niveau prévisionnel des tarifs, de la structure tarifaire et des contributions financières préalablement arrêtés* » par l'autorité de tutelle. Ces éléments n'étant pas présentés en CA, l'information dont disposent les membres du CA, dont certains représentants ne sont pas membres de la commission permanente de l'autorité de tutelle lors du vote du budget, est insuffisante, voire aléatoire. La région Nouvelle-Aquitaine indique qu'elle « *avait identifié cette faiblesse et prend acte de cette préconisation* » et ajoute qu'« *à cet effet, dans le cadre de la mission confiée à son prestataire, une mise à jour sera effectuée afin de répondre aux exigences du règlement européen (CE) 1370/2007 et des articles L. 1221-3 et suivants du code des transports* ». La Région envisage également « *de co-construire la comptabilité analytique du (des) opérateur(s) interne(s) pour assurer la traçabilité des moyens et des coûts des différentes activités* ».

Recommandation n° 1 : La chambre régionale des comptes recommande à la régie, en partenariat avec la région Nouvelle-Aquitaine, de rédiger un contrat d'obligation de service public mis à jour, répondant aux exigences du règlement européen (CE) 1370/2007.

Recommandation n° 2 : La chambre régionale des comptes recommande également de retracer les activités de service public dans un budget distinct.

8 LA FIABILITE DE LA GESTION BUDGETAIRE ET COMPTABLE

8.1 Le cadre budgétaire

8.1.1 Les débats d'orientations budgétaires (DOB)

L'instruction budgétaire et comptable M4 précise que les dispositions du CGCT²²⁵, prévoyant la tenue d'un débat sur les orientations générales du budget dans les communes de 3 500 habitants et plus, s'appliquent aux SPIC rattachés à ces collectivités. L'instruction ajoute que ce débat doit se dérouler dans un délai de deux mois précédant l'examen du budget « *et dans les conditions fixées par le règlement intérieur prévu à l'article L.2121-8 du CGCT* ».

Les régies gestionnaires d'un SPIC doivent donc prévoir, dans leur règlement intérieur, les modalités de déroulement du DOB. Le règlement intérieur²²⁶, pour la période examinée, n'aborde pas ce point et n'évoque pas la tenue de débat préalable au vote du budget. Le budget est présenté et voté par le conseil d'administration le même jour. Seul un rapport sur l'exécution budgétaire a été remis au conseil départemental des Landes jusqu'en 2017, puis à la Région en 2018 (rapport d'activités de 2017), en application de l'article 22 du règlement intérieur.

8.1.2 Présentation et vote du budget

Selon l'instruction budgétaire et comptable, le projet de budget est préparé par le directeur du service. Le budget « *peut être adopté jusqu'au 15 avril de l'exercice auquel il s'applique (ou jusqu'au 30 avril de l'année du renouvellement de l'assemblée)* ». Il est présenté par le président du CA, l'organe délibérant l'adoptant par un vote à la majorité de ses membres. Il ne devient exécutoire qu'après transmission, dans le délai de 15 jours suivant l'expiration du délai limite fixé pour son adoption, au représentant de l'État, et validation par ce dernier.

L'annexe 2 de l'instruction BUDE1302105J du 13 septembre 2012, relative aux comptes de gestion et financiers des collectivités territoriales et de leurs établissements publics précise la liste des pièces générales des pièces comptables à fournir. Concernant le budget primitif, elle indique qu'il « *doit être signé par l'ordonnateur et les membres de l'assemblée délibérante et avoir été transmis en préfecture (ou l'ordonnateur peut attester de cette transmission)* ».

²²⁵ Alinéa 2 de l'article L. 2312-1 du CGCT.

²²⁶ « Budget de la RDTL » et, depuis le 01/09/2017, « budget de la RRTL ».

Tableau n° 17 : Le vote du budget

Exercice budgétaire	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Date de séance du conseil d'administration	10/12/2012	17/12/2013	19/12/2014	15/12/2015	19/12/2016	20/12/2017
Date de vote du budget primitif	10/12/2012	17/12/2013	19/12/2014	15/12/2015	19/12/2016	20/12/2017
Cachet de la préfecture des Landes	11/12/2012	20/12/2013	Pas de cachet	22/02/2016	22/12/2016	Pas de cachet

Source : CRC Nouvelle-Aquitaine d'après les délibérations du conseil d'administration et les budgets 2013 à 2018.

Les budgets des exercices 2013 à 2017 ne sont signés que par le président du conseil d'administration mais non par tous les membres présents. Seuls sont indiqués le nombre de membres en exercice, le nombre de membres présents, le nombre de suffrages exprimés et la répartition des votes.

8.1.3 Présentation des comptes

La régie ne sépare pas (Cf. § 7.2), dans le cadre de l'élaboration de son budget et de la comptabilisation comptable, les activités de service public des autres activités, comme les règles de la comptabilité publique l'obligent, afin d'établir le coût réel des services publics et de déterminer avec précision le subventionnement éventuel que doit apporter l'AO.

En outre, la régie n'a pas mis en place de budget annexe pour enregistrer les dépenses et les recettes réalisées pour le compte de la SPL Trans-Landes.

8.2 La présentation des documents comptables et financiers

8.2.1 La présentation du compte financier

La présentation par la régie d'un compte financier unique est conforme²²⁷ au texte, à une exception près : il ne comporte pas la balance des valeurs inactives. Le 5° de l'article R. 2221-50 précise que le compte financier doit comporter « *Les annexes définies par instruction conjointe du ministre chargé des collectivités locales et du ministre chargé du budget* ». L'instruction conjointe budgétaire et comptable M4 INTB1730544A, applicable à la régie prévoit spécifiquement une annexe relative aux valeurs inactives²²⁸.

Les titres de transports non vendus et conservés dans la caisse par les personnes habilitées à les vendre constituent des valeurs inactives. En fin d'exercice, le comptable doit réaliser un décompte de ces valeurs, non encore commercialisées, représentant des recettes potentielles. Il s'agit de vérifier, à partir du décompte effectué l'année précédente, de

²²⁷ Article R. 2221-50 du CGCT « *En fin d'exercice et après inventaire, le directeur fait établir le compte financier par le comptable [...]* ». Article R. 2221-51 du CGCT « *Le compte financier comprend : 1° La balance définitive des comptes ; 2° Le développement des dépenses et des recettes budgétaires ; Le bilan et le compte de résultat ; 4° Le tableau d'affectation des résultats ; [...] ; 6° La balance des stocks établie après inventaire* ».

²²⁸ Titre III, chapitre 7 comptabilité du comptable, § 5 comptabilité des valeurs inactives.

l'approvisionnement physique des tickets et des ventes réalisées pendant l'année, que le stock de valeurs, à la clôture de l'exercice²²⁹, est conforme ; en d'autres termes, qu'il n'y a pas eu de disparition ou de vol de billets, pendant l'exercice.

Interrogé sur l'absence de la balance des valeurs inactives, le comptable a indiqué²³⁰ que la régie ne réalisait pas de suivi des valeurs inactives « *car tous les titres de transport sont gérés par TRANS-LANDES* ». Or, une partie des tickets délivrés pour les transports interurbains et certaines cartes de transport scolaire pour les élèves internes²³¹ concernent les lignes spécifiquement exploitées par la régie. La société Trans-Landes relevant du code du commerce n'a pas l'obligation d'établir l'état des valeurs inactives en fin d'exercice. Il conviendrait en conséquence que le recensement des valeurs inactives soit réalisé par la régie, pour ses propres lignes de transport et qu'elle procède à une régularisation comptable, si elle venait à constater la disparition de titres de transport.

La régie a développé une codification analytique pour ses imputations, afin de faciliter le calcul des refacturations entre la régie et la SPL Trans-Landes. Cependant, aucune présentation financière analytique n'est faite en CA, ni ne figure dans les rapports d'activité.

8.2.2 Le contenu des rapports d'activité

Les rapports d'activité, auxquels sont joints les rapports financiers²³², ne répondent pas aux exigences de l'article R. 2221-50 du CGCT, dans sa version applicable à la période examinée. Le rapport d'activité doit en effet présenter « *les mesures qu'il convient de prendre pour :*

- 1° abaisser les prix de revient ;*
- 2° accroître la productivité ;*
- 3° donner plus de satisfaction aux usagers ;*
- 4° d'une manière générale, maintenir l'exploitation de la régie au niveau du progrès technique en modernisant les installations et l'organisation ».*

Les rapports d'activité 2013 à 2017 ne présentent jamais de mesures de limitation du prix de revient des lignes de service public de transport. Ils développent peu les attendus de l'article précité.

Concernant l'item 3 de l'article précité, il est fait mention d'une enquête, dans le rapport de 2016, dont la régie ne tire aucune conclusion²³³, se contentant de reprendre les attentes et suggestions des usagers, sans les analyser.

Pour l'item 4, le rapport d'activité de 2016 se limite à indiquer l'acquisition de véhicules (19 véhicules, dont, 7 autocars scolaires, 1 petit train, 1 autocar de tourisme, ainsi que 9 autocars scolaires acquis en crédit-bail). Le rapport ne précise pas l'utilisation ultérieure du petit train ni

²²⁹ Stock de l'année N-1 – vente de l'année N + reconstitution du stock en cours d'exercice = stock année N.

²³⁰ Message du 22 novembre 2018.

²³¹ Seul public payant pour les transports scolaires, de 2012 à 2017, les transports scolaires étant gratuits.

²³² Article R. 2221-50 du CGCT « *En fin d'exercice et après inventaire, le directeur fait établir le compte financier par le comptable Ce document est présenté au conseil d'administration en annexe à un rapport du directeur donnant tous éléments d'information sur l'activité de la régie au cours du dernier [...]* ».

²³³ Enquête déplacements « XL'R » du 7 mars 2016.

de l'autocar de tourisme, dont l'usage n'est, a priori, pas destiné au transport scolaire ou interurbain. Le rapport de 2015 mentionne l'achat de 12 véhicules dont seulement 5 pour la régie, les autres véhicules devant être utilisés par la société Trans-Landes. Le rapport de 2014 mentionne l'achat de 15 véhicules sans autre précision, celui de 2013, 11 véhicules (8 autocars scolaires, 2 « mixtes », 1 « urbain »). Le rapport de 2017 indique l'achat de 14 véhicules. Il développe également, à la rubrique « *perspectives d'évolution* », des programmes immobiliers. On y apprend que le département des Landes a acquis, en 2017, un terrain à Biscarrosse jouxtant l'actuel dépôt, afin d'y construire un local pour le personnel et augmenter l'espace de maintenance pour restreindre les coûts, cet espace devant limiter les déplacements vers le centre de Mont-de-Marsan, alors même que le Département n'était plus compétent, à compter du 1^{er} septembre 2017. Le rapport mentionne un projet d'agrandissement à Angresse, sans préciser que le terrain a été vendu au département des Landes à l'euro symbolique ainsi que la nécessité de quitter le site de Soustons en 2019, ce dernier devant être vendu par le Département. Il n'est pas précisé si ces projets doivent bénéficier à la régie, ou bien à la société Trans-Landes. Aucun chiffrage financier n'illustre cette présentation.

Les éléments devant attester du progrès technique et de la modernisation des installations ne représentent qu'une seule page dans les rapports²³⁴, précisant seulement le niveau d'équipement des véhicules (ceintures de sécurité, nombre de véhicules comportant le système « e-nove » ou « PMR » et l'âge moyen du parc). En outre, les indicateurs présentés à cette rubrique sont peu nombreux (5) en 2016 et 2017²³⁵ et présentés de manière consolidée, avec ceux de la SPL Trans-Landes.

Les rapports de 2016 et 2017 citent un nombre de véhicules appartenant, dans leur globalité, à la régie et à la société Trans-Landes, sans préciser combien chacune d'elles en possède. Le rapport de 2017 reconnaît, en outre, que l'interaction entre la régie et la société Trans-Landes est telle que « *pour une vision plus claire* » du portefeuille d'activité, une présentation consolidée de l'activité de la société Trans-Landes et de la régie est nécessaire. Les documents de préparation budgétaire de 2017 et 2018, sont d'ailleurs rédigés conjointement par le directeur général de la société Trans-Landes et le directeur de la régie²³⁶, tout comme les budgets informatiques.

La chambre régionale des comptes rappelle que les deux sociétés constituent deux structures juridiques distinctes. Ces deux sociétés ne sauraient être assimilées à une seule et même structure, même vis-à-vis de l'autorité de tutelle de la régie, quand bien même de l'autorité de tutelle serait également actionnaire de la SPL Trans-Landes.

Les rapports n'évoquent par les services de transports scolaires, qui concernent pourtant une part substantielle de l'activité exercée directement pour le compte de l'autorité de tutelle, abordant seulement celle des transports interurbains. En revanche, l'activité générée par les navettes estivales y est présentée de manière développée (2 à 3 pages), alors même qu'il s'agit d'une activité économique accessoire à l'activité principale de la régie.

Les rapports d'activité, de 2013 à 2017, sont incomplets et peu lisibles. Ils ne permettent pas d'appréhender le bilan économique des activités de service public.

La chambre régionale des comptes recommande à l'ordonnateur de rédiger les rapports d'activité conformément à la réglementation, d'isoler les données spécifiques de la régie de

²³⁴ La page « *indicateurs d'activité* ».

²³⁵ Évolution des km parcourus, évolution des dépenses de gazole, nombre de véhicules, achats de véhicules, nombre d'accidents.

²³⁶ Budget technique 2018 et 2017, budget informatique 2018 et 2017.

celles de la société Trans-Landes, de distinguer enfin les activités de service public de celles exercées à titre accessoire. La Région Nouvelle-Aquitaine précise qu'elle « *va engager des travaux visant à améliorer la transparence de la régie sur chaque activité en lien avec l'organisation qui sera in fine retenue* », et que par ailleurs, « *elle avait également identifié ces insuffisances relevées par la Chambre régionale des comptes dans l'ensemble de cet item et en prend donc acte* ». Elle ajoute « *qu'à cet effet, dans le cadre de la mission confiée à son prestataire, des axes de progrès seront définis et les procédures de suivi élaborées en concertation avec la structure* ».

Recommandation n° 3 : La chambre régionale des comptes recommande à l'ordonnateur de rédiger les rapports d'activité conformément à la réglementation.

8.2.3 L'absence de pièces justificatives

8.2.3.1 Frais de missions, de déplacements et de réceptions

Les mandats de dépenses, transmis à la chambre régionale des comptes, concernant les frais de missions, de déplacements, de réceptions sont tous imputés au compte d'imputation comptable « 625 », « déplacements, missions et réceptions ». Les dépenses ne sont pas isolées selon les subdivisions 6251 « Voyages et déplacements », 6256 « Missions » et 6257 « Réceptions ». Il a donc été nécessaire de demander au service comptable de la régie d'effectuer une extraction des imputations plus détaillées, ces dépenses étant bien ventilées selon les subdivisions précitées dans l'outil comptable de la régie. La chambre régionale des comptes rappelle que les pièces qui lui sont transmises doivent comporter des mandats et des titres reflétant l'imputation comptable la plus précise possible, au regard de la nomenclature applicable.

La chambre régionale des comptes a constaté que le compte d'imputation 6257 est souvent utilisé pour des remboursements de frais de missions et de déplacements. Ce compte n'est pas approprié à ce type de dépenses.

Les pièces justificatives devant être annexées aux mandats de paiement des comptes 6251 « Voyages et déplacements », 6256 « Missions » et 6257 « Réceptions », conformément à l'article D. 1617-19 du CGCT, sont soit insuffisamment détaillées, soit inexistantes. Les dépenses afférentes représentent pourtant des montants conséquents, pour toute la période examinée.

Tableau n° 18 : Récapitulatif des dépenses

	2013	2014	2015	2016	2017	2018 (janvier à octobre)
C/6251	130 773,26	152 743,74	132 917,78	130 571,61	112 067,78	87 873,56
C/6256	10 995,78	10 345,80	11 278,04	13 934,95	12 915,80	6 645,49
C/6257	3 881,31	1 216,75	4 333,81	11 544,72	8 753,70	6 495,82
Total	145 650,35	164 306,29	148 529,63	156 051,28	133 737,28	101 014,87

Source : grands livres

L'article D. 1617-19 du CGCT n'exige pas l'établissement d'un ordre de mission, pour le remboursement des frais de missions des agents d'un EPIC. Cet article a toutefois prévu que le remboursement des frais de déplacements se fasse sur présentation d'un état liquidatif de frais²³⁷, ainsi que d'une décision du conseil d'administration, les modalités de remboursement appliquées au sein de la régie dépassant celles prévues par la seule CCNTR.

L'analyse des mandats collectifs ou individuels de remboursement des frais de déplacements de 2016 mettent en évidence une absence quasi systématique des états de frais. Les pièces fournies en annexes des mandats collectifs sont de simples décomptes récapitulatifs mensuels des dépenses avancées par les agents, accompagnés parfois de pièces justificatives (tickets de péage, factures de restaurant...). Le motif des déplacements n'est quasiment jamais précisé.

Les frais liés aux dépenses de formation professionnelle peuvent être payés directement au restaurateur. Ces dépenses sont correctement imputées au compte 6256. Ces mandats ne comportent, pour la plupart d'entre eux, que la facture transmise par le fournisseur. Le nom des participants et la nature de la formation ne sont que rarement détaillés. Si l'article D. 1617-19 du CGCT n'a prévu, comme pièce justificative pour ce type de dépense, que la production d'un décompte ou d'une facture²³⁸, les factures devraient mentionner, a minima, l'intitulé de formation et du nom des agents, afin de vérifier, en amont la réalité de la dépense, dans un souci de bonne gestion. En outre, la chambre a relevé également des remboursements de frais de missions, de déplacements et de réceptions pris en charge par le régisseur (« dépenses de caisse »), non accompagnés de justificatifs, ni même des factures de restaurant notamment. La chambre régionale des comptes rappelle que ces mandats doivent être accompagnés des mêmes justificatifs requis.

La régie a acheté, en 2016 et 2017, des billets « VIP », dans le cadre de « journée partenaire », pour un spectacle de corrida²³⁹. Outre le fait que le nom des bénéficiaires n'est pas mentionné sur la facture, la chambre régionale des compte estime que ce type de dépenses ne relève pas de l'objet social de la régie.

²³⁷ Rubrique 2172 Frais de déplacement des personnels des EPIC et 2182 Frais de déplacement des personnels des EPIC (du 1^{er} janvier 2013 au 30 janvier 2016), 21721. Pour les EPIC autres que les OPH, rubrique 21821. Pour les EPIC autres que les OPH (du 1^{er} janvier 2013 au 30 janvier 2016), 1° Le cas échéant : - conventions, accords collectifs de travail, conventions de branche ou accords professionnels visés au contrat de travail mentionnant le dispositif de remboursement, Ou - mention du régime de prise en charge au contrat de travail, - mention du régime de prise en charge au contrat de travail, Ou - décision du conseil d'administration. 2. État liquidatif et pièces prévues par la convention ou décision visée au 1.

²³⁸ Visée par l'autorité disposant du pouvoir de nomination Rubrique 2185. Formation professionnelle (2172 avant le 30 janvier 2016).

²³⁹ Mandats n° 2186 de 2016 et n° 1778 de 2017, mention de journées partenaires sur le bordereau des mandats.

8.2.3.2 Les dépenses de personnel

L'article D. 1617-19 du CGCT prévoit, pour le paiement des rémunérations, que doit être joint, dans le cadre d'un premier paiement, l'acte d'engagement mentionnant :

- la référence à la délibération créant l'emploi ou à la délibération autorisant l'engagement pour les agents des services publics industriels et commerciaux, les contrats aidés ou les vacataires²⁴⁰ ;
- l'identité de l'agent, la date de sa nomination, et, le cas échéant, la durée de l'engagement ;
- [...] les modalités de la rémunération de l'agent.

Pour la période examinée, l'analyse des mandats a permis de constater que ces éléments ne figuraient jamais en pièces justificatives.

L'article D. 1617-19 du CGCT prévoit²⁴¹, pour les paiements ultérieurs, que soit joint un état nominatif individuel, comme le bulletin de salaire, ou collectif énonçant, le cas échéant, les mentions suivantes pour chaque agent :

- [...], l'indication du temps de travail, le taux horaire ou le taux de la vacation (horaire ou autre critère) ;
- la période ouvrant droit à rémunération et le nombre d'heures effectives ;
- le traitement brut mensuel ;
- [...]
- chaque prime ou indemnité de manière individualisée ;
- les heures supplémentaires ;
- les indemnités d'astreintes ou de permanences ;
- le montant des rémunérations soumis aux précomptes ;
- les montants de ces précomptes ;
- le traitement net mensuel ;
- la somme nette à payer.

Ces informations ne sont pas annexées aux mandats de paiements des salaires. Seul un état récapitulatif, par rubrique, des versements effectués est joint. Cet état, qui n'est pas nominatif, n'est pas conforme au décret D. 1617-19 du CGCT.

8.2.3.3 Le processus de passation des marchés

La régie n'a transmis que 6 PV de commission d'appel d'offres (CAO) s'appliquant pour la période examinée :

- PV de la CAO du 12 mai 2016 pour l'attribution d'un marché relatif à l'entretien ménager des locaux²⁴² ;
- PV de la CAO du 12 mai 2016 pour l'attribution d'un marché d'autocars scolaires²⁴³ ;

²⁴⁰ Rubrique 210.Rémunération du personnel 2101.Premier paiement, version applicable du 1^{er} janvier 2013 à aujourd'hui.

²⁴¹ Rubrique 210. 2102.Paiements ultérieurs 21021.Pièces générales, version applicable du 1^{er} janvier 2013 à aujourd'hui.

²⁴² Pièce 13 - 2016-12-05 PV CAO entretien ménager des locaux

²⁴³ Pièce 12 - 2016-12-05 PV CAO 9 autocars scolaires 13mètres.

- PV de la CAO du 1er avril 2015 pour l'attribution d'un marché de location par crédit-bail de 5 véhicules neufs²⁴⁴ ;
- PV de la CAO du 12 octobre 2012 pour l'attribution d'un marché d'assurance²⁴⁵ ;
- PV de la CAO du 20 décembre 2017 pour l'attribution d'un marché de renouvellement et d'amélioration du logiciel du système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs²⁴⁶ ;
- PV de la CAO du 5 décembre 2017 pour l'attribution d'un marché de contrats d'assurance²⁴⁷.

Les PV sont incomplets. Ils ne précisent pas l'identité du prestataire retenu, ni quels étaient les autres candidats. L'ancien ordonnateur, en réponse, précise que « *chaque procès-verbal de la commission d'appel d'offres (CAO) ou de la commission ad hoc, s'agissant des marchés passés selon une procédure adaptée, est accompagné d'un rapport d'analyse des offres, établi en principe selon le modèle « OUV8 » de la Direction des Affaires Juridiques du Ministère de l'économie, lequel comporte, notamment, la mention de l'identité de tous les soumissionnaires, des notes détaillées attribuées à leurs offres, et les motifs de l'attribution du marché à l'un d'entre eux. Aussi, sauf à faire abstraction de la circonstance que chaque procès-verbal de la CAO est accompagné du rapport d'analyse des offres, il est inexact de mentionner que les procès-verbaux seraient incomplets dès lors qu'ils ne précisent pas l'identité du prestataire retenu, ni quels étaient les candidats ayant fait d'autres prestations* ». La chambre régionale des comptes maintient qu'aucun des PV qui lui ont été transmis (6 pour la période examinée) n'étaient accompagnés du rapport d'analyse.

L'analyse des mandats de 2016 a mis évidence des carences, en terme de production de pièces justificatives, susceptibles de relever d'anomalies dans la commande publique.

Le PV du conseil d'administration du 30 mai 2016 indique l'achat d'un autocar de tourisme, selon une procédure adaptée, pour un montant prévisionnel de 110 K€. Les mandats de 2016 mettent en évidence l'achat de 6 autocars : 3 autocars d'un montant de 95 K€ HT, 2 autocars d'occasion d'un montant de 113 K€ HT chacun, et un autocar d'occasion d'un montant de 120 K€ HT. Ces biens auraient été acquis auprès de 4 sociétés différentes. Aucun marché n'est annexé aux mandats²⁴⁸, et la régie n'a pas fourni de PV de CAO. Il semblerait que ces autocars aient fait l'objet d'un rachat anticipé, dans le cadre d'un crédit-bail, mais les pièces indiquent que 4 d'entre eux n'étaient pas loués par la régie²⁴⁹. Soit la régie a omis de transmettre certains PV soit certains achats n'ont pas fait l'objet d'une mise en concurrence, malgré un montant supérieur au seuil de mise en concurrence de 25 000 € HT pour l'année 2016. L'ancien ordonnateur, en réponse, confirme l'absence de mise en concurrence, et explique qu'il s'agit de l'achat de véhicules de transport d'un prestataire, traversant une situation économique difficile²⁵⁰ pour leur valeur résiduelle, auprès des organismes de crédit-bail. Il ajoute que grâce à cette opération, la régie a pu devenir propriétaire de biens « *pour un montant inférieur de 14 % à leur valeur* », sans toutefois fournir d'éléments permettant de vérifier cette affirmation. Il précise qu'en application du 5° du I de l'article 30 du décret n° 2016-360 du 25 mars 2016,

²⁴⁴ Pièce 11 - 2015-04-13 PV CAO location par crédit-bail 5 véhicules neufs.

²⁴⁵ Pièce 10 - 2012-12-10 PV CAO assurances.

²⁴⁶ Pièce 15 - 2017-12-20 PV CAO SAEIV.

²⁴⁷ Pièce 14 - 2017-05-12 PV CAO contrats d'assurance.

²⁴⁸ Mandats n° 3331, n° 3332, n° 3333, n° 3334, n° 3335, et n° 3336.

²⁴⁹ Le locataire a d'ailleurs vu certaines créances admises en non-valeur.

²⁵⁰ Procédure de sauvegarde prononcée le 14 juin 2016.

en vigueur à la date d'achat des véhicules, qui prévoit que « *Pour les marchés publics de fournitures ou de services passés dans des conditions particulièrement avantageuses soit auprès d'un opérateur économique en cessation définitive d'activité soit, sous réserve du 3° de l'article 45 de l'ordonnance du 23 juillet 2015 susvisée, auprès d'un opérateur économique soumis à l'une des procédures prévues par le livre VI du code de commerce, à l'exception de celles mentionnées au titre I, ou une procédure de même nature prévue par une législation d'un autre Etat* », la mise en concurrence ne s'imposait pas. Si la société relevait du titre II du livre VI du code de commerce, pour autant les conditions d'acquisition, à savoir la valeur résiduelle des véhicules, auprès d'organisme de crédit-bail, ne peuvent être qualifiées de « *particulièrement avantageuses* ».

Les marchés d'achat de carburant, pour la période 2015 à 2018, ont fait l'objet d'une autorisation de lancement et de signature par le directeur, lors du CA du 19 décembre 2014, pour un montant de 2 800 000 € (appel d'offres ouvert retenu). La régie n'a pas transmis les PV de la CAO alors même que les dépenses ont représenté plus de 1,4 M€ en 2016, attestant ainsi que le marché avait bien été lancé et les prestataires sélectionnés. En réponse, l'ancien ordonnateur explique que l'achat de carburant a donné lieu à la signature d'un accord-cadre et la conclusion de marchés subséquents (4 lots). Il ajoute que « *s'agissant de la conclusion des marchés subséquents, la régie est évidemment en mesure de justifier le choix du fournisseur et de la réalité de la mise en concurrence organisée en exécution de l'accord-cadre* ». Il ne transmet toutefois qu'un PV de la CAO, précisant la composition et la date de la réunion de celle-ci, mais ne détaillant pas, pour chacun des lots, les candidats ayant présenté une offre et le candidat retenu. Aucun dossier d'analyse des offres n'est joint en outre à ce document.

En 2017, la régie a acquis 9 bus auprès d'une même société. Il semblerait que ces achats se rapportent au marché relatif à l'acquisition de 9 autocars scolaires. Toutefois, aucun marché ni décompte n'est annexé aux mandats. Il n'est donc pas possible de vérifier sans recherches plus poussées, le cadre juridique dans lequel se sont effectués ces achats. Au regard des sommes versées au prestataire (2,116 K€), il aurait été utile de joindre les décomptes de paiements successifs, afin de vérifier rapidement si le montant prévisionnel du marché n'avait pas fait l'objet de dépassement. L'ancien ordonnateur convient qu'il aurait été « *nécessaire de mettre les décomptes successifs avec les mandats* » et qu'« *A l'avenir, une attention particulière sera apportée au respect de cette exigence* ». Il ajoute que le montant prévu au marché n'a pas fait l'objet de dépassement et fournit pour preuve l'acte d'engagement d'un montant de 2,116 K€.

Enfin, la chambre régionale des comptes a demandé à la régie de transmettre le marché de 2015, relatif à la réalisation d'un bâtiment de bureaux et de sanitaires, pour les locaux situés sur la commune de Soustons, du 26 mai 2016. Le règlement de consultation indique que le marché, devant être passé suivant une procédure adaptée, prévue par l'article 28 du CMP, est divisé en quatre lots, pour un montant global maximum de 400 000 € HT. Trois actes d'engagement ont été signés par le directeur de la régie pour cette opération. Les lots n° 1 et n° 2 ont été signés avec une première société pour un montant de 180 313 € HT, le lot n° 3 avec une deuxième société pour un montant de 14 780,03 € HT et le lot n° 4 avec une troisième société, pour un montant non indiqué dans le contrat, seul un devis de 26 436,35 € HT étant annexé au document signé par le directeur de la régie. La régie a fourni le rapport d'analyse des offres. Il n'explique pas, toutefois, le calcul des notes techniques relatives aux prix attribuées aux candidats soumissionnaires. Le PV de CAO n'a pas été transmis. Il n'a donc pas été possible de vérifier si la procédure d'attribution était régulière. L'ancien ordonnateur conteste cette dernière remarque et indique que le rapport d'analyse des offres rend compte des notes

attribuées à chacun des soumissionnaires, critère par critère. La chambre régionale des comptes maintient son observation. Les notes ne sont ni explicitées ni commentées, seul un tableau récapitulatif figure par candidat. Or, les calculs des notes techniques devant rendre compte de deux critères, à savoir les moyens humains et en matériels (20 %) et la provenance des matériaux (20 %), totalisant 40 % de la note, ne sont pas explicités par candidat. L'ancien ordonnateur ajoute que, dans le cadre d'une procédure adaptée, il n'est nullement obligatoire de fournir un PV, mais que « *La régie a néanmoins décidé qu'à l'avenir une plus grande standardisation des procédures sera mise en place, de façon à ce qu'une commission soit constituée pour chaque marché, quel que soit son montant, et donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal rendant compte du choix de l'autorité compétente* ».

Le premier mandat de dépenses d'investissement correspondant aux travaux réalisés dans le cadre du marché précité, ne comporte pas les pièces du marché requises par l'article D. 1617-19 du CGCT²⁵¹, à savoir le contrat et le cas échéant les avenants, outre la facture. Ces lots ont donné lieu à l'émission de 6 factures, pour un montant total de 199 274 € HT²⁵² en dépassement du montant figurant sur l'acte d'engagement initial de 180 313 € HT. Aucun des mandats ne comporte d'avenant justifiant ce dépassement. Pour le lot n° 3, la régie a réglé à la société retenue, 33 359,654 € HT de travaux, soit le double du prix initial de l'acte d'engagement²⁵³. Le montant total des paiements effectués en 2016, pour le lot n° 4, s'élève à 27 526 € HT²⁵⁴, également en dépassement, certes limité, du montant initial prévu dans l'analyse des offres. Aucun avenant n'a été fourni ni n'était joint au mandat de paiement. L'ancien ordonnateur, en réponse, explique que « *Les conditions d'exécution de ce marché ont confronté la régie à des imprévus* ». Il confirme l'absence d'avenant, et ajoute que « *Les conditions dans lesquelles ces travaux ont été réalisés ont justifié le recours à un procédé unilatéral plutôt qu'à des avenants, dont la conclusion était source de discussion et impactait le planning* », ce qui ne constitue pas une justification suffisante.

L'ordonnateur conclut que : « *La régie ne disconvient pas qu'il était nécessaire de joindre aux mandats les pièces justificatives dont l'agent comptable disposait* » et « *qu'à l'avenir, une attention particulière sera apportée au respect de cette exigence.* ». Il précise que « *De façon générale, la régie a pris en compte les observations formelles du rapport provisoire et met d'ores et déjà en œuvre ses préconisations* » et que « *L'embauche d'un nouvel agent comptable est l'occasion d'une réorganisation profonde, propice à l'adaptation des modalités de travail aux préconisations de la Chambre Régionale des Comptes* ».

9 L'ANALYSE FINANCIERE DE LA REGIE REGIONALE DES TRANSPORTS DES LANDES

L'analyse financière de la RRTL a été réalisée à partir du compte financier unique, élaboré par le comptable public, pour les exercices 2013 à 2017. Les tableaux d'analyse ont été

²⁵¹ Rubrique 4. Commande publique 4123. Dépense justifiée par un marché public à procédure adaptée faisant l'objet d'un écrit 1. Contrat et, le cas échéant, avenant 2. Mémoire ou facture.

²⁵² Mandat n° 1455 de 77 913 € HT (2^{ème} mandat), n° 1590 de 28 573,40 € HT (3^{ème} mandat), n° 1589 de 27 792 € HT (1^{er} mandat), n° 1930 de 22 748 € HT (4^{ème} mandat), n° 2213 de 33 614 € HT (5^{ème} mandat), n° 3016 de 9 633 € HT (6^{ème} mandat).

²⁵³ Mandats n° 3279, 685, 1818, 2214, 3279 de 2016.

²⁵⁴ Mandats n° 1767, 6730, 7968, 9167, 9168 de 2016.

élaborés à partir d'une trame correspondant à l'instruction comptable M4 et adaptée à la nomenclature comptable M43, spécifique aux transports.

9.1 L'activité de la régie

Durant la période 2013 à 2017, la structure de l'activité de la régie a évolué, sous l'effet de la création de la SPL Trans-Landes en 2012 et du transfert d'activité de service public de transports collectifs de voyageurs à son profit, jusqu'en 2016.

Les différents changements de périmètre d'activité ont eu un effet sur la situation financière de la régie (Cf. § 1). La prestation assurée par la régie pour le compte de la SPL Trans-Landes, dans le cadre d'un marché puis d'une convention, représente désormais une part importante de son chiffre d'affaires.

En 2017, la régie n'exploite plus que 4 lignes régulières du réseau de transport routier interurbain départemental, qui comporte 11 lignes régulières et 14 pendant la période estivale. Elle exerce toujours des activités de service public de transport scolaire pour le compte de son autorité de tutelle. Cette activité a toutefois diminué entre 2012 et 2016.

Si l'article L. 1221-7 du CT autorise une régie de transport à « *exploiter des services de transports publics de personnes, qu'ils soient urbains ou routiers non urbains, et, à titre accessoire, toutes activités de transports ou connexes* », avec l'accord de l'autorité organisatrice, seules les activités circonscrites aux activités de transport interurbain et scolaire, et les activités de transport privé²⁵⁵, réalisées pour le compte de son autorité de tutelle, peuvent être considérées comme étant les activités principales de la régie, en application de l'article L. 2221-3 du CGCT²⁵⁶. Toutes les autres activités doivent être considérées comme relevant des activités économiques accessoires de la régie, même si elles relèvent de services de transports publics collectifs réguliers de voyageurs, effectués pour le compte d'une AOM, autre que sa propre autorité de tutelle, une régie ayant vocation à intervenir principalement pour la collectivité l'ayant créée.

Pendant la période examinée, au titre de ses activités annexes (Cf. § 1), la régie a exploité des lignes de transport scolaire pour le compte d'AOM, autres que son autorité de tutelle. Elle a assuré la desserte de 4 lignes estivales de transport public de voyageurs, 3 pour le compte d'un EPCI, la 4^{ème} pour le compte de deux communes et l'exploitation d'une ligne de transport ferroviaire, pour le compte d'un office de tourisme. Elle a exercé diverses activités de service de transports privés, pour le compte d'entreprises privées et pour le compte de collectivités publiques, comme le transport d'enfants (activités périscolaires ou extrascolaire), ainsi que des activités de service occasionnel de transport public routier de voyageurs²⁵⁷. Elle

²⁵⁵ Au sens des articles L. 3131-1 et R. 3131-1 à 5 du CT.

²⁵⁶ « *Les conseils municipaux [Département, région, EPCI] déterminent les services dont ils se proposent d'assurer l'exploitation en régie et arrêtent les dispositions qui doivent figurer dans le règlement intérieur de ces services* ». Les collectivités et EPCI ne peuvent exercer en régie une compétence qui ne relève pas de leurs attributions.

²⁵⁷ Article R.3132-1 du CT « *Les services occasionnels de transport public routier de personnes sont les services qui ne répondent pas à la définition des services réguliers, au sens du 4° de l'article R. 3111-37 et qui ont pour principale caractéristique de transporter des groupes constitués à l'initiative d'un donneur d'ordre ou du transporteur lui-même [...] Un groupe au sens du présent article est composé d'au moins deux personnes* ».

est intervenue, en tant que sous-traitant pour d'autres transporteurs pour réaliser des activités de transports publics collectifs de voyageurs, réguliers ou occasionnels.

La régie a également loué des véhicules sans chauffeur, à la société SPL Trans-Landes essentiellement. Elle a mis à disposition de cette dernière son personnel, lui a fourni du gazole, a entretenu son parc de véhicules et lui a loué ses locaux.

La régie a également fourni des services divers (travaux d'entretien par exemple) pour le compte de tiers, pour de faibles montants. Enfin, la régie a encaissé des revenus tirés de la location d'emplacement publicitaire sur son matériel de transport ou d'autres matériels liés à cette activité.

9.2 Les principaux indicateurs de santé financière

9.2.1 Soldes intermédiaires de gestion

Les soldes intermédiaires de gestion mettent en évidence une diminution constante, entre 2013 et 2017, de certains éléments financiers structurants. Si le chiffre d'affaires reste stable, pour toute la période examinée, depuis 2013, la valeur ajoutée²⁵⁸, indicateur de création de richesse a diminué de 6 % depuis 2013, de 8,5 M€, à 8 M€ en 2017.

L'excédent brut d'exploitation²⁵⁹ est lui aussi en baisse constante pour toute la période examinée, évoluant de 3 M€ en 2013, à 2,3 M€ en 2017.

De 2013 à 2017, les consommations intermédiaires²⁶⁰ progressent de 12,2 %. L'évolution a été importante entre 2013 et 2014, (+ 7,1 % en une année), et concerne principalement les achats (+ 5,2 %), les dépenses d'entretien et de réparation (+ 37,4 %). Ces progressions résultent majoritairement des dépenses réalisées, par la régie, dans le cadre du marché signé en 2012, entre la régie et la société Trans-Landes.

Au cours de la période examinée, les charges de personnel progressent de 6,5 %, et les produits d'exploitation, faiblement, de 0,3 %. Cette évolution est à mettre en relation avec les transferts d'activités de la régie à la SPL Trans-Landes.

Le résultat net comptable, faible en 2013, devient négatif en 2014. S'il s'améliore en 2015 et 2016 (280 000 € environ), il affiche un déficit important de plus de 2,5 M€, en 2017. Cette situation s'explique par la cession, à l'euro symbolique, au département des Landes, de quatre biens immobiliers. Ces cessions ont généré une moins-value de 2 779 929,64 €, et sont responsables du résultat net comptable négatif de - 2 552 156,67 € (Cf. § 6).

²⁵⁸ Le calcul des soldes intermédiaires de gestion, concernant la valeur ajoutée et l'excédent brut d'exploitation, aboutit à des résultats qui diffèrent légèrement selon les modalités de calcul de la chambre régionale des comptes et de la régie. Pour le calcul de la valeur ajoutée, réalisé par la Chambre régionale des comptes, les soldes des comptes 621 « charges de personnel extérieur au service » et des comptes 635, 637 taxes, droits d'enregistrement et autres impôts sont déduits, alors que les soldes de ces comptes sont intégrés dans le calcul de la régie. Ces modalités différentes de calcul ne changent cependant pas la tendance qui reste la même.

²⁵⁹ Pour le calcul de l'excédent brut d'exploitation la chambre régionale des comptes ajoute le solde du compte 75 « Autres produits de gestion courante » et déduit celui du compte 65 « Autres charges de gestion courantes ».

²⁶⁰ Les consommations intermédiaires correspondent aux charges à caractère général, hors impôts et taxes (comptes 635,637), charges de personnel extérieur au service (compte 621) et transferts de charges d'exploitation (compte 791).

La capacité d'autofinancement brute diminue de 27,8 % (- 0,8 M€) depuis 2013 et représente 16 % des produits d'exploitation en 2017, contre 22 % en 2013.

Tableau n° 19 : Les soldes intermédiaires de gestion

en €	2013	2014	2015	2016	2017	Variation 2017/2014
Chiffre d'affaires	13 584 835,61	14 197 792,22	13 192 202,04	13 131 504,42	13 622 881,43	0,3%
+ redevances versées par les fermiers et concessionnaires	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
= Ressources d'exploitation	13 584 835,61	14 197 792	13 192 202	13 131 504,42	13 622 881,43	0,3%
+ Ressources fiscales (versement transport net de reversement, et compensation à compter de 2017)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
+ Production stockée (+) ou destockée (-)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
+ Production immobilisée	0,00	0	0	34 389,90	0,00	
= Produit total	13 584 835,61	14 197 792	13 192 202	13 165 894,32	13 622 881	0,3%
- Consommations intermédiaires (ou dépenses à caractère général)	4 852 045,28	5 198 132,27	4 746 458,20	4 887 699,32	5 445 672,46	12,2%
<i>Évolution annuelle des consommations intermédiaires</i>		7,1%	-8,7%	3,0%	11,4%	
- Impôts, taxes et versement assimilé (sauf personnel)	205 749,50	183 540,50	170 696,56	160 222,14	155 049,71	-24,6%
= Valeur ajoutée	8 527 041	8 816 119	8 275 047	8 117 972,86	8 022 159,26	-5,9%
<i>en % du produit total</i>	0,63	62%	63%	62%	59%	-6,2%
- Charges de personnel	5 796 813,91	6 358 756,73	6 161 897,24	6 213 525,69	6 174 322,59	6,5%
+ Subvention d'exploitation perçues	0,00	0,00	0,00	0,00	22 543,31	
- Subventions d'exploitation versées	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
+ Autres produits de gestion	285 568,60	207 987,69	348 776,20	364 934,11	419 362,75	46,9%
- Autres charges de gestion	30 373,32	24 948,48	26 878,40	17 479,98	22 657,10	-25,4%
= Excédent brut d'exploitation avant subventions d'équipement versées	2 985 422,20	2 640 402	2 435 048	2 251 901,30	2 267 085,63	-24,1%
<i>en % du produit total</i>	22,0%	18,6%	18,5%	17,1%	16,6%	
- Subventions d'équipements versées	0			0	0	
= Excédent brut d'exploitation	2 985 422	2 640 402	2 435 048	2 251 901	2 267 086	-24,1%
<i>en % du produit total</i>	22,0%	18,6%	18,5%	17,1%	17%	
+/- Résultat financier (réel seulement)	-78 721,19	-66 346,62	-53 980,90	-41 168,62	-20 519,58	-73,9%
+/- Résultat exceptionnel (réel, hors cessions)	110 537,43	-14 183,25	33 058,03	6 092,59	-66 805,02	-160,4%
= CAF brute avant impôts sur les bénéfices	3 017 238,44	2 559 872	2 414 125	2 216 825,27	2 179 761,03	-27,8%
<i>en % du produit total</i>	22,2%	18,0%	18,3%	16,8%	16%	
- Impôts sur les bénéfices et assimilés	46 532		18 461	25 982	770,94	-98,3%
= CAF brute (après impôts sur les bénéfices)	2 970 707	2 559 872	2 395 664	2 190 843	2 178 990	-26,7%
<i>en % du produit total</i>	21,9%	18,0%	18,2%	16,6%	16%	
Capacité d'autofinancement brute (avant impôts cpte 69)	3 017 238	2 559 872,06	2 414 124,97	2 216 825,27	2 179 761,03	-27,8%
- Dotations nettes aux amortissements	2 964 170	2 838 610,17	2 809 253,76	2 250 936,66	2 046 639,74	-31,0%
- Dotations nettes aux provisions	-20 861	-29 316,94	-21 153,45	-8 171,36	15 095,39	-172,4%
+/- Values de cessions	96 277	10 079,08	569 962,47	235 208,49	-2 669 411,63	-2872,6%
- Impôts sur les bénéfices ou assimilés	46 532	0,00	18 461,33	25 981,91	770,94	-98,3%
= Résultat net comptable de l'exercice	123 674	-239 342,09	177 525,80	183 286,55	-2 552 156,67	-2163,6%
<i>en % du produit total</i>	0,9%	-1,7%	1,3%	1,4%	-0,19	

Source : CRC Nouvelle-Aquitaine d'après ANAFI logiciel des juridictions financières

Le résultat d'exploitation, qui mesure la performance commerciale, indépendamment de toute politique financière ou d'investissement, reste faible ou négatif de 2013 à 2017.

Tableau n° 20 : Résultat d'exploitation

2013	2014	2015	2016	2017
------	------	------	------	------

Excédent brut d'exploitation	2 985 422	2 640 402	2 435 048	2 251 901	2 267 086
+ Reprise sur amortissement et provision	5 000	34 000	52 305	62 500	36 700
- Dotations aux amortissements, dépréciations et provisions	2 964 614	2 843 293	2 841 254	2 314 737	2 099 148
- Transferts de charges	0	0		0	
= Résultat d'exploitation	25 808	-168 891	-353 901	-335	204 637

Source : CRC Nouvelle-Aquitaine d'après ANAFI logiciel des juridictions financières

9.2.2 Évolution des ratios

Le ratio d'autofinancement se détériore, pour la période examinée, de 21,87 %, en 2013, à 16 % du chiffre d'affaires, en 2017.

Le ratio « résultat d'exploitation/chiffre d'affaires » est faible, voire négatif pour toute la période examinée, un ratio négatif signifiant que les produits d'exploitation sont insuffisants pour couvrir le montant des charges de même nature.

Le ratio « excédent brut d'exploitation/chiffre d'affaires » mesure les capacités de la régie à financer ses propres investissements. Il est orienté à la baisse de plus de cinq points entre 2013 et 2017.

En 2017, le poids des charges de personnel représente 77 % de la valeur ajoutée contre 68 % en 2013. Le ratio « charges de personnel/ recettes d'exploitation », qui s'élève cependant à 45,3 % en 2017, reste inférieur au seuil limite de 50 %.

Concernant le poids des charges financières, le ratio est satisfaisant. Il est inférieur à 1 % des recettes totales d'exploitation, de 2013 à 2017.

Tableau n° 21 : Évolution des ratios

		2013	2014	2015	2016	2017
CAF dégagée =	CAF	2 970 707	2 559 872	2 395 664	2 190 843	2 178 990
	chiffre d'affaires	13 584 836	14 197 792	13 192 202	13 131 504	13 622 881
	ratio	21,87%	18,03%	18,16%	16,68%	16,00%
Résultat d'exploitation =	résultat	25 808	-168 891	-353 901	-335	204 637
	chiffre d'affaires	13 584 836	14 197 792	13 192 202	13 131 504	13 622 881
	ratio	0,19%	-1,19%	-2,68%	0,00%	1,50%
Évolution de l'excédent brut d'exploitation =	EBE	2 985 422	2 640 402	2 435 048	2 251 901	2 267 086
	chiffre d'affaires	13 584 836	14 197 792	13 192 202	13 131 504	13 622 881
	ratio	21,98%	18,60%	18,46%	17,15%	16,64%
Productivité	Chiffre d'affaires	13 584 836	14 197 792	13 192 202	13 131 504	13 622 881
	Sur ETP moyen	131,91	141,71	127,87	131,94	131,72
		102 986	100 189	103 169	99 526	103 423
Poids des intérêts =	charges financières	79 813	67 361	54 986	42 098	20 520
	sur recettes totales	14 102 909	14 462 371	14 286 274	13 945 201	14 266 733
	ratio	0,57%	0,47%	0,38%	0,30%	0,14%
	sur recettes d'exploitation	13 584 836	14 197 792	13 192 202	13 131 504	13 622 881
Poids du personnel =	ratio	0,59%	0,47%	0,42%	0,32%	0,15%
	frais de personnel	5 796 814	6 358 757	6 161 897	6 213 526	6 174 323
	Valeur ajoutée	8 527 041	8 816 119	8 275 047	8 117 972,86	8 022 159,26
	ratio	67,98%	72,13%	74,46%	76,54%	76,97%
sur recettes d'exploitation	ratio	42,67%	44,79%	46,71%	47,32%	45,32%
		13 584 836	14 197 792	13 192 202	13 131 504	13 622 881

Source : CRC Nouvelle-Aquitaine d'après les comptes financiers

9.3 Les produits d'exploitation

Les produits d'exploitation sont constitués essentiellement du chiffre d'affaires (96,6 % en 2017), et des autres produits de gestion (3 % en 2017).

Tableau n° 22 : Évolution des produits d'exploitation

	2013	2014	2015	2016	2017
Chiffre d'affaires	13 584 836	14 197 792	13 192 202	13 131 504	13 622 881
+ Autres produits de gestion	285 569	207 988	348 776	364 934	419 363
+ Reprise sur amortissement et provision	5 000	34 000	52 305	62 500	36 700
+ Production immobilisée	0	0	0	34 390	0
+ Subvention d'exploitation perçues	0	0	0	0	22 543
=Produits d'exploitation	13 875 404	14 439 780	13 593 283	13 593 328	14 101 487

Source : CRC Nouvelle-Aquitaine d'après les comptes financiers

9.3.1 Le chiffre d'affaires

La régie, disposant d'un portefeuille d'activités encore suffisant, a pu maintenir le niveau de son chiffre d'affaires, pour la période examinée, malgré les transferts à la

SPL Trans-Landes de l'exploitation des réseaux de transport urbain, d'une part importante des lignes régulières de transport interurbain et d'une partie des lots de transport scolaire.

Tableau n° 23 : Décomposition du chiffre d'affaires

		C.A. TOTAL 2013	C.A. TOTAL 2014	C.A. TOTAL 2015	C.A. TOTAL 2016	C.A. TOTAL 2017	Variation 2017/2013
Transports "Réguliers"	Total transports réguliers INTERURBAIN XLR	2 045 328,98	1 595 988,97	1 126 439,54	1 163 219,96	1 153 158,18	-43,62%
	Total SCOLAIRES CD40 (C/70612 et C/70613)	4 484 884,27	3 892 879,26	3 334 893,24	3 476 307,22	3 602 884,18	-19,67%
	Total Conseil Départemental des Landes 40	6 530 213,25	5 488 868,23	4 461 332,78	4 639 527,18	4 756 042,36	-27,17%
	Total SCOLAIRES Communaux (C/70612 et C/70613) sur la base de marché ou de bons de commande	438 971,26	525 821,97	474 183,59	491 815,36	462 894,07	5,45%
	Total BISCABUS	68 760,17					
Total Transports "Réguliers"	7 037 944,68	6 014 690,20	4 935 516,37	5 131 342,54	5 218 936,43	-25,85%	
Transports Occasionnels et Navettes	SVP (St Vincent de Paul)	599 807,14	472 401,48	498 649,24	550 255,56	600 718,51	0,15%
	MDM (Mont-de-Marsan)	643 398,60	638 691,67	552 138,13	572 587,31	582 990,23	-9,39%
	BAY (Bayonne)	178 336,67	178 529,13	166 210,09	114 676,87	132 339,17	-25,79%
	Total Occasionnels	1 421 542,41	1 289 622,28	1 216 997,46	1 237 519,74	1 316 047,91	-7,42%
	RDTL VOYAGES (transport + marge)	146 504,26	153 949,30	0,00	0,00		
	RDTL VOYAGES (prestations)	278 115,73	313 823,15	0,00	0,00		
	Total RDTL VOYAGES	424 619,99	467 772,45	0,00	0,00		
	SERVICE ANIMATION CD 40 (transport + marge)	51 937,19	31 787,49	32 050,63	21 081,15	28 035,67	-46,02%
	SERVICE ANIMATION CD 40 (prestations)	186 527,86	103 063,89	125 388,41	67 485,80	102 683,01	-44,95%
	Total SERVICE ANIMATION - CD40	238 465,05	134 851,38	157 439,04	88 566,95	130 718,68	-45,18%
	Total Tourisme (transports + marge + prestations)	663 085,04	602 623,83	157 439,04	88 566,95	130 718,68	-80,29%
	B02 - Navettes Ondres	77 104,82	78 640,00	80 212,80	78 620,48		
	B20 - Soustons/Vx Boucau/Messanges	33 002,79		0,00	29 848,19	29 044,44	-11,99%
	B21 - Lit et Mixe	92 496,26	97 647,86	114 322,99	109 687,42	118 561,97	28,18%
	B22 - St Julien en Born			0,00			
	B24 - Mimizan			0,00			
	B25 - Navettes Azur	19 925,42		0,00			
	B28 - St Martin de Seignanx		39 347,78	33 005,48	31 947,57	32 099,80	
	Total Navettes Plages	222 529,29	215 635,64	227 541,27	250 103,66	179 706,21	-19,24%
	B01 - Dassault	75 316,10	79 095,54	88 166,80	87 911,06	87 565,08	16,26%
	B03 - CAT Colombier	34 840,07	35 236,07	35 640,60	36 012,95	36 091,18	3,59%
	B05 - Lycée agricole de Mugron	4 927,78	5 110,16	5 161,28			
	B07 - Navettes Layne/Nouvelle	14 056,79	9 532,66	0,00			
	B08 - Lep de Saubrigues	10 503,98	11 249,17	8 131,88			
	B09 - Foyer Marcadé	69 297,40	69 650,69	67 438,68	68 820,40	68 128,01	-1,69%
B12 - Centre aéré de Dax/KEOLIS	2 711,03	2 575,30	2 464,93				
B13 - Centre de Loisirs MDM	2 622,43	2 550,94	5 255,55				
B14 - 3ème Age Orthez	3 188,02	3 461,20	3 427,54	3 529,88	3 485,34	9,33%	
B23 - Centre de Loisirs de Pouillon	6 990,65		0,00				
B26 - Centre de Loisirs Mimizan	3 480,00	3 360,00	0,00				
B27 - Chambre des Métiers des Landes		16 319,86	11 621,46	0,00	6 481,36		
Total Transports privés de personnes	227 934,25	238 141,59	227 308,72	196 274,29	201 750,97	-11,49%	
Sous-Total Transports Occasionnels et Navettes	2 535 090,99	2 346 023,34	1 829 286,49	1 772 464,64	1 828 223,77	-27,88%	
Autres Activités	Total Travaux - 704	23 404,32	11 569,00	6 329,52	8 594,45	7 118,37	-69,59%
	Total Loc s/s Conducteur - 7067	1 443 640,27	1 833 346,36	1 912 952,78	1 597 756,04	1 590 610,96	10,18%
	<i>Dont SPL</i>	1 328 335,31	1 802 860,68	1 884 575,61	1 567 627,60	1 573 318,00	18,44%
	Total Vente marchandises – 707 (Gazole)	845 976,39	1 109 659,43	1 066 485,03	1 061 498,14	1 150 049,99	35,94%
	<i>Dont SPL</i>	845 976,39	1 102 493,65	1 034 591,14	1 021 838,68	1 116 873,24	32,02%
	Total Loc diverses et frais généraux refacturés – 7083	460 646,08	567 175,59	680 950,96	713 039,87	681 090,82	47,86%
	<i>Dont SPL</i>	452 841,63	560 702,58	674 962,25	713 039,87	681 090,82	50,40%
	Total Mise à disposition du Personnel - 7084	433 330,24	1 189 522,40	1 336 048,76	1 312 082,42	1 422 089,88	228,18%
	<i>Dont SPL</i>	424 673,51	1 182 012,20	1 327 472,67	1 300 951,57	1 406 216,54	231,13%
	Total Refact. Frais de déplacement à SPL - 7087	0,00	0,00	0,00	0,00	9 738,67	
	<i>Dont SPL</i>					9 738,67	
	Total Autres Activités - 7088	804 802,64	1 125 805,90	1 424 632,13	1 534 726,32	1 715 022,54	113,10%
	70881-Publicité	2 546,93	6 598,67	4 952,00	6 275,00	6 230,00	144,61%
	70882-Dépositaires	1 071,03		0,00	0,00		-100,00%
	70883-Refact SPL coût entretien véhicules	661 127,22	1 064 964,32	1 346 775,06	1 422 798,93	1 631 261,77	146,74%
	70885-Refact frais divers à TLDES	103 998,36	22 299,78	42 627,02	72 113,96	71 707,36	-31,05%
	70886-Refact frais affranchissement à TLDES	8 210,75	4 187,60	2 522,53	5 782,89	3 334,58	-59,39%
70888-Divers	27 848,35	27 755,53	27 755,52	27 755,54	2 488,83	-91,06%	
Sous-Total Autres Activités	4 011 799,94	5 837 078,68	6 427 399,18	6 227 697,24	6 575 721,23	63,91%	
TOTAL GENERAL	13 584 835,61	14 197 792,22	13 192 202,04	13 131 504,42	13 622 881,43	0,28%	

Source : CRC Nouvelle-Aquitaine d'après les comptes financiers et les documents transmis par la RRTL

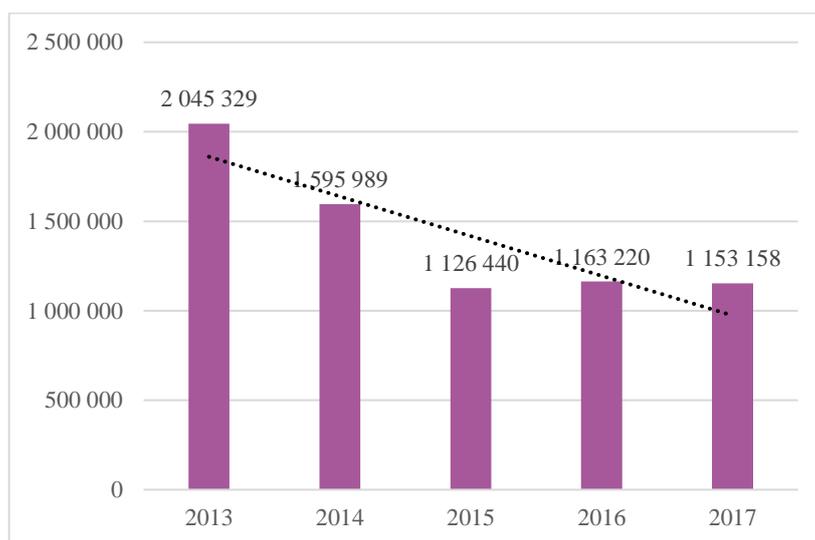
Le chiffre d'affaires se compose :

- de recettes provenant de la rémunération d'activités confiée par l'AO de la régie (le département des Landes, et depuis 2017 la région Nouvelle-Aquitaine) ;
- de recettes provenant de la rémunération d'activités privées de transports routiers de voyageurs (tiers privés ou publics) ;
- de recettes provenant de la rémunération d'activités de transport public urbain (jusqu'en 2013) ;
- de recettes provenant de la rémunération d'activités de transport public scolaire pour le compte d'AOM autre que le département des Landes ou la région Nouvelle-Aquitaine (jusqu'en 2013) ;
- de recettes issues de la location de véhicules à la SPL Trans-Landes, dans le cadre du marché, du 24 avril 2012, puis de la convention, du 1^{er} août 2016, de « *location et d'entretien de véhicules de transport public de voyageurs et services associés* » ;
- de recettes issues de la refacturation de charges, payées par la régie et remboursées par la SPL Trans-Landes, dans le cadre des contrats précités ;
- de recettes issues du prêt de personnel pour des tiers privés pour de faibles montants ;
- de recettes diverses (publicité, dépositaires, et des divers) pour de faibles montants.

9.3.1.1 L'activité de la régie relevant de son autorité organisatrice (AO)

Cette activité regroupe les prestations d'exploitation des services de transports publics de voyageurs réalisées pour le compte du département des Landes et de la région Nouvelle-Aquitaine. Elle se décompose en services routiers interurbains du réseau « XL'R » (4 lignes exploitées en 2017) et scolaires (63 lots en 2017). Le chiffre d'affaires généré par ces activités a baissé respectivement de 43,6 %, pour les transports interurbains et de 17,4 % pour les transports scolaires, pendant la période examinée.

Graphique n° 1 : Évolution du produit des services réguliers interurbain (réseau « XL'R »)



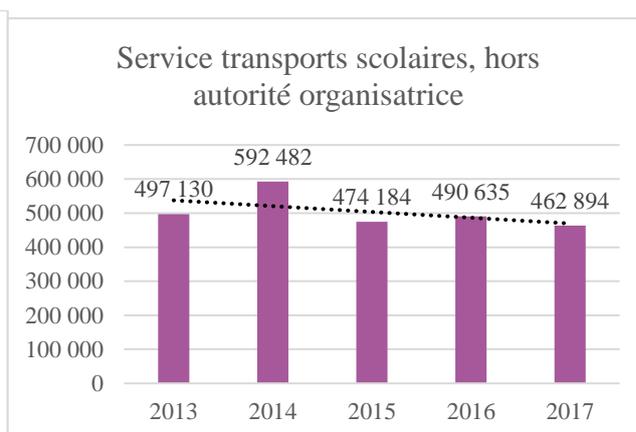
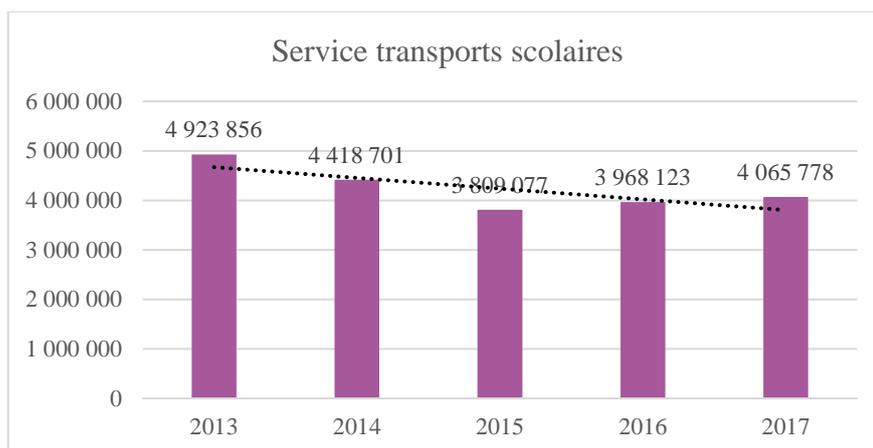
Source : CRC Nouvelle d'après les comptes financiers

La régie ne distingue pas, dans ses comptes, les activités de transport scolaire, réalisées pour le compte de son autorité de tutelle, de celles réalisées pour le compte d'autres collectivités. Les recettes afférentes sont toutes présentées, dans le compte financier, sans

distinction, au compte d'imputation c/70613 « transports scolaires ». Les marchés de transport scolaire, réalisés pour le compte d'AOM, autres que son autorité de tutelle, ont été obtenus par la régie, après une procédure de mise en concurrence initiée par ces AOM.

Les recettes issues des activités de transport scolaire, confiées par l'autorité de tutelle, sont celles qui ont diminué le plus significativement depuis 2013.

Graphique n° 2 : Évolution des produits du service transports scolaires



Source : CRC Nouvelle d'après les comptes financiers

La régie, disposant de l'agrément requis (Cf. § 1), a également encaissé des produits relatifs à l'organisation de voyages de loisirs (transport occasionnel et prestations touristiques). Depuis 2015, elle exerce cette activité pour le compte du seul SAPAL du département des Landes (Cf. Tableau n° 23²⁶¹). Cette activité doit être considérée comme une activité annexe ou accessoire, le département des Landes n'étant plus l'autorité de tutelle de la régie.

²⁶¹ Sorties loisirs pour les personnes âgées notamment.

9.3.1.2 La part de l'activité de la régie hors champ des activités de service public de transport

L'activité annexe de la régie regroupe toutes les activités qui ne relèvent pas des activités de service public de transport de voyageurs ou de transports privés, réalisées pour l'autorité de tutelle (Cf. § 9.1).

Les produits des activités annexes sont constitués principalement des recettes issues de refacturations de charges à la SPL Trans-Landes (mise à disposition de personnel, remboursements de charges d'entretien des véhicules utilisés par la société et quelques frais accessoires...). Les produits issus des refacturations de charges augmentent de près de 2,5 M€ entre 2013 et 2017. Ils comprennent pour l'essentiel les coûts d'entretien de véhicules utilisés par la SPL Trans-Landes (+ 1 M€), le remboursement de frais de personnel mis à disposition par la régie (+ 1 M€) et de gazole (+ 0,3 K€).

Les transports occasionnels représentent 1,7 M€ de chiffre d'affaires en 2017, hors prestations effectuées pour le service SAPAL, contre 2,3 M€ en 2013, et les transports scolaires assurés pour le compte d'AOM autres que l'autorité de tutelle, un peu plus de 0,4 M€ en moyenne de 2013 à 2018.

Une régie de transport doit principalement réaliser des activités pour le compte de son autorité de tutelle, en application des articles L. 2221-3 du CGCT et L. 1221-7 du CT. Or, pendant la période examinée, le chiffre d'affaires de la régie généré par les activités confiées par son AO (activités privées et activités de service public), représente moins de 50 % du chiffre d'affaires total en 2017. Même en retraitant le chiffre d'affaires d'une partie des refacturations effectuées sans marge²⁶², et reversées par la société Trans-Landes, le chiffre d'affaires réalisé avec l'autorité de tutelle est inférieur à 50 % en 2017. Si l'on exclut la totalité des refacturations, le chiffre d'affaires réalisé avec l'autorité de tutelle représente moins de 70 % du chiffre d'affaires.

Tableau n° 24 : Évolution du pourcentage du chiffre d'affaires réalisé avec le département des Landes et la région Nouvelle-Aquitaine

	2013	2014	2015	2016	2017
Total Transports "Réguliers" public CD 40 et région N A	6 530 213	5 488 868	4 461 333	4 639 527	4 756 042
SERVICE ANIMATION (transport + marge)	51 937	31 787	32 051	21 081	28 036
SERVICE ANIMATION (prestations)	186 528	103 064	125 388	67 486	102 683

²⁶² Les recettes liées aux locations de véhicules ne sont pas retraitées, ni l'entretien des véhicules, car il ne s'agit pas de recettes issues d'une refacturation, mais bien d'une prestation de service, contractualisée par un marché puis une convention. Les frais généraux ont été considérés comme refacturés au coût réel, ce qui n'as pas été le cas de 2012 à 2016, le coût évoluant selon une formule de revalorisation.

Total transports privés effectués pour le CD40	238 465	134 851	157 439	88 567	130 719
Total CD 40 et région N.A(1)	6 768 678	5 623 720	4 618 772	4 728 094	4 886 761
CHIFFRE D'AFFAIRES TOTAL (2)	13 584 836	14 197 792	13 192 202	13 131 504	13 622 881
Total refacturation vente marchandises (gazole)- 707 SPL	845 976	1 102 494	1 034 591	1 021 839	1 116 873
Total refacturation mise à disposition du Personnel - 7084 SPL	424 674	1 182 012	1 327 473	1 300 952	1 406 217
Total refacturation Frais de déplacement - 7087 SPL					9 739
Total refacturation frais divers 70885 SPL	103 998	22 300	42 627	72 114	71 707
Total Refact frais affranchissement	8 211	4 188	2 523	5 783	3 335
Total refacturation frais généraux - 7083 SPL	452 842	560 703	674 962	713 040	681 091
Total refacturation SPL Trans-Landes sans mege (3)	1 835 701	2 871 697	3 082 176	3 113 728	3 288 962
Total refacturation coût entretien véhicules 70883 SPL	661 127	1 064 964	1 346 775	1 422 799	1 631 262
Total Loc sans chauffeur- 7067	1 443 640	1 833 346	1 912 953	1 597 756	1 590 611
Total refacturation SPL Trans-landes (3) bis	3 940 468	5 770 007	6 341 904	6 134 283	6 510 835
CHIFFRE D'AFFAIRES TOTAL RETRAITE (4) = (2) - (3)	11 749 135	11 326 095	10 110 026	10 017 776	10 333 919
CHIFFRE D'AFFAIRES TOTAL RETRAITE (4) bis = (2) - (3) bis	9 644 368	8 427 785	6 850 298	6 997 221	7 112 046
Calcul A = (1)/(2)	49,83%	39,61%	35,01%	36,01%	35,87%
Calcul B = (1)/(4)	57,61%	49,65%	45,69%	47,20%	47,29%
Calcul C = (1)/(4) bis	70,18%	66,73%	67,42%	67,57%	68,71%

Calcul CRC Nouvelle-Aquitaine, d'après données de la régie

La régie régionale de transports des Landes ne respecte plus les dispositions des articles L. 1221-7 du CT et L. 1221-3 du CGCT, son activité réalisée pour le compte de tiers autre que son autorité de tutelle ne pouvant plus être considérée comme accessoire. Elle n'a pas respecté non plus ses statuts, qui ont toujours précisé qu'elle devait exercer, à titre principal, les services de transport public de voyageurs et de marchandises, et des activités de transport privé pour le compte de son AO, les autres activités ne devant être que complémentaires. Les rapports d'activités mettent par ailleurs en évidence ce déséquilibre, à la page « *indicateurs financiers et économiques* », déséquilibre qui n'est jamais évoqué et commenté dans les PV des réunions du CA.

L'ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics stipule, au chapitre II section 4 de l'article 17, que : « *La présente ordonnance n'est pas applicable aux marchés publics attribués par un pouvoir adjudicateur, y compris lorsqu'il agit en qualité d'entité adjudicatrice, à une personne morale de droit public ou de droit privé lorsque les conditions suivantes sont réunies :*

1° le pouvoir adjudicateur exerce sur la personne morale concernée un contrôle analogue à celui qu'il exerce sur ses propres services ;

2° la personne morale contrôlée réalise plus de 80 % de son activité dans le cadre des tâches qui lui sont confiées par le pouvoir adjudicateur qui la contrôle ou par d'autres personnes morales qu'il contrôle ».

Si la première condition est effectivement vérifiée, le Département puis la Région ayant exercé ou exerçant, sur la régie, « *un contrôle analogue à celui qu'il exerce sur ses propres services* », la seconde condition n'est pas respectée, la régie réalisant moins de 80 % de son activité dans « *le cadre des tâches qui lui sont confiées par le pouvoir adjudicateur qui la contrôle* ». Il en découle que dès la parution de l'ordonnance, les activités de service public, relatives au transport scolaire et au transport interurbain ne pouvaient plus être confiées, sans mise en concurrence, à la régie.

9.3.2 Les autres produits de gestion

Ces produits correspondent principalement à des remboursements de la mutuelle d'assurance de la régie et à l'encaissement de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE)²⁶³.

Tableau n° 25 : Les autres produits de gestion

En €	2013	2014	2015	2016	2017	Variation 2013 - 2017
Autres produits de gestion	285 569	207 988	348 777	364 934	419 363	46,9%
dont produits divers de gestion courante	100 492	59 702	89 070	28 836	57 524	
dont TIPP	82 977	89 329	164 452	248 196	321 484	
dont mutuelle	102 100	58 956	95 255	87 902	40 355	

Source : CRC Nouvelle-Aquitaine d'après les comptes financiers

9.4 Les charges d'exploitation

Les charges d'exploitation sont constituées principalement des consommations intermédiaires (ou charges à caractère général), des charges de personnel et des dotations aux amortissements. Ces charges sont restées globalement stables, pour la période examinée, grâce à une diminution de la dotation aux amortissements, venant compenser l'augmentation des consommations intermédiaires et des charges de personnel.

Tableau n° 26 : Les charges d'exploitation

en €	2013	2014	2015	2016	2017	Variation 2013-2017 en €	Variation 2013-2017	Variation moyenne 2013-2017
Charges d'exploitation	13 849 596	14 608 671	13 947 184	13 593 664	13 896 850	47 254	0,3%	0,09%
dont consommations intermédiaires	4 852 045	5 198 132	4 746 458	4 887 699	5 445 672	593 627	12,2%	2,93%
dont charges de personnel	5 796 814	6 358 757	6 161 897	6 213 526	6 174 323	377 509	6,5%	1,59%
dont dotation aux amortissements	2 964 614	2 843 293	2 841 254	2 314 737	2 099 148	-865 466	-29,2%	-8,27%
dont charges financières	79 813	67 361	54 986	42 098	27 750	-52 063	-65,2%	-23,21%
dont autres charges de gestion	30 373	24 948	26 878	17 480	22 657	-7 716	25,4%	-7,07%

Source : CRC Nouvelle-Aquitaine d'après les comptes financiers

9.4.1 Les charges à caractère général ou consommations intermédiaires

Ces charges progressent de 12,2 % entre 2013 et 2017. En 2017, elles sont principalement constituées des achats (58,9 %), dont les dépenses de carburant représentent 40,7 %, des dépenses d'entretien et réparation des véhicules de transport (9,9 %), des dépenses d'assurance (6,8 %), des redevances de crédits bail sur les véhicules de transport (6,4 %), des services divers (5,7 %). Les autres dépenses (dépenses de nettoyages des locaux, formation conducteurs, visites de conformité des véhicules, péages et parkings etc.) représentent 2 %.

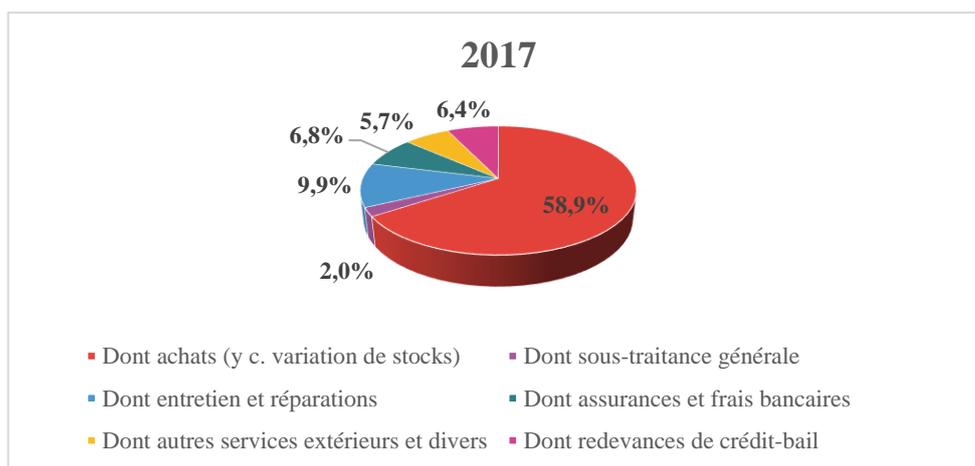
²⁶³ En application des articles 265 septies et 265 octies du code des douanes, les entreprises qui utilisent des véhicules routiers, destinés au transport de marchandises et les exploitants de transport public routier de voyageurs peuvent bénéficier, sur demande de leur part, et sous certaines conditions, d'un remboursement partiel de la TICPE.

Tableau n° 27 : Les consommations intermédiaires

en €	2013	2014	2015	2016	2017	Variation 2013-2017
Consommations intermédiaires	4 852 045	5 198 132	4 746 458	4 887 699	5 445 672	12,2%
<i>Dont achats (y c. variation de stocks)</i>	2 746 238	2 889 064	2 862 166	2 881 421	3 206 691	16,8%
° matières premières et fournitures (achats stockés)	0	0	0	0	0	
° carburant (achats stockés)	1 443 954	1 384 536	1 248 642	1 427 675	1 448 080	0,3%
° carburants	607 302	659 169	631 720	607 899	767 289	26,3%
° lubrifiant (achats stockés)	28 388	46 262	42 717	40 535	37 716	32,9%
° produits d'entretien	37 748	35 608	35 193	52 093	40 128	6,3%
° pièces de rechange (achats stockés)	115 944	147 570	173 947	149 366	164 973	42,3%
° fournitures d'atelier et d'usine (achats stockés)	0	0	0	0	0	
° fournitures de magasin (achats stockés)	22 903	24 819	14 598	7 478	0	
° titres de transport (achats stockés)	0	0	0	0	0	
° achats de matériel et d'équipement	0	0	0	0	0	
° fournitures non stockables (eau, énergie, etc.)	80 904	73 219	88 255	90 097	109 017	34,7%
° fournitures d'entretien et petit équipement	37 775	49 689	48 531	74 874	98 058	159,6%
° pneumatiques	113 195	121 631	129 304	139 397	150 031	32,5%
° pièces de rechange	252 786	295 278	356 399	305 330	339 854	34,4%
<i>Dont sous-traitance générale</i>	723 673	647 993	263 618	71 349	107 129	-85,2%
<i>Dont redevances de crédit-bail</i>	0		23 352	257 044	350 313	
<i>Dont locations et charges de copropriétés</i>	74 009	90 393	58 230	81 122	186 613	152,1%
<i>Dont entretien et réparations</i>	340 973	468 627	477 787	509 609	537 682	57,7%
<i>Dont assurances et frais bancaires</i>	306 000	322 039	348 252	326 393	367 805	20,2%
<i>Dont autres services extérieurs et divers</i>	253 893	287 707	312 895	329 056	309 366	21,8%
<i>Dont honoraires, études et recherche</i>	45 601	108 581	64 459	79 901	55 220	21,1%
<i>Dont publicité, publications, relations publiques</i>	102 475	107 778	63 859	63 430	50 650	-50,6%
<i>Dont transports sur achats</i>	10 297	7 438	2	570	1 891	-81,6%
<i>Dont déplacements, missions et réceptions</i>	145 475	163 834	147 365	146 869	132 210	-9,1%
<i>Dont frais postaux et télécommunications</i>	103 410	104 679	124 474	139 282	140 102	35,5%

Source : CRC Nouvelle-Aquitaine d'après les comptes financiers

Graphique n° 3 : Nature des consommations intermédiaires



9.4.2 Les charges de personnel

Les charges de personnel, retraitées des remboursements des mises à disposition, principalement à la SPL Trans-Landes, représentent 34,9 % des charges d'exploitation. Elles

diminuent de 3 % entre 2013 et 2017. Les remboursements de personnel mis à disposition par la régie, au profit de la SPL Trans-Landes atteignent 1,4 M€ en 2017, soit 23 % des charges de personnel.

Les charges de personnel externes ont augmenté de 72,1 %, entre 2013 et 2017. Elles correspondent à des mises à disposition de conducteurs par la SPL Trans-Landes à la régie et s'établissent à 0,465 K€ en 2017.

Tableau n° 28 : **Les charges de personnel**

en €	2013	2014	2015	2016	2017	Var moy annuelle
Rémunération principale (y c. congés payés)	3 829 990	4 241 150	3 954 765	4 033 588	4 042 494	1,4%
+ Primes et gratifications			0	0	0	
+ Indemnités et avantages divers (y c. supplément familial de traitement)	50 976	32 478	55 397	20 274	29 660	-12,7%
= Rémunérations du personnel hors rbsts sur rémunérations	3 880 966	4 273 627	4 010 162	4 053 863	4 072 154	1,2%
- Remboursements sur rémunérations (y c. indemnités journalières)	62 060	90 688	89 118	152 101	186 169	31,6%
= Rémunérations du personnel	3 818 906	4 182 940	3 921 044	3 901 761	3 885 985	0,4%
+ Charges sociales	1 734 193	1 913 636	1 806 614	1 702 506	1 708 599	-0,4%
+ Impôts et taxes sur rémunérations	142 932	127 181	120 381	166 705	62 839	-18,6%
+ Autres charges de personnel	47 739	49 025	47 433	48 994	51 848	2,1%
= Charges de personnel interne	5 743 770	6 272 782	5 895 471	5 819 967	5 709 271	-0,2%
<i>Charges sociales en % des CP interne</i>	<i>30%</i>	<i>31%</i>	<i>31%</i>	<i>29%</i>	<i>30%</i>	
+ Charges de personnel externe (y c. personnel accueilli)	53 044	85 975	266 426	393 559	²² 465 051	72,1%
= Charges de personnel totales	5 796 814	6 358 757	6 161 897	6 213 526	6 174 323	1,6%
<i>CP externe en % des CP total</i>	<i>1%</i>	<i>1%</i>	<i>4%</i>	<i>6%</i>	<i>8%</i>	
- Remboursement du personnel mis à disposition	433 330	1 189 522	1 336 049	1 312 082	1 422 090	34,6%
= Charges totales de personnel nettes des remboursements pour mise à disposition	5 363 484	5 169 234	4 825 848	4 901 443	4 752 233	-3,0%
<i>en % des ressources d'exploitation</i>	<i>39,5%</i>	<i>36,4%</i>	<i>36,6%</i>	<i>37,2%</i>	<i>34,9%</i>	

Source : CRC Nouvelle-Aquitaine d'après les comptes financiers

Le nombre d'agents en équivalents temps plein (ETP) s'est stabilisé à un peu plus de 131 ETP depuis 2013, avec quelques fluctuations. Malgré une diminution de l'activité réalisée au profit de son autorité de tutelle, les effectifs des conducteurs ont progressé de 10 ETP (+11,9 %), le nombre d'employés, techniciens, et agents de maîtrise (ETAM) ayant quant à lui diminué de 27,2 %. Cette évolution atteste de la diversification et du développement des activités annexes ou accessoires de la régie. Le coût moyen par ETPT, pour la régie, s'élève à 43 734 € en 2017, participation et intéressement inclus.

Tableau n° 29 : Évolution du nombre d'équivalents temps plein et coût moyen

	2013	2014	2015	2016	2017	Variation 2013-2017
ETP (A)	131,91	141,71	127,87	131,94	131,72	-0,10%
dont cadres	3,42	5,87	4,51	4,55	4,38	28,10%
dont ETAM	41,99	42,47	46,53	29,35	30,57	-27,20%
dont conducteurs	86,5	93,37	76,83	98,04	96,77	11,90%
Charges de personnel interne (1)	5 743 770	6 272 782	5 895 471	5 819 967	5 709 271	-0,60%
Participation des salariés (2)	46 532	0	19 291	26 771	0	
Intéressement (3)	47 738	49 026	47 926	48 348	51 413	11,90%
Total charges de personnel (4) =(1)+(2)+(3)	5 838 040	6 321 808	5 962 688	5 895 086	5 760 684	-1,33%
Coût moyen ETP (4)/(A)	44 258	44 611	46 631	44 680	43 734	-1,18%
Dépenses 625 (5)	145 650,35	164 306,29	148 529,63	156 051,28	133 737,28	-8,18%
Coût moyen ETP ((5) + (4))/(A)	44 647	45 424	47 267	45 293	44 359	-0,64%
Rémunérations du personnel (6)	3 818 906	4 182 940	3 921 044	3 901 761	3 885 985	0,4%
Salaire moyen annuel (6)/(A)	29 665	29 864	31 190	30 142	29 892	0,76%

Source : CRC Nouvelle-Aquitaine d'après les comptes financiers et documents transmis par la RRTL

9.5 Le financement des investissements

Après une baisse de 400 K€ en 2014, l'épargne nette se maintient à 2 M€, les charges financières étant peu importantes. Le financement propre disponible atteint 2,15 M€ en 2017.

Tableau n° 30 : Le financement des investissements

en €	2013	2014	2015	2016	2017	Cumul
Capacité d'autofinancement brute (après impôts)	2 970 707	2 559 872	2 395 664	2 190 843	2 179 761	12 296 847
- Annuité en capital de la dette (hors autres dettes)	436 123	441 176	446 337	200 000	150 000	1 673 636
= Capacité d'autofinancement nette ou disponible (C)	2 534 584	2 118 696	1 949 327	1 990 843	2 029 761	10 623 211
en % du produit total	19%	15%	15%	15%	15%	78,4%
Fonds de compensation de la TVA		0	0	0		0
+ Produits de cession (ventes de véhicules)	98 918	12 800	656 640	253 118	120 645	1 142 122
+ Autres recettes	0	0	0	0	0	0
= Recette d'inv. hors emprunt (D)	98 918	12 800	656 640	253 118	120 645	1 142 122
= Financement propre disponible (C+D)	2 633 502	2 131 496	2 605 967	2 243 962	2 150 406	11 765 332
<i>Fi. propre dispo / Dépenses d'équipement</i>	<i>141,5%</i>	<i>79,1%</i>	<i>728,5%</i>	<i>150,4%</i>	<i>66,8%</i>	
- Dépenses d'équipement (y c. travaux en régie et dons en nature)	1 860 887	2 693 545	357 714	1 491 765	3 218 611	9 622 522
+/- Dons, subvention et prise de participation en nature, reçus ou donnés	0	0	0	0	0	0
- Participation et inv. financiers nets	102 639	102 859	-559	-99 700	400	105 639
+/- Variation de stocks de biens et produits	0	0	0	0	0	0
- Charges à répartir	0	0	0	0	0	0
+/- Variation autres dettes et cautionnements	0	0	0	0	0	0
= Besoin (-) ou capacité (+) de financement propre	669 976	-664 908	2 248 811	851 896	-1 068 604	2 037 172

Source : CRC Nouvelle-Aquitaine d'après les comptes financiers

De 2013 à 2017, la régie a réalisé 9,6 M€ de dépenses d'équipement, financées par son épargne nette (10,6 M€) et les produits de ses cessions (1,1 M€), soit 11,7 M€ de financement propre disponible. L'achat de matériel roulant constitue la principale dépense d'équipement, la régie ayant procédé à l'acquisition de 50 autocars et autobus depuis 2013. En plus de ces 50 véhicules achetés, la régie a loué, en crédit-bail, 15 véhicules, (5 en 2015 et 10 en 2016). Ces dépenses sont comptabilisées en section d'exploitation, au compte d'imputation c/6122

« crédit-bail mobilier » (0,35 K€ en 2017). Les autres dépenses d'équipement concernent des travaux réalisés dans les centres d'exploitation.

Tableau n° 31 : Les dépenses d'équipement

En €	2013	2014	2015	2016	2017	Cumul 2013 - 2017
Dépenses d'équipement	1 860 887	2 693 545	357 714	1 491 765	3 218 611	9 622 522
dont achat matériel roulant	1 701 033	1 923 198	222 351	1 078 705	2 525 893	7 451 180

Source : CRC Nouvelle-Aquitaine d'après les comptes financiers

La régie ne rédige pas de plan pluriannuel d'investissement. Elle n'a transmis à la chambre régionale des comptes que des états annuels des provisions pour grosses réparations, de 2013 à 2017, ainsi que deux documents de préparation budgétaire en matière d'investissement, pour les années 2017 et 2018, et qui mélangent, pour ces deux documents, les dépenses d'équipements de la régie et de la SPL Trans-Landes²⁶⁴.

9.6 Le bilan de la RDTL/RRTL

La valeur bilancielle de la régie a diminué de 16,8 % entre 2013 et 2017.

9.6.1 L'actif du bilan

Tableau n° 32 : Détail de l'actif

ACTIF	2013	2014	2015	2016	2017	variations 2017/2013
Actif immobilisé						
immobilisations incorporelles	138 979	108 739	70 316	90 499	97 128	-30,1%
immobilisations corporelles	12 086 491	11 968 944	9 469 150	8 671 886	7 047 171	-41,7%
immobilisations financières	102 639	102 859	102 300	2 600	2 400	-97,7%
Emplois stables et durables	12 328 108	12 180 542	9 641 766	8 764 985	7 146 699	-42,0%
Actif circulant						
avances et acomptes versés	0	0	0	0	0	
stocks	182 751	188 748	169 849	250 998	254 765	39,4%
créances	2 509 735	3 601 202	3 036 102	2 036 070	5 085 874	102,6%
comptes de régularisation (charges constatées d'avance)	24 046	19 433	11 134	67 026	109 200	
Actif d'exploitation	2 716 532	3 809 383	3 217 084	3 254 094	5 449 839	100,6%
BFR (Actif circulant (d'exploitation) - Ressources d'exploitation)	660 744	1 790 457	1 158 421	1 034 247	2 650 197	301,1%
valeurs mobilières de placement	0	0	0	0	0	
disponibilités	2 870 268	1 172 256	4 052 792	5 036 955	2 312 205	-19,4%
Trésorerie positive	2 870 268	1 172 256	4 052 792	5 036 955	2 312 205	
TRESORERIE (T. positive - T. négative)	2 870 268	1 172 256	4 052 792	5 036 955	2 312 205	-19,4%
TOTAL GENERAL	17 914 908	17 162 181	16 911 642	17 056 035	14 908 743	-16,8%

Source : CRC Nouvelle-Aquitaine d'après les comptes financiers

L'actif immobilisé est principalement constitué des immobilisations corporelles, dont la valeur s'est érodée de 41,7 %, de 2013 à 2017. Il s'agit, pour l'essentiel, de matériels roulants,

²⁶⁴ Fichiers « 16- Préparation BUDGET 2017 HQSE - SI – INF.pdf », « 16- Préparation Budget SI - INFORMATIQUE 2018.pdf », « 16- Préparation Budget technique 2017.pdf », « 16- Préparation budget technique 2018.pdf », « 16- RRTL Provision grosses réparations 2017.pdf », « 16- RRTL Provision grosses réparations 2016.pdf », « 16- RRTL Provision grosses réparations 2015.pdf », « 16- RRTL Provision grosses réparations 2014.pdf », « 16- RRTL Provision grosses réparations 2013.pdf ».

d'installations et outillages industriels, liés au transport. Cette évolution est à corrélérer avec la baisse d'activité de la régie, qui s'accélère depuis 2015.

L'actif circulant est principalement constitué des créances, des stocks et de charges constatées d'avances.

9.6.1.1 Les créances

Les créances comprennent des créances « clients et comptes rattachés », des créances de TVA, des produits non encore facturés et d'autres créances, notamment envers l'État. Elles ont globalement augmenté de 2,1 M€ entre 2016 et 2017.

Tableau n° 33 : **Composition des créances en 2015, 2016 et 2017**

	2015	2016	2017
Créances	3 036 102,11	2 936 070,53	5 085 873,51
4111 clients et comptes rattachés	2 099 102,85	2 234 509,39	3 551 549,44
<i>dont SPL TRANSLANDES</i>	<i>1 127 424,11</i>	<i>1 268 263,12</i>	<i>2 310 300,00</i>
<i>dont REGION NOUVELLE-AQUITAINE</i>	<i>SO</i>	<i>SO</i>	<i>884 094,40</i>
4161 clients douteux	14 148,23	4 144,95	40 219,87
<i>dont société de transport</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>36 859,57</i>
418 clients -produits non encore facturés	824 497,62	559 342,67	606 268,78
<i>dont Facture Trans-Landes sédentaires</i>	<i>512 440,07</i>	<i>220 318,51</i>	<i>598 451,63</i>
4098 Fournisseurs débiteurs		402,65	68 677,35
4458 TVA	98 353,41	25 116,69	497 674,07
4487 État produit à recevoir (TICPE)	-	112 554,18	321 484,00

Source : CRC Nouvelle-Aquitaine d'après les comptes financiers et les états de développement des comptes de classe 4

Les créances « clients et comptes rattachés » ont fortement progressé en raison de l'augmentation de celles concernant la SPL Trans-Landes, qui s'établissaient à 1,2 M€ en 2016, contre 2,3 M€ en 2017.

En 2017, les créances « clients douteux » correspondent principalement à la créance d'une société de transport des Pyrénées-Atlantiques. Par délibération du 7 novembre 2017, le conseil d'administration a autorisé un étalement, sur 9 ans, du remboursement de la dette de cette société. Cette dernière versera 8 % de sa dette les deux premières années puis 12 % les années suivantes. La régie a provisionné, dès la première année, ces créances douteuses. La provision représentait, au 31 décembre 2017, 36 829,12 € soit 91,6 % de la créance de 40 219,87 €.

Les factures restant à établir concernent des régularisations de fin d'année, pour les prestations réalisées par la régie, pour le compte de la SPL Trans-Landes, dans le cadre de la convention de « location et d'entretien de véhicules de transport public de voyageurs et services associés ».

Le montant des créances relatives aux comptes clients, intégrant les factures à établir, augmentent en 2017 après avoir diminué en 2016. Elles représentent 113 jours de chiffre d'affaires pour l'année 2017.

Tableau n° 34 : Créances clients hors clients douteux en jours de chiffre d'affaires

	2015	2016	2017
4111 clients et comptes rattachés	2 099 103	2 234 509	3 551 549
418 clients -produits non encore facturés	824 498	559 343	606 269
4098 Fournisseurs débiteurs	0	403	68 677
Total comptes clients (1)	2 923 600	2 794 255	4 226 496
Chiffre d'affaires (2)	13 192 202	13 131 504	13 622 881
En jours de chiffre d'affaires =(1)/(2)*365	81	78	113

Source : CRC Nouvelle-Aquitaine d'après les comptes financiers et les états de développement des comptes de classe 4

9.6.1.2 La trésorerie

La trésorerie de la régie est exclusivement composée de disponibilités. Elle évolue irrégulièrement de 2013 à 2017, pour s'établir à 2,3 M€ au 31 décembre 2017.

Tableau n° 35 : Composition de la trésorerie

	2013	2014	2015	2016	2017
Disponibilités	2 870 268	1 172 256	4 052 792	5 036 955	2 312 205
<i>dont caisse des dépôts et consignation</i>	<i>2 718 834</i>	<i>708 246</i>	<i>3 584 035</i>	<i>4 557 131</i>	<i>1 826 517</i>
<i>dont compte chèque postal</i>	<i>146 861</i>	<i>462 810</i>	<i>468 036</i>	<i>473 036</i>	<i>474 740</i>
<i>dont valeur à l'encaissement (remise de chèques)</i>	<i>4 572</i>	<i>1 200</i>	<i>721</i>	<i>6 789</i>	<i>10 948</i>

Source : CRC Nouvelle-Aquitaine d'après les comptes financiers et les états de développement des comptes de classe 4

9.6.2 Le passif du bilan

9.6.2.1 Capitaux propres et résultats

Les capitaux propres, hors résultat, restent stables pour toute la période examinée. Au 31 décembre 2017, ils sont composés de dotations (5 M€), de réserves (8,1 M€ dont 0,5 M€ de réserve correspondant à 10 % des dotations). Le déficit du résultat d'exploitation (-2,55 M€ au 31 décembre 2017) de 2017 a érodé le montant des capitaux propres.

Tableau n° 36 : Détail du passif

PASSIF	2013	2014	2015	2016	2017	Variations 2017/2013
capitaux propres (hors résultat)	13 383 513	13 507 187	13 267 845	13 445 371	13 628 657	1,8%
résultat de l'exercice	123 674	-239 342	177 526	183 287	-2 552 157	-2163,6%
Total capitaux propres	13 507 187	13 267 845	13 445 371	13 628 657	11 076 501	-18,0%
provisions pour risques et charges	203 305	169 305	149 000	150 300	132 600	-34,8%
emprunts et dettes bancaires	2 148 628	1 706 105	1 258 608	1 057 230	900 000	-58,1%
Ressources stables	15 859 120	15 143 255	14 852 979	14 836 188	12 109 101	-23,6%
FR (Ressources stables - Emplois stables)	3 531 012	2 962 712	5 211 212	6 071 203	4 962 402	40,5%
avances et acomptes reçus	0	0	0	0	10 821	
dettes fournisseurs	323 091	402 031	383 339	617 242	1 086 858	236,4%
dettes fiscales et sociales	1 591 396	1 592 622	1 650 945	1 544 150	1 596 772	0,3%
autres dettes (dont dettes sur immo)	95 207	0	0	27 843	105 192	10,5%
comptes de régularisation	46 094	24 273	24 380	30 612	0	
Ressources d'exploitation	2 055 788	2 018 927	2 058 664	2 219 847	2 799 642	36,2%
concours bancaires	0	0	0	0	0	
Trésorerie négative	0	0	0	0	0	
TOTAL GENERAL	17 914 908	17 162 181	16 911 642	17 056 035	14 908 743	-16,8%

Source : CRC Nouvelle-Aquitaine d'après les comptes financiers et les états de développement des comptes de classe 4

Les provisions pour risques et charges diminuent de 34,8 % entre 2013 et 2017. En 2017, les provisions pour risques se décomposent en provisions pour grosses réparations, pour 100 600 €, et provisions pour litiges pour 32 000 €.

9.6.2.2 Les ressources d'exploitation

Les ressources d'exploitation ont augmenté de 36,2 % depuis 2013. Les dettes fournisseurs ont été multipliées par trois, entre 2013 et 2017, de 323 091 € à 1 086 858 €. Cette évolution est due à plusieurs facteurs. En premier lieu, les services de la régie clôturent les comptes beaucoup plus tardivement, depuis 2016, ce qui a pour effet d'augmenter le délai de prise en compte des factures fournisseurs. D'autre part, en 2017, les sociétés fournissant les pneus et le gazole ont envoyé leurs factures du dernier trimestre, avec retard, engendrant les dettes fournisseurs conséquentes. En outre, le remboursement des mises à disposition de personnel par la société Trans-Landes auprès de la régie, a été décalé, en 2017, pour les mois de novembre et décembre, augmentant les dettes fournisseurs de plus de 162 000 €.

Les autres dettes correspondent à des avoirs au profit de la société Trans-Landes, dans le cadre de l'application de la convention entre la société et la régie de transport.

Les dettes sociales et fiscales sont restées stables sur toute la période. Elles sont constituées pour l'essentiel de montant de TVA à régulariser et de charges sociales sur congés à payer.

Tableau n° 37 : Ressources d'exploitation

	2013	2014	2015	2016	2017	variations 2017/2013
Ressources d'exploitation	2 055 788	2 018 927	2 058 664	2 219 847	2 799 642	36,2%
dettes fournisseurs	323 091	402 031	383 339	617 242	1 086 858	236,4%
dettes fiscales et sociales	1 591 396	1 592 622	1 650 945	1 544 150	1 596 772	0,3%
autres dettes (dont dettes sur immo)	95 207	0	0	27 843	105 192	10,5%
comptes de régularisation	46 094	24 273	24 380	30 612	0	

Source : CRC Nouvelle-Aquitaine d'après les comptes financiers

9.6.2.3 Fonds de roulement et besoin en fonds de roulement

Le fonds de roulement est positif pour tous les exercices examinés. En augmentation de 40,5 %, il atteint 4,9 M€ au 31 décembre 2017, traduisant un excédent des ressources sur les emplois stables.

Le besoin en fonds de roulement, destiné à couvrir le besoin financier des décalages de flux de trésorerie correspondant aux décaissements et aux encaissements liés à l'activité de la régie, est toujours positif pour les cinq derniers exercices. Les emplois d'exploitation (actif circulant) sont toujours nettement supérieurs aux ressources d'exploitation. Cette situation peut générer des difficultés de trésorerie.

Tableau n° 38 : **Présentation fonctionnelle du bilan**

En €	2013	2014	2015	2016	2017
Ressources stables (1)	15 859 120	15 143 255	14 852 979	14 836 188	12 109 101
Emplois stables et durables (2)	12 328 108	12 180 542	9 641 766	8 764 985	7 146 699
FR (3) = (1)-(2)	3 531 012	2 962 712	5 211 212	6 071 203	4 962 402
Actif circulant (4)	2 716 532	3 809 383	3 217 084	3 254 094	5 449 839
Ressources d'exploitation (5)	2 055 788	2 018 927	2 058 664	2 219 847	2 799 642
Besoin en fonds de roulement (6) = (4)-(5)	660 744	1 790 457	1 158 421	1 034 247	2 650 197
Trésorerie (7) = (3)-(6)	2 870 268	1 172 256	4 052 792	5 036 955	2 312 205

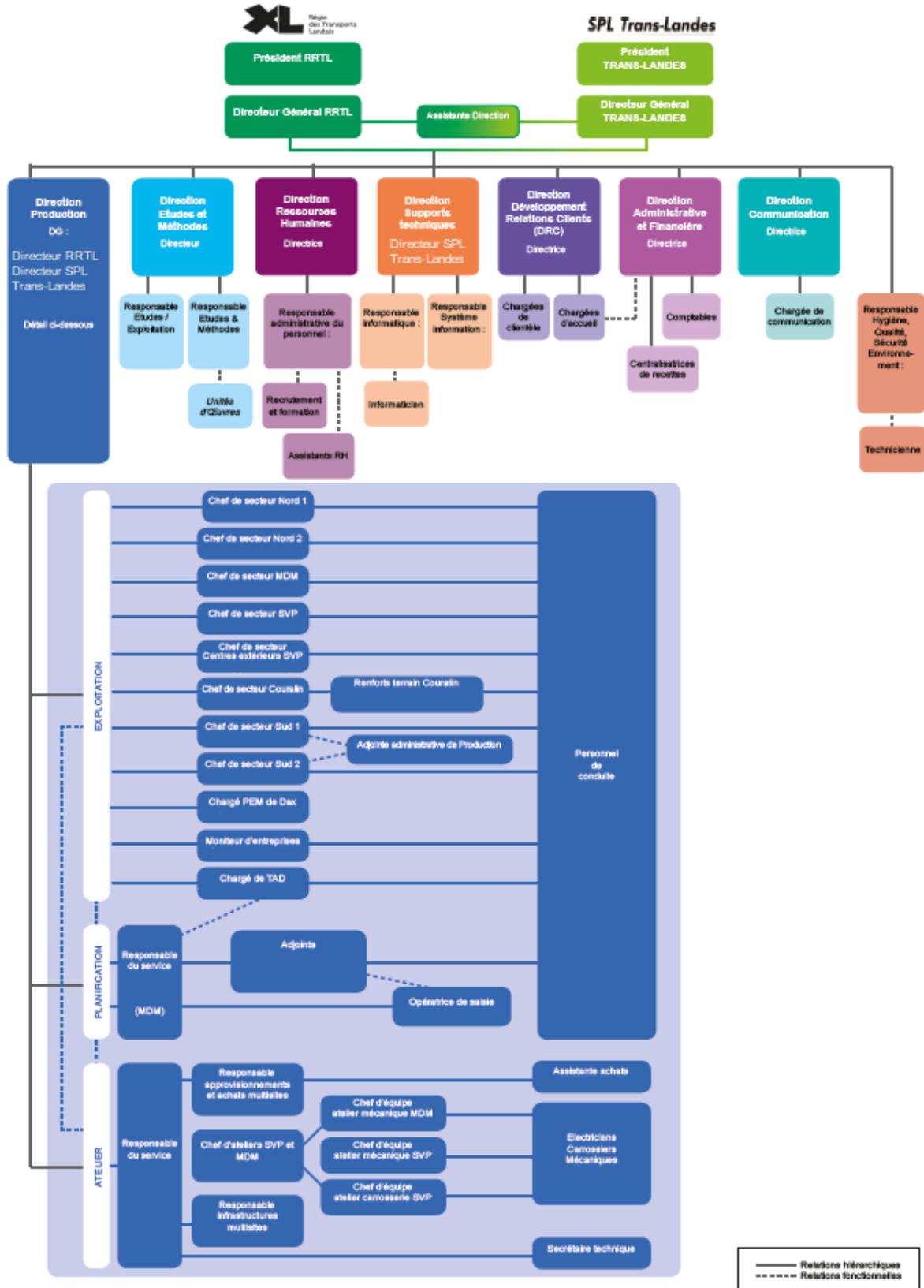
Source : CRC Nouvelle-Aquitaine d'après les comptes financiers

Les créances inscrites à l'actif du bilan (créances sur les opérations) sont nettement supérieures aux autres dettes au passif du bilan (dette sur immobilisations), créant un déséquilibre. Les créances devraient être d'un montant sensiblement voisin des autres dettes. Cette évolution traduit également la difficulté de la régie à dégager de la trésorerie pour financer ses opérations à venir.

ANNEXES

Annexe n° 1. Organigramme de la régie.....	118
Annexe n° 2. Journal interne.....	119
Annexe n° 3. Typologie des déplacements du directeur en 2018	120
Annexe n° 4. Exemple de fiche de frais.....	129
Annexe n° 5. Réponse de l'ancien ordonnateur, voyage du 13 au 15 juin 2016	130
Annexe n° 6. Extrait de l'exposé des motifs du projet de la loi du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat	136
Annexe n° 7. Extrait de la circulaire d'application de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales	137
Annexe n° 8. Décomposition du prix « P » du marché de 2012	139
Annexe n° 9. Réponses de l'ordonnateur sur ses nombreux déplacements	140
Annexe n° 10. Réponses de l'ordonnateur sur son emploi du temps et les anomalies de remboursements de frais	145
Annexe n° 11. Exemples significatifs d'enchaînement des déplacements sur une journée.....	147
Annexe n° 12. Les relations de la régie avec son autorité organisatrice des transports, cadre contractuel.....	148

Annexe n° 1. Organigramme de la régie



Annexe n° 2. Journal interne

MOBIL'MAG

N°2

LE JOURNAL MURAL DES SALARIÉS DE LA RDTL ET TRANS-LANDES



SPL Trans-Landes

ORGANISATION DE LA DIRECTION PRODUCTION AU 3 SEPTEMBRE 2018

EXPLOITATION

Un découpage du territoire autour de 8 chefs de secteur.
En véritable référent de son secteur, il est responsable de son équipe, des bâtiments et du matériel.

1 Chef de secteur Nord 1

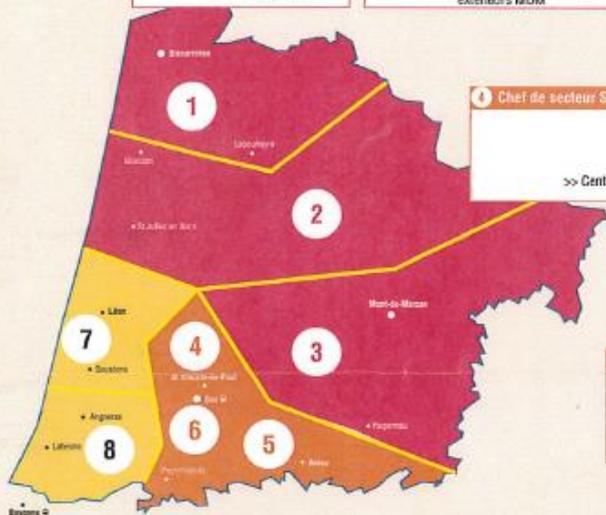
>> Biscarrosse

2 Chef de secteur Nord 2

>> Mimizan, St-Julien, Cœur Haute Lande, Labouheyre, Centres extérieurs MDM

3 Chef de secteur MDM

>> Centre de MDM, Hogetmau, Villeneuve-de-Marsan



4 Chef de secteur SVP

>> Centre de SVP

5 Chef de secteur Centres extérieurs SVP

>> Peyrehorade, Amou

6 Chef de secteur Couralin

>> Grand Dax

6 Renforts terrain Couralin

>> Grand Dax

Autres missions du service

Chargé PEM Chargé TAO Moniteur

7 Chef de secteur Sud 1

>> Léon, Soustons, Magescq

8 Chef de secteur Sud 2

>> Angressa, Labenne, Bayonne

7 8 Adjoint administratif

>> Sud 1 et 2

PLANIFICATION

Fonction support, c'est un service transversal centré sur ses missions de planning et d'anticipation, piloté et animé par Ernest Sentucq depuis le site de MDM (les mardis et mercredis à SVP). Pour une réelle proximité et réactivité avec le terrain, le poste de David Laurent est délocalisé à Soustons (Angressa à termes).

Responsable du service	Adjoint au responsable SVP	Adjoint au responsable Sud Landes
Sites de MDM et SVP	Site de SVP	Sites de Soustons puis d'Angressa

ATELIER

Deux évolutions depuis le mois de mars : la création d'un poste de responsable des infrastructures (entretien, travaux, évolution), en la personne de Patrick Hauquin ; et à MDM, la prise de service et le transfert des véhicules aux Mines sont confiés à Patrick Bascle, en plus de ses missions de seller.

Responsable du service technique	Chef d'ateliers SVP et MDM	Chef d'équipe atelier mécanique MDM	Chef d'équipe atelier mécanique SVP	Chef d'équipe atelier carrosserie SVP	Responsable des approvisionnements et achats - multiples	Responsable des infrastructures multiples
----------------------------------	----------------------------	-------------------------------------	-------------------------------------	---------------------------------------	--	---

• Site de Soustons - Angressa - 14/2 septembre 2018

Légendes : SVP : Saint-Vincent-de-Paul. MDM : Mont-de-Marsan

Annexe n° 3. Typologie des déplacements du directeur en 2018

D'après feuilles de déplacement et déclarations manuelles des heures de présence complétées par le directeur, relevés informatiques de présence, et factures imputées aux comptes 6527 « réception », et 6521 « missions et déplacements »).

Légendes :

- 1 :SVP (Déplacement Saint-Vincent-de-Paul),
- 1/D : déplacement(s) et déplacement à SVP,
- D : déplacement(s)

2018 récapitulatif			
Mois	Date	Jour	Feuille de déplacements
janvier	3	Me	1
janvier	8	L	1
janvier	9	M	1/D
janvier	10	Me	1/D
janvier	11	J	1
janvier	12	V	1/D
janvier	18	J	1/D
janvier	19	V	1
janvier	22	L	1/D
janvier	23	M	1/D
janvier	24	Me	1
jours travaillés	17		
Février	1	J	1/D
Février	6	M	1/D
Février	7	Me	1/D
Février	8	J	1
Février	12	L	1
Février	13	M	1/D
Février	14	Me	1/D
Février	15	J	1
Février	16	V	1
Février	20	M	1
Février	21	Me	1/D
Février	22	J	1/D
jours travaillés	17		
Mars	13	M	1/D
Mars	14	Me	1/D
Mars	15	J	1/D
Mars	16	V	1/D
Mars	19	L	1/D
Mars	20	M	1
Mars	21	Me	1/D
Mars	22	J	1/D
Mars	23	V	1
Mars	26	L	1
Mars	28	Me	1/D
Mars	29	J	1/D
jours travaillés	13		
Avril	5	J	1/D
Avril	6	V	1
Avril	10	M	1
Avril	12	J	1
Avril	16	L	1
Avril	18	Me	1/D
Avril	19	J	1/D
Avril	24	M	1/D
Avril	25	Me	1/D
Avril	26	J	1
Avril	27	V	1/D
jours travaillés	16		
Mai	3	J	1/D

REGIE REGIONALE DE TRANSPORTS DES LANDES

Mai	4	V	1
Mai	23	Me	1
Mai	24	J	1
Mai	28	L	1
Mai	29	M	1/D
jours travaillés	15		
Juin	4	L	1
Juin	6	M	1
Juin	7	J	1/D
Juin	8	V	1/D
Juin	19	M	1
Juin	20	Me	1
Juin	21	J	1
Juin	26	M	1
Juin	27	Me	1/D
Juin	28	J	1
jours travaillés	14		
Juillet	3	M	1/D
Juillet	4	Me	1/D
Juillet	5	J	1/D
Juillet	10	M	1
Juillet	11	Me	1/D
Juillet	12	J	1/D
Juillet	16	L	1
Juillet	17	M	1/D
Juillet	18	Me	1/D
Juillet	19	J	1/D
Juillet	25	Me	1
Juillet	26	J	1/D
Juillet	27	V	1
Juillet	31	M	1/D
jours travaillés	15		
Août	1	Me	1/D
Août	2	J	1/D
Août	3	V	1
Août	7	M	1/D
Août	9	J	1/D
Août	10	V	1
Août	28	M	1/D
Août	29	Me	1/D
Août	30	J	1/D
jours travaillés	10		
Septembre	4	M	1/D
Septembre	5	M	1/D
Septembre	6	J	1/D
Septembre	11	M	1/D
Septembre	13	J	1/D
Septembre	17	L	1/D
Septembre	18	M	1/D
Septembre	20	J	1
Septembre	26	M	1/D
Septembre	27	J	1/D
jours travaillés	13		
Octobre	1	L	1/D
Octobre	2	M	1/D
Octobre	3	Me	1/D
Octobre	4	J	1
Octobre	19	V	1/D
Octobre	22	L	1
Octobre	23	M	1/D
Octobre	24	Me	1/D
Octobre	25	J	1/D
Octobre	29	L	1/D
Octobre	30	M	1
jours travaillés	15		
Novembre	16	V	1
Novembre	20	M	1
Novembre	22	J	1

RAPPORT À FIN D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES

Novembre	23	V	1
Novembre	27	M	1/D
Novembre	28	M	1/D
Novembre	29	J	1/D
jours travaillés		8	

Exemples de fiches de frais : année 2017

R.D.T. - FEUILLE DE DÉPLACEMENTS : JANVIER 2017 (à remettre avant le 02/02/17) NOM : Directeur
 Puissance voiture personnelle : 7 CV (à modification joindre photocopie de la nouvelle carte grise)

DATE	MOTIF DU DEPLACEMENT	PETIT DÉJEUNER 4,52 €	SERVICE REGULIER		SERVICE OCCASIONNEL/TOURISME			Autres primes		KMS VOITURE PERSON- NELLE	DIVERS
			REPAS 8,60 €	DIAI/MILE x 12,20 € x 15 € (dém)	REPAS 10,10 €	DIAI SEJOUR x 14,00 € x 15 € (Paris)	NUITEE SEJOUR 12,20 €	Primes 10,00 € RDVL Voyages Excursions à la place	Samedi Dimanche Jour Férié		
D 1											
L 2	recup Janvier										
Ma 3	St Paul								1	MS	
Me 4	Bahia Beliz (Paraguay) / St Paul (D'Arceval)								1	MS	page 3,6
J 5	Anguilla (Malaisie) / St Paul								1	MS	
V 6	St Paul / Assoc Dar / St Paul / Assoc										
S 7											
D 8											
L 9	St Paul								1	MS	
Ma 10	St Paul / Assoc										
Me 11	St Paul / Assoc / St Paul / Assoc										page 3,6
J 12	St Paul / Assoc / St Paul / Assoc								1	MS	
V 13	St Paul										
S 14											
D 15											
L 16	recup Janvier										
Ma 17	St Paul / Assoc / St Paul / Assoc								1	MS	
Me 18	St Paul / Assoc / St Paul / Assoc								1	MS	
J 19	St Paul / Assoc / St Paul / Assoc								1	MS	
V 20	St Paul / Assoc / St Paul / Assoc										
S 21											
D 22											
L 23	St Paul / Assoc								1	MS	
Ma 24	St Paul / Assoc								1	MS	
Me 25	St Paul / Assoc										
J 26	St Paul / Assoc										
V 27	St Paul / Assoc										
S 28											
D 29											
L 30	recup Solde heures										
Ma 31	St Paul / Assoc / Assoc										

Les primes RDVL, Voyages, WE, Fêtes et exceptionnelles, les Indemnités Petit Déjeuner et Soirée doivent être versés avec le salaire - Frais réels : joindre justificatif (BNI)
 Les déclarations sont soumises à l'obligation de vérité et de sincérité et ne sont pas des, engageant l'entière responsabilité de leur contenu.
 CERTIFIE EXACT, L'INTERESSÉ(S) : *[Signature]* VU LE RESPONSABLE : *[Signature]*

il ne reste plus à faire X
3m3rix1,26€

R.D.T.L. - FEUILLE DE DÉPLACEMENTS : FEVRIER 2017 (à remettre avant le 02/03/17) NOM : Directeur
 Puissance voiture personnelle : 7 CV (si modification joindre photocopie de la nouvelle carte grise)

DATE	MOTIF DU DEPLACEMENT	PÉRIODE 4,62 €	SERVICE REGULIER		SERVICE OCCASIONNEL/TOURISME		Autres primes		KMS VOITURE PERSONNELLE	DIVERS
			REPAS 8,60 €	REPAS 10,10 €	NUITEE SEJOUR 12,20 €	Primes 10,00 €	PERIE 25,00 €	EXCEPT 20,00 €		
Me 1	St Paul / Morn / R126								244	parc 7,2
J 2	St Paul / Bordenave							1	266	parc 7,2
V 3	St Paul / Morn								115	parc 5,1
S 4										
D 5										
L 6										
Ma 7	St Paul / Morn / R126								266	parc 7,2
Me 8	St Paul / Morn / R126							1	115	
J 9	St Paul / Morn / R126								115	
V 10	St Paul / Morn / R126								115	
S 11										
D 12										
L 13										
Ma 14	St Paul / Morn / R126								210	parc 3,6
Me 15	St Paul / Morn / R126								210	parc 3,6
J 16	St Paul / Morn / R126							1	234	parc 5,6
V 17	St Paul / Morn / R126								115	
S 18										
D 19										
L 20										
Ma 21	St Paul / Morn / R126							1	115	
Me 22	St Paul / Morn / R126							1	115	
J 23	St Paul / Morn / R126							1	115	
V 24	St Paul / Morn / R126							1	266	parc 7,2
S 25										
D 26										
L 27										
M 28	St Paul / Morn / R126								264	parc 5,6

Les primes RDTL, Voyages, WS, Fêtes et exceptions, les indemnités Pour Déplacement et Pour Frais seront versés avec le salaire - Frais réels - journal justificatif 666
 Les déclarations sont soumises au Trésorier en vue d'obtenir un paiement ou un avantage qui ne sont pas dus, engageant l'entière responsabilité de leurs auteurs.
 CERTIFIÉ EXACT ET INTERESSÉ : VU LE RESPONSABLE : 6 X 300 par parc 38,40 - parking 15,80 - C. L. 4

R.D.T.L. - FEUILLE DE DÉPLACEMENTS : MARS 2017 (à remettre avant le 02/04/17) NOM : Directeur
 Puissance voiture personnelle : 7 CV (si modification joindre photocopie de la nouvelle carte grise)

DATE	MOTIF DU DEPLACEMENT	PÉRIODE 4,62 €	SERVICE REGULIER		SERVICE OCCASIONNEL/TOURISME		Autres primes		KMS VOITURE PERSONNELLE	DIVERS
			REPAS 8,60 €	REPAS 10,10 €	NUITEE SEJOUR 12,20 €	Primes 10,00 €	PERIE 25,00 €	EXCEPT 20,00 €		
Me 1	St Paul / Morn / R126								115	
J 2	St Paul / Morn / R126								115	
V 3	St Paul / Morn / R126								115	
S 4										
D 5										
L 6	St Paul / Morn / R126								266	
Ma 7	St Paul / Morn / R126								115	
Me 8	St Paul / Morn / R126								115	
J 9	St Paul / Morn / R126								115	parc 5,6
V 10	St Paul / Morn / R126							1	266	
S 11										
D 12										
L 13										
Ma 14	St Paul / Morn / R126								115	parc 1,8
Me 15	St Paul / Morn / R126							1	115	parc 3,6
J 16	St Paul / Morn / R126								115	
V 17	St Paul / Morn / R126								115	
S 18										
D 19										
L 20										
Ma 21	St Paul / Morn / R126								115	
Me 22	St Paul / Morn / R126								115	parc 3,6
J 23	St Paul / Morn / R126								115	
V 24	St Paul / Morn / R126								115	
S 25										
D 26										
L 27										
Ma 28	St Paul / Morn / R126							1	115	
Me 29	St Paul / Morn / R126							1	115	
J 30	St Paul / Morn / R126								115	
V 31	St Paul / Morn / R126								115	

Les primes RDTL, Voyages, WS, Fêtes et exceptions, les indemnités Pour Déplacement et Pour Frais seront versés avec le salaire - Frais réels - journal justificatif 666
 Les déclarations sont soumises au Trésorier en vue d'obtenir un paiement ou un avantage qui ne sont pas dus, engageant l'entière responsabilité de leurs auteurs.
 CERTIFIÉ EXACT ET INTERESSÉ : VU LE RESPONSABLE : 7 par parc 30,30 par parc 12,60 - C. L. 4

RAPPORT À FIN D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES

R.D.T.L. - FEUILLE DE DÉPLACEMENTS : AVRIL 2017 (à remettre avant le 02/05/17) NOM : Directeur
 Puissance voiture personnelle : 7 CV (si modification joindre photocopie de la nouvelle carte grise)

DATE	MOTIF DU DEPLACEMENT	PETIT DÉJEUNER 4.62 €	SERVICE REGULIER		SERVICE OCCASIONNEL/TOURISME		Autres primes		KMS VOITURE PERSONNELLE	DIVERS
			REPAS 8.90 €	DEBARS REELS ≤ 12.50 € ≤ 15 € (dim)	REPAS 10.10 €	DEBARS REELS ≤ 14.00 € ≤ 15 € (Paris)	NUITEE SEJOUR 12.20 €	Primes 10.00 €		
S 1										
D 2										
L 3										
Ma 4	SVP Paul / Réunion Réunion CDVO / MRM / Cap-Haitien								189	
Me 5	SVP Paul / Réunion Réunion CDVO / MRM / Cap-Haitien								254	paie 9,6c
J 6	Réunion CE-OP SVP Paul							1	MS	
V 7	SVP Paul							1	MS	
S 8										
D 9										
L 10										
Ma 11	Cap-Haitien SVP Paul / Réunion Réunion CDVO / MRM / Cap-Haitien								186	
Me 12	SVP Paul / Réunion Réunion CDVO / MRM / Cap-Haitien								190	paie 18c
J 13	SVP Paul							1	MS	
V 14	Réunion Réunion CDVO / MRM / Cap-Haitien								236	
S 15										
D 16										
L 17										
Ma 18	SVP Paul / Réunion Réunion CDVO / MRM / Cap-Haitien							1	188	
Me 19	SVP Paul / Réunion Réunion CDVO / MRM / Cap-Haitien								169	paie 9,2
J 20	SVP Paul								MS	
V 21										
S 22										
D 23										
L 24										
Ma 25	SVP Paul / Réunion Réunion CDVO / MRM / Cap-Haitien							1	185	
Me 26	Réunion Réunion CDVO / MRM / Cap-Haitien								162	
J 27	SVP Paul / Réunion Réunion CDVO / MRM / Cap-Haitien							1	MS	
V 28	SVP Paul / Réunion Réunion CDVO / MRM / Cap-Haitien							1	184	
S 29										
D 30										

Les primes RDTL Voyages, WE, Fêtes et exceptionnelles, les indemnités Petit Déjeuner et Nuitée seront versées avec le salaire - Frais réels : joindre justificatif date
 Les déclarations sciemment inexactes ou faussées en vue d'obtenir un paiement ou un avantage qui ne sont pas dus, engagent l'entière responsabilité de leurs auteurs.
 CERTIFIÉ EXACT, L'INTERESSÉ(E) : *[Signature]* VU LE RESPONSABLE :

Frais 2435 X 12.30 c
 caude 440 paie
 070 paie

R.D.T.L. - FEUILLE DE DÉPLACEMENTS : MAI 2017 (à remettre avant le 02/06/17) NOM : Directeur
 Puissance voiture personnelle : 7 CV (si modification joindre photocopie de la nouvelle carte grise)

DATE	MOTIF DU DEPLACEMENT	PETIT DÉJEUNER 4.62 €	SERVICE REGULIER		SERVICE OCCASIONNEL/TOURISME		Autres primes		KMS VOITURE PERSONNELLE	DIVERS
			REPAS 8.90 €	DEBARS REELS ≤ 12.50 € ≤ 15 € (dim)	REPAS 10.10 €	DEBARS REELS ≤ 14.00 € ≤ 15 € (Paris)	NUITEE SEJOUR 12.20 €	Primes 10.00 €		
L 1										
Ma 2	Morne St. SVP Paul / Réunion Réunion CDVO / MRM / Cap-Haitien								1	166
Me 3	CE/DP/Pain de sucre								1	MS
J 4									1	153
V 5									1	177
S 6										paie 12,20 c
D 7										paie 12,20 c
L 8										
Ma 9	réunion Réunion Réunion CDVO / MRM / Cap-Haitien									
Me 10	SVP Paul									
J 11	Cap-Haitien SVP Paul / Réunion Réunion CDVO / MRM / Cap-Haitien							1	115	
V 12	SVP Paul / Réunion Réunion CDVO / MRM / Cap-Haitien								170	
S 13	SVP Paul / Réunion Réunion CDVO / MRM / Cap-Haitien								268	
D 14										
L 15										
Ma 16										
Me 17										
J 18										
V 19										
S 20										
D 21										
L 22										
Ma 23										
Me 24										
J 25										
V 26										
S 27										
D 28										
L 29										
Ma 30	St. Magne (M. Vidal - F. Vidal)								1	256
Me 31	(Vidal)								MS	

Les primes RDTL Voyages, WE, Fêtes et exceptionnelles, les indemnités Petit Déjeuner et Nuitée seront versées avec le salaire - Frais réels : joindre justificatif date
 Les déclarations sciemment inexactes ou faussées en vue d'obtenir un paiement ou un avantage qui ne sont pas dus, engagent l'entière responsabilité de leurs auteurs.
 CERTIFIÉ EXACT, L'INTERESSÉ(E) : *[Signature]* VU LE RESPONSABLE :

600 X 45 km X
 caude.

R.D.T.L. FEUILLE DE DÉPLACEMENTS : JUIN 2017 (à remettre avant le 02/07/17) NOM : Directeur
 Puissance voiture personnelle : 7 CV (si modification joindre photocopie de la nouvelle carte grise)

DATE	MOTIF DU DEPLACEMENT	PETIT DÉJEUNER 4,62 €	SERVICE REGULIER		SERVICE OCCASIONNEL/TOURISME		Autres primes		KMS VOITURE PERSONNELLE	DIVERS	
			REPAS 8,90 €	TRAJETS ≤ 12,50 € ≤ 15 € (hors Paris)	REPAS 10,10 €	TRAJETS ≤ 14,00 € ≤ 15 € (hors Paris)	NUITEE SEJOUR 12,20 €	Primes 10,00 € RDTL Voyages Excursions à la place			Samedi Dimanche Jour Fête
J 1	St Paul								1	115	
V 2	recup										
S 3											
D 4											
L 5											
Ma 6	St Paul / St Paul / MPM									180	page 3,6
Me 7	Angers / St Paul / MPM (120)									188	
J 8	St Paul / St Paul / Etchemin / Bordeaux									278	page 5,6
V 9	St Paul / St Paul (Koulo)									100	page 4,1
S 10											
D 11									1	115	
L 12	St Paul									130	
Ma 13	(St Paul / CE / St Paul)								1	130	
Me 14	St Paul / St Paul									134	
J 15	St Paul									115	page 15,1
V 16	Bordeaux (St Paul P.M. Guillen)									278	
S 17											
D 18									1	115	
L 19	MPM (St Paul / CE / St Paul) / St Paul / Assoc. CTE									115	page 13,0
Ma 20	St Paul / CE / St Paul / MPM / St Paul / CE / St Paul									115	
Me 21	St Paul / St Paul / MPM									105	
J 22	St Paul / St Paul									278	page 6,1
V 23	recup										
S 24											
D 25											
L 26	C. Pate										
Ma 27	St Paul / St Paul / St Paul									168	
Me 28	St Paul / St Paul									135	
J 29	St Paul / St Paul									132	
V 30	St Paul / St Paul								1	208	

2919 km
 Les primes RDTL Voyages, WE, Fêtes et exceptions, les indemnités Petit Déjeuner et Nuits sont versées avec le salaire - Frais réels : joindre justificatif daté.
 Les déclarations sont soumises au contrôle de l'administration en vue d'obtenir un paiement ou un avantage qui ne sont pas dus, engageant l'entière responsabilité de leurs auteurs.
 CERTIFIER EXACT, L'INTERESSE(E) : VU LE RESPONSABLE : 5 rue Gdn X Page 13,8 Buhay 02,5

R.D.T.L. FEUILLE DE DÉPLACEMENTS : JUILLET 2017 (à remettre avant le 02/08/16) NOM : Directeur
 Puissance voiture personnelle : 7 CV (si modification joindre photocopie de la nouvelle carte grise)

DATE	MOTIF DU DEPLACEMENT	PETIT DÉJEUNER 4,62 €	SERVICE REGULIER		SERVICE OCCASIONNEL/TOURISME		Autres primes		KMS VOITURE PERSONNELLE	DIVERS	
			REPAS 8,90 €	TRAJETS ≤ 12,50 € ≤ 15 € (hors Paris)	REPAS 10,10 €	TRAJETS ≤ 14,00 € ≤ 15 € (hors Paris)	NUITEE SEJOUR 12,20 €	Primes 10,00 € RDTL Voyages Excursions à la place			Samedi Dimanche Jour Fête
S 1											
D 2											
L 3	St Paul								1	115	
Ma 4	St Paul / St Paul / St Paul / St Paul									105	page 1,1
Me 5	Angers / St Paul / St Paul									115	
J 6	St Paul / St Paul								1	115	
V 7	recup										
S 8											
D 9											
L 10	AR Paris / AR - Amplitude								1	1466	page 14,1
Ma 11	St Paul								1	115	page 13,1
Me 12	St Paul / MPM / St Paul									125	
J 13	St Paul / MPM / St Paul										
V 14											
S 15											
D 16											
L 17	CP										
Ma 18	St Paul / MPM									115	
Me 19	St Paul / Capoten / St Paul									232	page 7,8
J 20	St Paul / MPM / St Paul									115	
V 21	St Paul / St Paul / MPM (St Paul) / St Paul									115	
S 22											
D 23											
L 24	St Paul								1	115	
Ma 25	Angers / St Paul									114	
Me 26	St Paul / St Paul									125	page 1,1
J 27	St Paul / MPM (O. Carbonnière)									115	
V 28	St Paul									115	
S 29											
D 30											
L 31	CP										

3557 km
 Les primes RDTL Voyages, WE, Fêtes et exceptions, les indemnités Petit Déjeuner et Nuits sont versées avec le salaire - Frais réels : joindre justificatif daté.
 Les déclarations sont soumises au contrôle de l'administration en vue d'obtenir un paiement ou un avantage qui ne sont pas dus, engageant l'entière responsabilité de leurs auteurs.
 CERTIFIER EXACT, L'INTERESSE(E) : VU LE RESPONSABLE : page 14,7,10 X

RAPPORT À FIN D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES

RDTL - FEUILLE DE DÉPLACEMENTS : Août 2017 (à remettre avant le 02/09/17) NOM : Directeur
 Puissance voiture personnelle : 7 CV (si modification joindre photocopie de la nouvelle carte grise)

DATE	MOTIF DU DÉPLACEMENT	PETIT DÉPLACEMENT 4.62 €	SERVICE RÉGULIER		SERVICE OCCASIONNEL/TOURISME		Autres primes		KMS VOITURE PERSONNELLE	DIVERS
			REPAS 8.90 €	TRAJETS 10.10 €	REPAS 12.20 €	NUITÉE 12.20 €	Primes 10.00 €	FERIE 25.00 €		
Ma 1	Al Keehi / Cortin / G. Lecom / Sordaux								276	prège 3,6
Me 2	SUP Paul (D. Goussier) / Arrangement							1	176	
J 3	CE - DP SUP Paul / Arr. / R. Goussier								180	
V 4	RU Goussier / SUP / MTM (L. Guo)							1	188	
S 5										
D 6										
L 7	Sordaux / Goussier / SUP Paul								1	
Ma 8	RU Goussier / D. Goussier / Arr. / Sordaux								194	hand 1,20
Me 9	SUP / MTM (O. Goussier)							1	135	
J 10	Arrangement (Goussier) / Sordaux							1	176	
V 11	relap - arrêt									
S 12										
D 13										
L 14	CP									
Ma 15	CP									
Me 16	CP									
J 17	CP									
V 18	Hospitalisation									
S 19										
D 20										
L 21										
Ma 22										
Me 23										
J 24										
V 25										
S 26										
D 27										
L 28	RU Goussier (D. Goussier)							1	276	
Ma 29	DP / RU Goussier - Goussier - Arr. / Sordaux								195	hand 1,50
Me 30	SUP / CA ADN / MTM								180	
J 31	Sordaux / CA R. Goussier / (MTM)							1	196	

Les primes RDTL Voyages, WE, Fêtes et exceptions, les indemnités Petit Déplacement et Nuitée sont versées avec le salaire - Frais réels : joindre justificatif (att).
 Les déclarations sont soumises à l'inspection de l'administration fiscale et de l'administration des Douanes en vue d'obtenir un paiement ou un avantage fiscal sans que cela engage l'entière responsabilité de leurs auteurs.
 CERTIFIÉ EXACT, L'INTERESSÉ(E) : *[Signature]* VU LE RESPONSABLE :

7 jours de travail x 3,30 par jour
2094 km x 3,60 par km

RDTL - FEUILLE DE DÉPLACEMENTS : Septembre 2017 (à remettre avant le 02/10/17) NOM : Directeur
 Puissance voiture personnelle : 7 CV (si modification joindre photocopie de la nouvelle carte grise)

DATE	MOTIF DU DÉPLACEMENT	PETIT DÉPLACEMENT 4.62 €	SERVICE RÉGULIER		SERVICE OCCASIONNEL/TOURISME		Autres primes		KMS VOITURE PERSONNELLE	DIVERS
			REPAS 8.90 €	TRAJETS 10.10 €	REPAS 12.20 €	NUITÉE 12.20 €	Primes 10.00 €	FERIE 25.00 €		
V 1	SUP Paul								175	
S 2										
D 3										
L 4	recup - arrêt									
Ma 5	RU Goussier (D. Goussier) / SUP								278	
Me 6	SUP / MTM / R. Goussier / Assoc. CLE								172	
J 7	Arrangement / SUP Paul							1	278	
V 8	SUP Paul							1	175	
S 9										
D 10										
L 11	Edouard / D. Goussier							1	214	
Ma 12	SUP Paul / D. Goussier / SUP								180	
Me 13	RU Goussier (D. Goussier) / D. Goussier / SUP / Arr. Civil								180	
J 14	Capitaine / D. Goussier / Goussier / SUP								180	prège 1,50
V 15	RU Goussier (T. Goussier) / Keehi / D. Goussier								276	parking 12,3
S 16										
D 17										
L 18	arrêt									
Ma 19	Maladie									
Me 20										
J 21										
V 22										
S 23										
D 24										
L 25	RU Goussier / D. Goussier								210	parking 7,4
Ma 26	SUP Paul / MTM / Goussier / Goussier								172	hand 1,50
Me 27	SUP Paul / D. Goussier / Goussier / Goussier								188	
J 28	RU Goussier (D. Goussier) / SUP Paul / Arr. Goussier							1	226	
V 29	recup - arrêt									
S 30										

Les primes RDTL Voyages, WE, Fêtes et exceptions, les indemnités Petit Déplacement et Nuitée sont versées avec le salaire - Frais réels : joindre justificatif (att).
 Les déclarations sont soumises à l'inspection de l'administration fiscale et de l'administration des Douanes en vue d'obtenir un paiement ou un avantage fiscal sans que cela engage l'entière responsabilité de leurs auteurs.
 CERTIFIÉ EXACT, L'INTERESSÉ(E) : *[Signature]* VU LE RESPONSABLE :

x 5 jours x 3,30 par jour
1650 km x 3,60 par km

R.D.T.L. - FEUILLE DE DÉPLACEMENTS : OCTOBRE 2017 (à remettre avant le 02/11/17) NOM : C HOPIN
 Puissance voiture personnelle : 7 CV (si modification joindre photocopie de la nouvelle carte grise)

DATE	MOTIF DU DEPLACEMENT	PETIT DÉJUNER 4.62 €	SERVICE REGULIER		SERVICE OCCASIONNEL/TOURISME		Autres primes		KMS VOITURE PERSONNELLE	DIVERS
			REPAS 8.90 €	FRAIS REELS ≤ 12.30 € ≤ 15 € (dim)	REPAS 10.10 €	FRAIS REELS ≤ 14.00 € ≤ 15 € (Paris)	NUITEE SEJOUR 12.20 €	Primes 10.00 € RDTL Voyages Excursions à la place Samedi Dimanche Jour Férié		
D 1										
L 2	SV Paul / Soudans							1	MS	
Ma 3	RDV Bordeaux / C. Ducha - P.M. Grillon								268	parking 5,90
Me 4	Rebois / RDV F. Bergey / RDV C. Guilbongit								246	
J 5	C. Pate									
V 6	recup. oct									
S 7										
D 8										
L 9	SV Paul							1	MS	
Ma 10	SV Paul / M/M (A Gros)								135	horod 1,-
Me 11	SV Paul / RDV J. (Bouanay / Digneux)								126	
J 12	SV Paul / Réunion Chât. (Frontera) / M/M (R. Lavin)								145	
V 13	RDV Boix (P. Bergey)								264	parking 8,10
S 14										
D 15										
L 16	C. Pate									
Ma 17	SV Paul / Réunion H. (A. C.)							1	MS	
Me 18	SV Paul / Réunion (A. C.) / CE M/M							1	MS	
J 19	SV Paul / Réunion (A. C.) / CE M/M							1	MS	
V 20	SV Paul							1	MS	
S 21										
D 22										
L 23	SV Paul							1	MS	
Ma 24	SV Paul / Réunion (A. C.)								136	
Me 25	SV Paul / Réunion (A. C.) / CE M/M							1	MS	
J 26	SV Paul / Réunion (A. C.) / CE M/M							1	MS	
V 27										
S 28										
D 29										
L 30	CP									
Ma 31	CP									

Les primes RDTL Voyages, WE, Fêtes et exceptionnelles, les indemnités Petit Déjeuner et Nuitée sont versées avec le salaire - Frais réels : joindre justificatif daté.
 Les déclarations soigneusement exactes ou fautiveuses en vue d'obtenir un paiement ou un avantage ne sont pas dues, engagent l'entière responsabilité de leurs auteurs.
 CERTIFIER EXACT L'IMPRESSIO : VU LE RESPONSABLE :

2017/10/31
 parking 14,80€

R.D.T.L. - FEUILLE DE DÉPLACEMENTS : OCTOBRE 2017 (à remettre avant le 02/11/17) NOM : Directeur
 Puissance voiture personnelle : 7 CV (si modification joindre photocopie de la nouvelle carte grise)

DATE	MOTIF DU DEPLACEMENT	PETIT DÉJUNER 4.62 €	SERVICE REGULIER		SERVICE OCCASIONNEL/TOURISME		Autres primes		KMS VOITURE PERSONNELLE	DIVERS
			REPAS 8.90 €	FRAIS REELS ≤ 12.30 € ≤ 15 € (dim)	REPAS 10.10 €	FRAIS REELS ≤ 14.00 € ≤ 15 € (Paris)	NUITEE SEJOUR 12.20 €	Primes 10.00 € RDTL Voyages Excursions à la place Samedi Dimanche Jour Férié		
D 1										
L 2	SV Paul / Soudans							1	MS	
Ma 3	RDV Bordeaux / C. Ducha - P.M. Grillon								268	parking 5,90
Me 4	Rebois / RDV F. Bergey / RDV C. Guilbongit								246	
J 5	C. Pate									
V 6	recup. oct									
S 7										
D 8										
L 9	SV Paul							1	MS	
Ma 10	SV Paul / M/M (A Gros)								135	horod 1,-
Me 11	SV Paul / RDV J. (Bouanay / Digneux)								126	
J 12	SV Paul / Réunion Chât. (Frontera) / M/M (R. Lavin)								145	
V 13	RDV Boix (P. Bergey)								264	parking 8,10
S 14										
D 15										
L 16	C. Pate									
Ma 17	SV Paul / Réunion H. (A. C.)							1	MS	
Me 18	SV Paul / Réunion (A. C.) / CE M/M							1	MS	
J 19	SV Paul / Réunion (A. C.) / CE M/M							1	MS	
V 20	SV Paul							1	MS	
S 21										
D 22										
L 23	SV Paul							1	MS	
Ma 24	SV Paul / Réunion (A. C.)								136	
Me 25	SV Paul / Réunion (A. C.) / CE M/M							1	MS	
J 26	SV Paul / Réunion (A. C.) / CE M/M							1	MS	
V 27										
S 28										
D 29										
L 30	CP									
Ma 31	CP									

Les primes RDTL Voyages, WE, Fêtes et exceptionnelles, les indemnités Petit Déjeuner et Nuitée sont versées avec le salaire - Frais réels : joindre justificatif daté.
 Les déclarations soigneusement exactes ou fautiveuses en vue d'obtenir un paiement ou un avantage ne sont pas dues, engagent l'entière responsabilité de leurs auteurs.
 CERTIFIER EXACT L'IMPRESSIO : VU LE RESPONSABLE :

2017/10/31
 parking 14,80€

Annexe n° 4. Exemple de fiche de frais

12



FICHE DE FRAIS	fiche mise à jour le 04/01/10 - version 1
----------------	--

NOM DU SALARIE :	Directeur
------------------	-----------

DATE :	18.01.18
--------	----------

DATE	NOM DU FOURNISSEUR	NATURE DE LA DEPENSE (1)	MONTANT EN EUROS
08.07.17	Restaurant n°1	restauration Directeur + 1 convive	44,70
18.12.17	Restaurant n°2	restauration Directeur	18,80
12.01.18	Restaurant n°3	restauration Directeur + 1 convive	54,80
TOTAL DEPENSES :		6957 = 94,88 6951 = 18,80	118,30 €

6257
64,7
118,62
6251
6257
54,80

(1) Joindre tous les justificatifs

Certifié exact,	
Le salarié 	Le Directeur de la RDTL
Le Chef de service	Le Président du CA

Annexe n° 5. Réponse de l'ancien ordonnateur, voyage du 13 au 15 juin 2016

Pièce n°20, transmise par l'ordonnateur

Pièce n°20

De: Voyages-sncf.com <noreply@voyages-sncf.com>
Envoyé: lundi 13 juin 2016 12:13
À:
Objet: Confirmation de votre annulation

Le message ci-dessous ne s'affiche pas correctement ? [Cliquez ici](#) pour consulter votre commande.



Confirmation de votre annulation

Bonjour Madame, Mademoiselle, Monsieur ,

Le 13/ 06/ 2016 à 12:12, vous avez annulé une partie de votre réservation de billets de train sur voyages-sncf.com. Nous vous rappelons ci-dessous le détail :

Prix initial des billets annulés	87.00€
Montant Remboursé	87.00€

Vos Billets ont bien été annulés.
Votre carte bancaire n° #####330913400# a été créditée.
Transaction n°234192 Identifiant commerçant: SNCF 0124074011

Voici votre dossier après modification.

☒	Référence	TBSAKQ	Nom associé	75.00€
☒			Directeur SPL Trans-Landes	
		17:25-PARIS MONTPARNASSE 1 ET 2		
	Aller :		mercredi 15 juin	
		21:59-DAX GARE		
☒		8593	1e classe 1 passager	

Pour toute question ou remarque concernant votre commande ou notre site, cliquez [ici](#)

Nous vous remercions de votre confiance et vous souhaitons bon voyage.

A très bientôt sur notre site !
L'équipe voyages-sncf.com

☐

De: Voyages-sncf.com <noreply@voyages-sncf.com>
Envoyé: lundi 13 juin 2016 15:16
À:
Objet: Confirmation pour votre voyage DAX - PARIS, aller le 13 juin



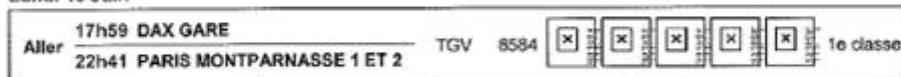
CONFIRMATION DE VOTRE COMMANDE



Bonjour Monsieur Directeur SPL Trans-Landes
 Vous avez effectué une commande sur notre site le 13/06/2016 à 15h15 et nous vous en remercions. Vous trouverez ci-dessous le détail de votre commande ainsi que la démarche à suivre pour la suite de votre voyage.



Lundi 13 Juin



1e passager (26 à 59 ans) **TGV LOISIR** : Billet échangeable et remboursable avec retenue de 5 € à compter de 30 jours avant le départ, portée à 15 € la veille et le jour du départ. A ces frais s'ajoute l'éventuelle différence de prix entre l'ancien et le nouveau billet. Billet non échangeable et non remboursable après le départ.
 Voiture 012 - Place 066
 Fenêtre - Club quatre

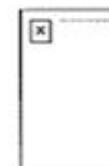
RESERVEZ VOTRE TAXI OU VOITURE AVEC CHAUFFEUR
 Avec iDCAB, pour rejoindre ou quitter la gare
 dès 10,00€**

Trouvez les transports disponibles pour rejoindre votre gare ou vous déplacer à destination [Rechercher](#)

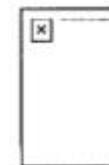
Pour vos parcours avec TGV ou INTERCITES en France, vous bénéficiez de LA GARANTIE VOYAGE. [En savoir +](#)



COMPO



Choisissez meilleur pi



Avec iDAV meilleur pri exclusifs.

[Déc](#)

Votre voyage

Référence de dossier : **QCQWSA**

Nom associé : **Directeur SPL Trans-Landes**



Vous avez choisi : **le e-billet**

Imprimer

Besoin d'un justificatif ? Inscrivez-vous pour le recevoir par mail (envoi 48h après l'arrivée de votre dernier trajet) [En savoir plus](#)



1e passager
(26 à 59 ans)

Monsieur **Directeur SPL Trans-Landes**



Imprimez votre e-billet depuis chez vous (papier A4 blanc)

OU



Enregistrez-le directement dans votre mobile depuis notre application.



Le jour du voyage, pas besoin de composer votre billet, prenez place directement dans le train. En cas d'oubli ou de problème d'impression vous pouvez retirer votre billet en Borne Libre Service.

Pour assurer le départ à l'heure des TGV, tout voyageur doit impérativement monter à bord au plus tard 2 minutes avant l'heure de départ. Au-delà de ce délai, l'accès au train n'est plus garanti

Vos bagages doivent être chacun munis d'une étiquette mentionnant vos nom, prénom et adresse.

[En savoir plus](#)



Consulter, échanger ou annuler vos commandes :
Echangez ou annulez vos commandes à tout moment en ligne ou depuis votre application mobile



[Mes commandes](#)



[Mes billets](#)

Récapitulatif de votre commande

Paiement CB accepté pour la carte de paiement #####330913400#

Transaction n° 263688 (SNCF)

138,00 €

Effectué en mode 3D SECURE



Identifiant commerçant

SNCF 055204944722232

Date de la transaction

13 juin 2016 15:15:44 (Heure de Paris)

Autorisation

528374

TOTAL payé en ligne :

138,00 €

Vous vous remercions de votre confiance et vous souhaitons bon voyage.

À très bientôt sur notre site !
L'équipe Voyages-sncf.com

Vous vous conseillons d'imprimer cette page afin de conserver les différentes références de votre commande. Ce mail ne peut en aucun cas servir de preuve. Merci de ne pas répondre directement à ce mail de confirmation, votre message ne serait pas traité.

Mandat n° 1509 de 2016, document comptables de la régie

Collectivité ou Etablissement		Comptable Assignataire		MANDAT DE PAIEMENT				
RDIL 99 RUE PIERRE BENOIT BP 194 40004 MT DE MARSAN 0559059903		AGT COMPT REGIE DEP TRANS LDS 99 RUE PIERRE BENOIT BP 194 40004 MONT DE MARSAN		Exercice 2016 Folio 1				
NOM - ADRESSE DU CREAANCIER		Réf Mandat - Pièces Justificatives		IMPUTATION	N° Code Marché	Montant: Hors Taxe	TVA et TAXES	SCMME MANDATÉE TTC
COMTE A CREDITER SNCF PLACE LOUIS ARMAND 75671 PARIS CEDEX 12		Année Or. 2016 Date Emis 13/06/2016 N° Bord. 30 N° Mandat 1509 AC BILLETS TRAIN Directeur 130616 150916		625		150,00		150,00
BAN : BIC : F 379 N°ord 5006 Début délai : 11/09/2016 Fin délai : 15/09/2016 Durée délai : 35								
Monnaie : Euro		VU bon à payer pour la somme de (A)		TOTAUX		150,00		150,00
Pour acquit de la somme nette à payer (A) A MT DE MARSAN 0559059903 Le 13/06/2016 Arrêté et délégué mandat à la somme figurant à la colonne "SCMME MANDATÉE" L'ordonnateur		RETENUES ET OPPOSITIONS		TOTAL RETENUES ET OPPOSITIONS		NET A PAYER (A)		
		Rét Oppositions		Codes		Montant		

VOTRE E-BILLET



DAX > PARIS MONT 1 ET 2 75,00 EUR

Nom : **Directeur régie**
Prénom :
Voyageur : **ADULTE**

DOSSIER VOYAGE : **QSBGKL**
Référence client : **002909016906035268 2**
N° e-billet : **251563686**



Sécurité renforcée dans les gares : des contrôles d'identité et de bagages sont mis en place sur certains trains, pensez à voyager avec une pièce d'identité valide. Le temps d'accès aux quais peut être allongé par ces mesures, nous vous recommandons de le prévoir dans votre temps de parcours.

Départ / Arrivée	Date / Heure	TGV	Billet Abonnement Fréquence - Détenir et présenter à bord du train un Abonnement Fréquence. Billet échangeable et remboursable soumis à conditions.
DAX	13/06 à 14h00	TRAIN N° 7912 VOITURE 13 - PLACE 026 1 ^{re} CLASSE CLUB QUATRE	TGV 7912 : CONTRÔLE A QUAL SE PRÉSENTER 20MIN AVANT DÉPART
PARIS MONT 1 ET 2	13/06 à 18h40		

CERTIFIÉ EXACT
Le Directeur

Pour connaître l'empreinte CO₂ de votre voyage et accéder au détail de la méthode de calcul, rendez-vous sur sncf.com.

Vous avez acheté votre e-billet sur **SNCF vous souhaite un bon voyage !**

AVIS
VOTRE VOITURE VOUS ATTEND
AU BOUT DU QUAÏ.
BÉNÉFICIEZ DE -10% GARANTIS TOUTE L'ANNÉE:



UN AGENT SNCF VOUS REMET VOS CLÉS À L'ARRIVÉE DE VOTRE TRAIN LORSQUE L'AGENCE AVIS EST FERMÉE.*

*Offre soumise à conditions, rendez-vous sur sncf.com **Soumis à conditions.



LA GARANTIE VOYAGE



En voyageant en France avec TGV et INTERCITES, vous bénéficiez de LA GARANTIE VOYAGE : 1. Garantie information, 2. Garantie Report ou Remboursement, 3. Garantie Place assise, 4. Garantie assistance, 5. Garantie Ponctualité et 6. Garantie Réclamation. Découvrez les conditions d'application disponibles en gares et boutiques SNCF, en agences de voyages agréées SNCF et sur sncf.com.

COMMENT GÉRER MA RESERVATION ?

Vous souhaitez échanger ou annuler votre e-billet. Si votre tarif le permet, cela est possible jusqu'au départ du train.

- par internet : www.voyages-sncf.com
- par les applications pour smartphone Voyages-sncf et TGV Pro
- par téléphone : au 3635 depuis la France et au +33 (0) 892 35 35 35 depuis l'étranger (0,40€/ TTC/min hors surcoût éventuel de votre opérateur)
- aux guichets ou sur les bornes en gares et boutiques SNCF (en France) ou en agences de voyages agréées SNCF

Vous souhaitez suivre votre commande ou déposer une réclamation

- par téléphone : au 096 096 36 35 (numéro non surtaxé)
- par email : www.voyages-sncf.com



PAS DE COMPOSTAGE, PRENEZ PLACE DIRECTEMENT A DORD DE VOTRE TRAIN

CONDITIONS D'UTILISATION DE L'E-BILLET⁽¹⁾

NOMINATIF, PERSONNEL ET INCESSIBLE.

Valable uniquement pour le train, la date, la classe et le parcours désignés.

Cette confirmation e-billet :

- doit obligatoirement être accompagnée d'une pièce d'identité⁽²⁾,
- doit être présentée lors du contrôle ou à l'accès au train,
- doit être imprimée de bonne qualité sur papier A4 blanc, sans modification de la taille d'impression,
- peut être réimprimée en gare si besoin.

Pour assurer le départ à l'heure des TGV et INTERCITES, tout voyageur doit impérativement être à quai et en mesure de monter à bord de son train au plus tard 2 minutes avant l'heure de départ.

Au-delà de ce délai, l'accès au train n'est plus garanti.

Nous vous rappelons que l'étiquetage des bagages avec mention de votre nom et prénom est obligatoire.

(1) En cas de non-respect de ces règles de l'e-billet une réclamation sera recevable et SNCF est en droit d'inviter la titulaire titulaire de ce document sur la base de l'art. 1241 du Code de Commerce. (2) Carte d'identité, passeport, permis de conduire ou carte de séjour en cours de validité et avec photo.



NOTRE E-BILLET



PARIS MONT 1 ET 2 > DAX

75,00 EUR

Nom : Directeur régie
Prénom :
Voyageur : ADULTE

DOSSIER VOYAGE : QSBGKL
Référence client : 0029090169060352682
N  e-billet : 251563890



Sécurité renforcée dans les gares : des contrôles d'identité et de bagages sont mis en place sur certains trains, pensez à voyager avec une pièce d'identité valide. Le temps d'accès aux quais peut être allongé par ces mesures, nous vous recommandons de le prévoir dans votre temps de parcours.

Départ / Arrivée	Date / Heure	TGV	Billet Abonnement Fréquence - Détenir et présenter à bord du train un Abonnement Fréquence. Billet échangeable et remboursable soumis à conditions.
PARIS MONT 1 ET 2	15/06 � 17h25	TRAIN N� 8543 VOITURE 1 - PLACE 035	
DAX	15/06 à 21h59	1� CLASSE ESPACE PRO 1�RE	

Présence à quai obligatoire 2 mn avant le départ.

CERTIFIÉ EXACT
Le Directeur

Pour connaître l'empreinte CO₂ de votre voyage et accéder au détail de la méthode de calcul, rendez-vous sur sncf.com.

Vous avez acheté votre e-billet sur sncf.com

SNCF vous souhaite un bon voyage !

AVIS
VOTRE VOITURE VOUS ATTEND
AU BOUT DU QUAÏ.
BÉNÉFICIEZ DE -10% GARANTIS TOUTE L'ANNÉE:



UN AGENT SNCF VOUS REMET VOS CLÉS   L'ARRIVÉE DE VOTRE TRAIN
LORSQUE L'AGENCE AVIS EST FERMÉE.*

*Offre soumise à conditions, rendez-vous sur sncf.com **Soumis à conditions.



LA GARANTIE VOYAGE



En voyageant en France avec TGV et INTERCIT ES, vous bénéficiez de LA GARANTIE VOYAGE : 1. Garantie information, 2. Garantie Report ou Remboursement, 3. Garantie Place assise, 4. Garantie assistance, 5. Garantie Ponctualité et 6. Garantie Réclamation. Découvrez les conditions d'application disponibles en gares et boutiques SNCF, en agences de voyage agr e es SNCF et sur sncf.com.

COMMENT GÉRER MA RESERVATION ?

Vous souhaitez échanger ou annuler votre e-billet. Si votre tarif le permet, cela est possible jusqu'au départ du train.

- par Internet : www.voyages-sncf.com
- par les applications pour smartphone Voyages-sncf et TGV Pro
- par téléphone : au 3635 depuis la France et au +33 (0) 892 35 35 35 depuis l'étranger (0,40  TTC/min hors surcoût éventuel de votre opérateur)
- aux guichets ou sur les bornes en gares et boutiques SNCF (en France) ou en agences de voyages agr e es SNCF

Vous souhaitez suivre votre commande ou déposer une réclamation

- par téléphone : au 098 098 36 35 (numéro non surtaxé)
- par Internet : www.voyages-sncf.com



PAS DE COMPOSTAGE, PRENEZ PLACE DIRECTEMENT
A BORD DE VOTRE TRAIN

CONDITIONS D'UTILISATION DU E-BILLET⁽¹⁾

NOMINATIF, PERSONNEL ET INCESSEBLE

Valable uniquement pour le train, la date, la classe et le parcours désignés.

Cette confirmation e-billet :

- doit obligatoirement être accompagnée d'une pièce d'identité⁽²⁾,
- doit être présentée lors du contrôle ou à l'accès au train,
- doit être imprimée de bonne qualité sur papier A4 blanc, sans modification de la taille d'impression,
- peut être réimprimée en gare si besoin.

Pour assurer le départ à l'heure des TGV et INTERCIT ES, tout voyageur doit impérativement être à quai et en mesure de monter à bord de son train au plus tard 2 minutes avant l'heure de départ.

Au-delà de ce délai, l'accès au train n'est plus garanti.

Nous vous rappelons que l'étiquetage des bagages avec mention de votre nom et prénom est obligatoire.



(1) En cas de non-respect de ces règles de l'e-billet et/ou constatée comme non valide et SNCF est en droit d'annuler la réservation du titre de transport sur la base du tarif minimum applicable pour la prestation fournie.
(2) Carte d'identité, passeport, permis de conduire ou carte de séjour en cours de validité et avec photo.

Annexe n° 6. Extrait de l'exposé des motifs du projet de la loi du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat

Les différents niveaux d'administration locale entretiennent des relations souvent étroites et qui iront en se renforçant : le département assure une fonction d'aide à l'équipement des plus petites communes, la région permet par ses incitations la réalisation d'investissements communaux ou départementaux. Mais en aucun cas, ces actions conjointes ne doivent déboucher sur la soumission d'une collectivité à une autre. Il n'y a pas de hiérarchie et il ne doit pas y en avoir. Le projet a été élaboré dans cette perspective. Il n'aboutit pas à donner un pouvoir réglementaire à l'un des trois niveaux d'administration territoriale.

Seul l'État peut définir des règles générales et contraignantes, le cas échéant sur proposition des collectivités locales. De même, seul l'État peut trancher des conflits entre collectivités territoriales et jouer un rôle d'arbitre par l'intermédiaire de ses représentants dans les départements et les régions. Libérés des fonctions d'exécutifs locaux, les commissaires de la République devront veiller, au-delà du contrôle de légalité, au respect de ce principe fondamental qui conditionne la libre administration des collectivités locales.

Annexe n° 7. Extrait de la circulaire d'application de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales

Circulaire n° 2006-17 du 8 mars 2006 relative à l'impact immobilier de la loi relative aux libertés et responsabilités locales

NOR : EQUG0610638C

Références :

Circulaire du Premier ministre du 3 mars 2005 relative au service public en milieu rural ;

Circulaire du ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, du 2 août 2005 relative à l'accès aux services dans les territoires et au rôle des préfets dans la connaissance des besoins et la définition des stratégies ;

Circulaire du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer du 10 août 2005 relative à l'organisation des transferts vers les conseils généraux ;

Circulaire du ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, et du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer du 6 décembre 2005 relative à l'application de la loi libertés et responsabilités locales, au transfert et déclassement des routes nationales d'intérêt local et au processus de transfert de personnels.

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer à Mesdames et Messieurs les préfets (directions régionales de l'équipement, directions départementales de l'équipement).

La loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales (loi LRL), précise notamment dans ses articles 104 et 119, les modalités qui s'appliquent aux transferts de parties de services de l'Etat aux collectivités territoriales.

La présente circulaire vise à donner les principes généraux qui permettent de préparer les transferts de services pour ce qui concerne l'immobilier des services. Les questions liées aux biens meubles seront traitées dans une circulaire relative aux moyens de fonctionnement qui vous sera adressée prochainement.

Il vous appartiendra, en tant que responsable de la gestion du patrimoine immobilier des services de l'Etat placés sous votre autorité, conformément aux dispositions du décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets et à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et les départements, de valider la stratégie patrimoniale proposée par les services déconcentrés du ministère de l'équipement.

1. Le contexte juridique

Jusqu'à la loi de décentralisation n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat, la mise à disposition de biens du domaine public de l'Etat au profit de collectivités locales s'effectue par le biais du transfert de gestion.

Les dispositions des articles 19 à 24 de la loi précitée du 7 janvier 1983, (codifiées aux articles L. 1321-1 à L. 1321-6 du code général des collectivités territoriales) ont mis en place un nouveau mécanisme juridique en instituant le principe selon lequel le transfert d'une compétence de l'Etat à une collectivité territoriale entraîne de plein droit la mise à disposition

de la collectivité bénéficiaire des biens meubles et immeubles utilisés à la date de ce transfert pour l'exercice de cette compétence.

La loi n° 2004-809 du 13 août 2004 précise, dans son article 104, que les services et parties de services participant à l'exercice des compétences de l'Etat transférées aux collectivités ou à leurs regroupements seront transférés selon les modalités prévues aux articles L. 1321-1 à L. 1321-8 du code général des collectivités territoriales.

Cette même loi ne remet pas en cause le principe de mise à disposition gratuite de l'Etat de locaux par les collectivités territoriales sur le fondement de l'article 13 de la loi n°85-1098 du 11 octobre 1985 relative à la prise en charge par l'Etat, les départements et les régions des dépenses de personnel, de fonctionnement et d'équipement des services placés sous leur autorité.

Initialement, la liste des biens mis à disposition gratuitement de l'Etat par les collectivités territoriales, sur le fondement de l'article 13 précité, figurait en annexe aux conventions conclues entre le représentant de l'Etat dans le département et le président du Conseil général sur le fondement de l'article 26 de la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions et du décret d'application n° 82-243 du 15 mars 1982.

Actuellement et sur le fondement des articles 7 et suivants de la loi du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat, cette liste figure, d'une part, en annexe aux conventions conclues en application du décret n° 87-100 du 13 février 1987 entre le représentant de l'Etat dans le département et le président du Conseil général et, d'autre part, à celles conclues en application du décret n° 92-1465 du 31 décembre 1992.

Ces annexes ne peuvent être modifiées que d'un commun accord entre les parties et sont considérées par les juridictions administratives comme de véritables contrats, la responsabilité contractuelle des parties pouvant être engagée en cas de non-respect des stipulations contractuelles.

Annexe n° 8. Décomposition du prix « P » du marché de 2012

- Le prix P1 (annexe 3.1) correspondait aux divers tarifs de location (variant selon la nature du véhicule), avec possibilité de rachat par la SPL Trans-Landes, et à la description du parc de véhicules proposés pour exploiter les réseaux de transports détaillés aux annexes 1 et 2 du dossier de consultation.
- Le prix P2 (annexe 3.1) correspondait aux coûts des assurances, de la maintenance des véhicules, de l'entretien de la billetterie, des radios du système d'aide à l'exploitation et d'information des voyageurs (SAEIV), du passage des véhicules au service des mines et des visites régulières de contrôle technique, de la prise en charge des opérations liées à la publicité sur les véhicules, de la gestion technique et financière des accidents, de la fourniture en pneumatiques pour l'ensemble des véhicules.
- Le prix P3 (annexe 3.2) correspondait à la mission de fourniture et de gestion du gazole. Dans un premier temps, il était prévu une facturation par véhicule des consommations réelles de carburant. Ce décompte, fastidieux à établir, a conduit la régie à procéder à une refacturation mensuelle basée sur un calcul prenant en compte la consommation moyenne réelle, en litre de carburant, par catégorie de véhicule, multipliée par le prix moyen pondéré du gazole, hors TICPE, établi au 31 décembre de l'exercice précédent. Une régularisation, à partir du prix moyen pondéré du gazole, calculée en fin d'exercice courant, sur la base des achats de l'année, était ensuite appliquée.
- Le prix P4 (annexe 3.3) correspondait au coût de location, d'entretien, d'assurances, des équipements et locaux d'exploitation. La régie a proposé divers coûts au m² pour les locaux d'exploitation pour les places de parking mobilisée par les véhicules de la société Trans-Landes (véhicules de transport et véhicules de services ou utilitaire). La formule de révision prévue dans le dossier de réponse, a été appliquée au 1^{er} janvier de chaque exercice.
- Le prix P5 correspondait à la mission de mise à disposition des effectifs de conduite, à titre temporaire, du 1er juin 2012 au 3 septembre 2012. Néanmoins, pas la suite, la régie a continué de facturer mensuellement, sur la base d'un coût horaire de 25 € HT de l'heure, fixé fin 2014. Chaque année, à l'issue de la clôture des comptes de chaque entité, une facture de régularisation était établie au 31/12/N, sur la base du coût réel des charges salariales.

Annexe n° 9. Réponses de l'ordonnateur sur ses nombreux déplacements

4.2 Les remboursements de frais de mission du Directeur

La suite du rapport provisoire se concentre sur les remboursements des frais de mission du Directeur⁴⁸, et plus spécifiquement sur le nombre de kilomètres effectués, l'utilisation d'un véhicule personnel, le barème utilisé pour le remboursement des frais, ainsi que certains déplacements effectués par le Directeur.

⁴⁸ *Développements 5.1.3.2 du rapport provisoire, page 45 et suivantes.*

Les éléments relevés par le rapport provisoire appellent de la part de la régie les observations suivantes.

La Chambre Régionale des Comptes porte tout d'abord son attention sur le nombre de kilomètres effectués par le Directeur pendant la période examinée⁴⁹.

⁴⁹ *Point 163, page 45 du rapport provisoire.*

Le nombre de kilomètres professionnels parcourus s'explique cependant aisément par l'implantation des 17 sites de la régie, sites qui sont répartis sur la totalité du département des Landes, 2^{ème} département le plus vaste de France (9 243 km²) avec des lignes régulières interurbaines, scolaires et de transport de personnel qui desservent les Pyrénées-Atlantiques (Bayonne, Anglet, Orthez) et la Gironde (il existait 2 lignes puis 1 ligne vers Bordeaux).

De plus, depuis la perte du réseau urbain de Mont-de-Marsan en 2011, le Directeur a participé à renforcer l'implantation de la régie sur le sud bassin de Bordeaux (urbain de Biscarrosse, TAD de Biscarrosse, étude du rachat des autocars J à Mimizan, des autocars D à Belin Béliet,) et surtout dans le Sud des Landes, au nord de Bayonne (navettes estivales d'Ondres, de Saint-Martin de Seignanx, 14 circuits scolaires desservant le lycée de Saint-Vincent de Tyrosse, nouvelle ligne 7). De plus, le Directeur a accompagné, en cohérence avec les décisions prises par le département des Landes, le Directeur de Trans-Landes dans la mise en relation avec les élus locaux et a contribué au développement de l'activité de la SPL (Biscabus, Couralin, MACS...).

Et il n'est pas superflu de préciser que toutes ces zones de chalandise se trouvent à 200 km aller-retour (hors Couralin : 110 kms AR) de Mont-de-Marsan, siège de la régie.

Le rapport aborde ensuite la question de l'utilisation par le Directeur de son véhicule personnel, et du remboursement des frais kilométriques selon les barèmes de l'arrêté du 26 août 2008 modifiant l'arrêté du 3 juillet 2006⁵⁰.

⁵⁰ *Point 164, page 46 du rapport provisoire.*

Concernant tout d'abord l'utilisation d'un véhicule personnel, la régie tient à rappeler que sur la lettre d'engagement du Directeur en date du 10 mai 1990 figurait bien une voiture de fonction (Pièce n°6) mais qu'après son embauche effective, il lui a été demandé d'acheter un véhicule avec remboursement de ses kilomètres professionnels.

Concernant par ailleurs le barème utilisé, il faut préciser que si le barème appliqué initialement au remboursement desdits frais était calqué sur celui du personnel d'Etat, le conseil d'administration de la régie a décidé, par délibération en date du 1er avril 1993, le remboursement des frais kilométriques sur la base du barème de l'administration fiscale (Pièce n°7).

La régie s'étonne par ailleurs de la mention qui est faite par le rapport provisoire à « certains points concernant le Directeur », alors même que le règlement de l'organisation du cadre vaut application pour l'ensemble du personnel et notamment le personnel sédentaire cadre, et ce compris le Directeur.

[...]

De façon générale, il apparaît nécessaire d'insister, de façon générale, sur la circonstance que rien ne s'oppose, en droit, à ce qu'un Directeur d'établissement public industriel et commercial, indépendamment de son statut particulier d'agent contractuel de droit public, soit soumis à des stipulations issues d'une convention collective ou d'accords collectifs d'entreprise, d'autant que le niveau de remboursement s'inscrit dans les limites fixées par l'administration fiscale et validée par le conseil d'administration de la RDTL.

Dans un premier temps, le Tribunal des conflits avait jugé que la circonstance que le contrat d'un agent public se réfère à une stipulation d'une convention collective était indifférente sur la compétence de la juridiction administrative⁵⁶.

⁵⁶ TC, 23 octobre 1989, M. Patrick X., req. n° 02573 ; v., encore, TC, 19 février 1990, M. Espie, req. n° 2590.

Le Conseil d'Etat a, par la suite, reconnu que le contrat d'un agent non titulaire pouvait faire référence à des dispositions d'une convention collective⁵⁷. Dans cette affaire, la référence faite à la convention collective de la métallurgie de la région parisienne avait été circonscrite à la rémunération de l'intéressé par un avenant. Dès lors, l'intéressé ne pouvait prétendre au bénéfice que de ces seules dispositions la convention collective susvisée.

⁵⁷ CE, 29 juillet 1994, Ministre de la Défense c/ Solatges, req. n° 119263.

La Cour administrative d'appel de Versailles a été conduite à admettre la même solution, concernant les dispositions relatives à la rémunération d'une convention collective⁵⁸. non titulaire puisse préciser les droits et obligations de l'agent et les modalités de sa rémunération par référence à une convention collective⁵⁹.

⁵⁸ CAA Versailles, 20 avril 2017, M. A...., req. n°15VE01820.

⁵⁹ CAA Nantes, 21 octobre 1999, M. Y..., req. n° 95NT01407 et n° 95NT01408.

[...]

Le rapport se concentre par la suite sur les déplacements du Directeur, notamment lorsqu'il se rendait au centre d'exploitation de Saint-Vincent-de-Paul⁵³.

⁵³ Point 168, page 46 du rapport provisoire

Pour la période examinée (2013 à 2018), le Directeur se rend effectivement pour plus de 80% de son temps en dehors du siège social, et notamment sur le site qui a connu le plus fort développement, à savoir celui de Saint-Vincent-de-Paul, près de Dax.

Ces déplacements suscitent des observations du rapport provisoire qui relève que le contrat du Directeur « ne précise rien quant à son lieu de travail, et que par ailleurs son bureau est situé à Saint-Vincent-de-Paul depuis 2007 »⁵⁴.

⁵⁴ Point 169, page 47 du rapport provisoire.

Avant d'en venir aux sites sur lesquels le Directeur a pu exercer ses fonctions, il n'est pas superflu d'apporter quelques éclairages quant à la notion de résidence d'emploi.

Le terme de « lieu de la résidence d'emploi » résulte d'une réminiscence historique du statut

social de la SNCF qui a été, dans la pratique, étendue aux entreprises soumises à la convention collective nationale des voies ferrées d'intérêt local (VFIL), ce qui a été le cas de la RDTL depuis 1947, date de sa création.

L'application de la VFIL a perduré pendant plus de 65 ans, ainsi que les grilles de classification qui déterminent encore aujourd'hui les rémunérations.

Il ne faut effectivement pas omettre que c'est loi du 3 octobre 1940 relative au régime du travail des agents des chemins de fer de la Société Nationale des Chemins de fer français qui est venue fixer le régime de travail des agents des chemins de fer secondaires d'intérêt général, et ceux des agents des chemins de fer d'intérêt local. Pour rappel, la régie a été soumise aux dispositions de la convention collective nationale des voies ferrées d'intérêt local jusqu'en 2012, avec maintien de tous ces avantages et droits acquis lorsque la CCNTR a été adoptée à la faveur de la création de la SPL.

Ces termes sont d'ailleurs toujours employés dans les contrats de travail des agents de la SNCF, ainsi que dans bon nombre de régies départementales dont la RDTL (Pièce n°10) C'est la raison pour laquelle une annexe de la convention de la VFIL fait bien référence à la RDTL qui figure parmi les réseaux dont le personnel relève totalement de la convention VFIL.

La précision du lieu de la résidence d'emploi est donc une donnée de référence contractuelle d'ordre essentiel, dont a bénéficié notamment tout le personnel de la RDTL, y compris son Directeur en 1990.

A cet égard, il sera noté que le rapport provisoire reprend les termes de « lieu de résidence d'emploi » au point 213, relatif au remisage des véhicules, en indiquant que « la note se limite à indiquer que l'usage du véhicule, à titre personnel, est interdit et que ce dernier sera laissé sur le lieu de la résidence d'emploi lors des congés ». Il ne fait donc pas de doute que ces termes ont pour finalité de préciser la localisation du lieu de travail.

Il ne serait pas inutile de se rapporter également sur ce point aux dispositions de l'accord d'entreprise en date du 19 juin 2012 conclu au sein de la régie qui, dans son article 9.4, traite de la résidence d'emploi du personnel de conduite et rappelle que le principe reste la référence à une seule résidence d'emploi.

Ce rappel opéré, il sera insisté sur la circonstance que depuis 1990, date de son embauche, la résidence d'emploi du Directeur de la régie départementale est au siège de la RDTL, à Mont-de-Marsan (siège de sa collectivité de rattachement, le département des Landes).

La résidence d'emploi du Directeur qui sert de base de calcul pour le remboursement des frais kilométriques n'a pas changé depuis sa date d'embauche, même s'il a changé à quatre reprises de domicile (Mont-de-Marsan, Capbreton, Seignosse, Andernos).

Pour rappel, ce même principe et ces mêmes modalités de calcul pour le remboursement des kilomètres sont appliqués à l'ensemble du personnel.

En complément de ce qui précède, le Directeur rappelle qu'il disposait d'un bureau dédié à Mont-de-Marsan jusqu'en 2016 (et non jusqu'en 2007, comme indiqué dans le rapport provisoire).

Compte tenu de l'augmentation des effectifs liée au développement de l'activité, le Directeur a décidé de « réorganiser » deux grands bureaux (celui du service exploitation et le sien du fait de ses nombreux déplacements) pour accueillir quatre salariés du service RH et du service Etudes et Méthodes, afin d'éviter des frais coûteux d'extension du bâtiment de Mont-de-Marsan.

La résidence d'emploi du Directeur n'a donc pas changé : il bénéficie toujours d'un bureau dit de « passage » à Mont-de-Marsan. Quand le Directeur ne profite pas du bureau de Saint-Vincent-de-Paul, il est occupé par le Responsable Système d'infos et HQSE (C. Save).

Le rapport provisoire ne peut, par conséquent, considérer que le Directeur « n'est pas en mission lorsqu'il se rend sur le site de Saint-Vincent-de-Paul pour y prendre ses fonctions »⁵⁵ au vu du cadre des indemnités kilométriques sus examinées, qui se décomptent à partir du lieu de travail que constitue la résidence d'emploi.

⁵⁵ Points 169 et 170, page 47 du rapport provisoire.

Compte tenu des considérations juridiques et factuelles, il ne peut être reproché au Directeur de la régie de ne pas avoir utilisé un véhicule de services dont la jouissance, bien qu'initialement prévue (Pièce n°11), n'a jamais été effective.

Du reste, le Directeur a déjà utilisé des véhicules de service, mais peu souvent dans la mesure où leur quasi-affectation (Pièce n°12) diminue la flexibilité du système de mise à disposition.

Cette flexibilité liée à l'exigence des nombreux déplacements pour la pérennité des activités de la régie explique aussi (outre le « package » lié au recrutement du Directeur), l'engagement pris par le conseil d'administration de la régie en 1990 de lui affecter une voiture de fonction.

Enfin, et pour clore l'examen du remboursement de frais de mission du Directeur, le rapport provisoire pointe l'absence d'étude préalable du coût économique des déplacements du Directeur, alors que celui-ci a effectué des déplacements d'une longue distance, notamment à Paris, avec son véhicule personnel⁶⁰.

⁶⁰ Point 171, page 47 du rapport provisoire.

Il faut ici préciser que ces déplacements, tous d'ordre professionnel, sont majoritairement liés à la vie de l'association AGIR (Association pour la Gestion Indépendante des Réseaux de Transport Routiers de Voyageurs), dont la régie est membre et sur laquelle elle s'appuie (formations, groupe de travail, échanges, etc...).

Pour rappel, [le directeur de la régie] est membre du bureau, du Conseil d'Administration et Vice-président de l'association depuis 1993. Cette association qui a toujours défendu le principe de libre administration des collectivités territoriales (la gestion directe de la mobilité via des EPIC, Régies directes ou SPL notamment) comptait alors 18 adhérents, pour en compter 260 à ce jour.

De plus, le Directeur a représenté la « voix » d'AGIR (avec 2 autres Directeurs) auprès de l'UTP (Union patronale des Transports Publics) à Paris et il était aussi adhérent du GEPIC (Groupement des EPIC Transport).

Le Directeur a effectivement utilisé sa voiture pour se rendre à Paris, à raison de six allers-retours en six ans (période de contrôle : 2013 à 2018) même s'ils sont parfois liés à des circonstances exogènes (grève SNCF par exemple, du 14 mai au 18 mai 2018– Pièce n°13)

Les quatre autres déplacements en 6 ans ont été motivés par le fait de s'arrêter au Mans (pas de facture d'hôtel, ni de restauration, ni de km supplémentaire par rapport au trajet Mont-de-Marsan – Paris et aller-retour AGIR depuis l'hôtel) dont le Directeur est originaire. Sans arrêt au Mans, l'arrivée la veille sur Paris aurait généré une nuit d'hôtel supplémentaire avec petit déjeuner (115 € Ibis Montparnasse), un dîner (35 € environ) soit une « non-dépense » de 150 €.

Annexe n° 10. Réponses de l'ordonnateur sur son emploi du temps et les anomalies de remboursements de frais

Le rapport provisoire insiste également, en huitième lieu, sur la circonstance que les feuilles de déplacements, les fiches de frais, les fiches récapitulatives de déplacements ou encore les décomptes de temps de travail n'étaient pas visés par le Président du conseil d'administration, ce qui mettrait en évidence, selon le rapport provisoire, une absence de contrôle des instances dirigeantes de la régie⁶⁸.

⁶⁸ Point 181, page 51 du rapport provisoire.

La régie entend ici préciser que, et bien que le Président du conseil d'administration ne soit pas le représentant exécutif d'un EPIC, le Directeur (en accord avec l'agent comptable) avait demandé à ce que ses fiches de frais soient visées par le Président. Les feuilles de déplacements pourraient sans problème et tout autant être visées par le Président du conseil d'administration.

Il ne peut par ailleurs être considéré qu'il n'y avait pas de contrôle ou d'anomalies dans la mesure où notamment, et s'agissant des congés, le Directeur pose ses congés payés via un logiciel interne de GPRH (SAGE).

Enfin, il importe de préciser que le Directeur a toujours rendu compte auprès de ses Présidents et conseils d'administration, et ce depuis 29 ans. Si anomalie ou absence de contrôle il y avait eu, celles-ci se seraient faites jour depuis.

La régie prend néanmoins compte, sur le fond, des observations de la régie et mets actuellement en place les conditions d'un contrôle justifiable formellement.

Le rapport fait état, en treizième lieu, d'invitations de certaines personnes n'étant pas identifiées, ou de personnes dont le lien avec la régie ne serait pas établi⁷³.

⁷³ Point 186, page 52 du rapport provisoire.

Or il est précieux de relever que les rendez-vous dont il est fait état dans le rapport provisoire sont tous liés à la création d'un tissu relationnel qui gravite autour du monde professionnel, qu'il s'agisse des rendez-vous avec l'association CLE (Club Landes Entreprises) ou des rendez-vous avec d'anciens élèves de l'IFG-ICG Aquitaine, qui sont cadres supérieurs, dirigeants d'entreprises landaises, bordelaises ou des Pyrénées-Atlantiques, ou qui ont été investis de mandats électifs.

Les lieux des rencontres sont à chaque fois différents, sachant que l'association CLE a plus une résonance landaise alors que celle de l'IFG-ICG Aquitaine a une consonance plus régionale.

Quant aux 2 rendez-vous avec des responsables de la Banque Courtois auxquels le rapport provisoire fait référence⁷⁴, ceux-ci s'expliquent simplement par le fait que le Directeur, client de cette banque, a été sollicité par ces responsables bancaires qui souhaitaient placer des lignes de crédit ou des prêts à la RDTL, ce que le Directeur a toujours refusé.

[...]

Les frais de mission du Directeur représentent ainsi en fait 7,54 % des frais de mission en 2018.

Il faut par ailleurs préciser que l'ensemble des frais engagés le sont dans le seul intérêt de la régie (et dans la coopération entre la régie et Trans-Landes) et sont proportionnés en fonction de leur nature et des circonstances.

Ces frais et leurs natures ne sont en effet que le reflet et l'expression d'un développement régulier de la régie et de sa « reconversion » qu'a souhaité lui donner le conseil d'administration de la régie et ses Présidents via son Directeur, depuis son embauche en 1990, que ce soit en termes de chiffre d'affaires (qui est passé de 5, 6 M€ en 1990 à 21 M€ en 2018 hors refacturations), d'activités (la RDTL a été quasiment la seule Régie française à décliner l'ensemble des activités liées au transport : lignes régulières, scolaires, transport de personnel, tourisme, transport à la demande, gestion d'une gare routière, services urbains...), de représentations [...] et de résultats (c'est la 1ère Régie EPIC à inclure dès 1993 une clause de restitution des bénéfices au profit de son Autorité de tutelle).

Annexe n° 11. Exemples significatifs d'enchaînement des déplacements sur une journée

Le directeur a déclaré s'être rendu :

- à Saint-Vincent-de-Paul, Mont-de-Marsan, Dax et Bordeaux, le 29 octobre 2015 ;
- à Saint-Vincent-de-Paul, puis à Arès et enfin à Vieux Boucau (378 km), le 8 juillet 2016 ;
- à Bayonne, puis à Saint-Vincent-de-Paul, puis à Mont-de-Marsan (218 Km), le 16 septembre 2016 ;
- à Angresse, puis à Capbreton, puis à Saint-Vincent-de-Paul, puis à Dax (210 Km), le 11 juillet 2018 ;
- à Saint Vincent-de-Tyrosse, puis à Saint-Vincent-de-Paul, puis à Mont-de-Marsan, puis à nouveau à Saint-Vincent-de-Paul (219 km), le 30 août 2018.

Réponses apportées sur les déplacements effectués dans le cadre du mi-temps thérapeutique

Concernant du reste, en vingt-sixième lieu, les déplacements effectués par le Directeur à Cap Breton en 2018 pour aller consulter deux médecins, ceux-ci s'inscrivent là encore dans le cadre professionnel puisque ceux sont les avis de ces professionnels de santé qui déterminent le temps partiel thérapeutique dans le cadre contractuel qui lie le Directeur à la RRTL.

Enfin, pour achever les développements qu'elle consacre aux « anomalies relevées dans l'emploi du temps et les remboursements de frais » du Directeur, la Chambre fait état, en vingt-septième lieu, de plusieurs déplacements qu'elle qualifie de privés, Il en va ainsi des déplacements effectués en octobre et novembre 2018 sur Bordeaux, ainsi que le 16 mai 2018 à Paris.

Il doit tout d'abord être insisté sur le fait que le temps de travail du Directeur s'inscrit dans le cadre d'un temps partiel thérapeutique depuis le 3 mai 2018. Le médecin traitant a en effet acté une organisation basée sur 3 à 4 jours de travail par semaine les six premiers mois du temps partiel. Actuellement, le médecin a conseillé 2 jours de travail, en fonction des exigences liées au travail et à l'état de santé du Directeur.

Cette organisation contractuelle est construite après avis de 2 professeurs situés à Bordeaux qui restituent leur avis et comptes rendus auprès du médecin référent. C'est donc dans le cadre professionnel que s'inscrivent ces deux rendez-vous. Les autres rendez-vous et traitements quotidiens liés à la maladie rare dont souffre le Directeur et à ses effets secondaires (injections tous les 14 jours, prescrites par l'hôpital) ne font évidemment l'objet d'aucune déclaration à titre professionnel.

Annexe n° 12. Les relations de la régie avec son autorité organisatrice des transports, cadre contractuel

L'article 73 du traité instituant la communauté européenne, repris par l'article 9 du règlement (CE) n° 1370/2007 dispose que sont compatibles « *les aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports ou qui correspondent au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public* ».

Une collectivité peut ainsi verser des aides financières à une entreprise intervenant dans le secteur concurrentiel des transports, dès lors que celle-ci réalise des missions de service public, générant des obligations spécifiques à l'exercice desdites activités²⁶⁵.

L'article 5 du règlement (CE) n° 1370/2007 prévoit que « *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 [...] d'attribuer directement des contrats de service public à une entité juridiquement distincte sur laquelle l'autorité locale compétente [...]* ». L'article 3 précise que « *Lorsqu'une autorité compétente décide d'octroyer à l'opérateur de son choix un droit exclusif et/ou une compensation, quelle qu'en soit la nature, en contrepartie de la réalisation d'obligations de service public, elle le fait dans le cadre d'un contrat de service public* ». La collectivité compétente doit ainsi formaliser ces éléments au sein d'un contrat d'obligation de service public (COSP).

L'article 4 du même règlement européen définit le contenu obligatoire d'un tel contrat. Il doit :

- définir clairement les obligations de service public que l'opérateur de service public doit remplir, ainsi que les zones géographiques concernées ;
- établir à l'avance, « *de façon objective et transparente* », « *les paramètres sur la base desquels la compensation, s'il y a lieu, doit être calculée* », et « *la nature et l'ampleur de tous droits exclusifs accordés, de manière à éviter toute surcompensation* » ;
- expliciter les modalités de répartition des coûts liés à la fourniture des services²⁶⁶ ;
- préciser les modalités de répartition des recettes liées à la vente des titres de transport, ces dernières pouvant être conservées par l'opérateur, remises à l'AO ou partagées ;
- prévoir la durée du contrat de service public, qui ne doit pas dépasser 10 ans pour les services d'autobus.

Concernant le calcul de la compensation, l'article 6²⁶⁷ de règlement stipule qu'elle ne peut « *excéder un montant correspondant à l'incidence financière nette, équivalant à la somme des incidences, positives ou négatives, dues au respect de l'obligation de service public sur les coûts et les recettes de l'opérateur de service public* ». Le règlement ajoute que : « *Les incidences sont évaluées en comparant la situation où l'obligation de service public est remplie avec la situation qui aurait existé si l'obligation n'avait pas été remplie* ». Il est ainsi conseillé que « *pour calculer l'incidence financière nette* », l'AO « *s'inspire* » de la formule suivante :

²⁶⁵ Arrêt Altmark de la Cour de justice de l'Union européenne du 24 juillet 2003.

²⁶⁶ Ces coûts peuvent comprendre notamment les coûts de personnel, d'énergie, d'infrastructure, de maintenance et de réparation des véhicules de transport public, du matériel roulant et des installations nécessaires au fonctionnement des services de transport de voyageurs, des coûts fixes et une rémunération appropriée du capital.

²⁶⁷ Cet article renvoie à l'annexe du règlement 1370.

- « *coûts occasionnés par une obligation de service public ou un ensemble d'obligations de service public imposées par la ou les autorités compétentes et figurant dans un contrat de service public et/ou dans une règle générale ;*
- *moins toute incidence financière positive générée au sein du réseau exploité au titre de l'obligation ou des obligations de service public en question ;*
- *moins les recettes tarifaires ou toute autre recette générée lors de l'exécution de l'obligation ou des obligations de service public en question ;*
- *plus un bénéfice raisonnable, égal à une incidence financière nette ».*

En outre il est précisé, en annexe du règlement (CE) 1370/2007, qu'« *Afin d'augmenter la transparence et d'éviter les subventions croisées, lorsqu'un opérateur de service public non seulement exploite des services compensés soumis à des obligations de service de transports publics, mais exerce également d'autres activités, la comptabilité desdits services publics doit être séparée, de façon à satisfaire au moins aux conditions suivantes :*

- *les comptes d'exploitation correspondant à chacune de ces activités doivent être séparés et la part des actifs correspondants et les coûts fixes doivent être affectés selon les règles comptables et fiscales en vigueur,*
- *tous les coûts variables, une contribution adéquate aux coûts fixes et un bénéfice raisonnable liés à toute autre activité de l'opérateur de service public ne peuvent en aucun cas être imputés au service public en question,*
- *les coûts du service public doivent être équilibrés par les recettes d'exploitation et les versements des autorités publiques, sans transfert possible des recettes vers un autre secteur d'activité de l'opérateur de service public ».*

L'annexe ajoute que « *Le calcul des coûts et des recettes doit être effectué en conformité avec les règles comptables et fiscales en vigueur ».*

Cette législation a été transposée dans le droit national. L'article L. 221-3 du CT, créé par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 stipule que : « *[...] l'exécution des services de transport public de personnes réguliers et à la demande est assurée, pour une durée limitée dans les conditions prévues par le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route [...] 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 ».* L'article 16 du décret n° 85-891 du 16 août 1985²⁶⁸, puis, à compter du 22 mai 2014, l'article R. 1221-5 du CT, ont prévu quant à eux, pour la période examinée, que « *Le règlement intérieur détermine les modalités juridiques et financières de fonctionnement de la régie »* et que « *Le cahier des charges fixe les obligations de la régie à l'égard des usagers et des tiers ».*

²⁶⁸ Décret relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes.

La jurisprudence du Conseil d'État donne une définition d'un COSP. L'arrêt n° 365500²⁶⁹ du 5 mars 2014 du Conseil d'État, définit, dans son 3^{ème} considérant, quelle doit être la teneur d'un COSP. La convention doit mentionner « *notamment sa durée, la consistance des services, les conditions de leur exploitation, les modalités de leur financement, y compris pour ce qui concerne le financement du matériel roulant affecté à cette exploitation, ainsi que les principes et les règles de leur tarification* ». Elle doit indiquer « *les dessertes assurées, la fréquence des circulations, les objectifs de qualité de service et les prestations inhérentes au voyage devant être proposées* » et préciser « *les catégories des charges liées à la fourniture des services et leurs modalités d'évaluation* ».

²⁶⁹ Communauté d'agglomération Maubeuge-Val de Sambre/SNCF.

Chambre régionale des comptes Nouvelle-Aquitaine

Adresse : 3, place des Grands-Hommes

Les publications de la chambre régionale des comptes
Nouvelle-Aquitaine
sont disponibles sur le site :
www.ccomptes.fr/fr/crc-nouvelle-aquitaine

CS 30059 ■ 33064 BORDEAUX CEDEX

Adresse méil : nouvelleaquitaine@crtc.ccomptes.fr