



Formation plénière

DOSSIER CB N° 2023-66-005

Commune d'Argelès-sur-Mer

N° codique : 066001008

Département des Pyrénées-Orientales

*Article L. 1411-18
du code général des collectivités territoriales*

AVIS

LA CHAMBRE RÉGIONALE DES COMPTES OCCITANIE,

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L. 1411-1 à L. 1411-18, R. 1411-6, R. 1612-8, R. 1612-12 et R. 1612-13 ;

Vu le code des juridictions financières, notamment ses articles L. 211-12, L. 244-1, L. 244-2, R. 234-1 et R. 244-1 ;

Vu le code de la commande publique ;

Vu les lois et règlements relatifs aux budgets des communes et de leurs établissements publics communaux et intercommunaux ;

Vu les arrêtés du 6 décembre 2022, de la présidente de la chambre régionale des comptes Occitanie, n° 2023-02 relatif aux formations de délibéré et n° 2023-03 relatif aux attributions des sections et autres formations délibérantes ;

Vu la lettre du 9 mars 2023, enregistrée le même jour au greffe de la chambre, par laquelle le préfet des Pyrénées-Orientales a saisi la chambre, au titre de l'article L. 1411-18 du code général des collectivités territoriales, de la délégation de service public portant sur l'exploitation des transports publics de la commune d'Argelès-sur-Mer, conclue le 21 février 2023 avec la société « *Transports Pagès* », filiale de la société « *Keolis* » ;

Vu les pièces transmises par la préfecture des Pyrénées-Orientales ;

Vu la lettre de M. Patrice Ros, vice-président, président par intérim, du 15 mars 2023 par laquelle l'ordonnateur a été informé de la saisine susvisée et invité à faire part de ses observations, soit par écrit, soit oralement, dans les conditions prévues aux articles L. 244-1 et R. 244-1 du code des juridictions financières ;

Vu les observations et documents recueillis en cours d'instruction auprès de la commune ;

Vu l'ensemble des pièces à l'appui du dossier, dont les dernières pièces ont été reçues le 28 mars 2023 ;

Vu les conclusions du procureur financier près la chambre régionale des comptes Occitanie ;

Après avoir entendu Mme Céline Bril, première conseillère, en son rapport ;

ÉMET L'AVIS SUIVANT :

Sur la compétence de la chambre et la recevabilité de la saisine

1. Aux termes de l'article L. 1411-18 du code général des collectivités territoriales auquel renvoie l'article L. 211-12 du code des juridictions financières : *« les conventions relatives à des délégations de service public peuvent être transmises par le représentant de l'Etat dans le département à la chambre régionale des comptes. Il en informe l'autorité territoriale concernée. La chambre régionale des comptes examine cette convention. Elle formule ses observations dans un délai d'un mois à compter de sa saisine. L'avis de la chambre régionale des comptes est transmis à la collectivité territoriale ou à l'établissement public intéressé et au représentant de l'Etat. Les dispositions de l'article L. 244-1 du code des juridictions financières sont applicables. L'assemblée délibérante est informée de l'avis de la chambre régionale des comptes dès sa plus proche réunion ».*

2. Le préfet des Pyrénées-Orientales, par lettre susvisée du 9 mars 2023, enregistrée le même jour au greffe de la chambre, a saisi la chambre régionale des comptes en application de l'article L. 1411-18 du code général des collectivités territoriales, de la délégation de service public portant sur l'exploitation des transports publics de la commune d'Argelès-sur-Mer, conclue le 21 février 2023 avec la société Transports Pagès (groupe Keolis).

3. Le préfet a qualité pour agir.

4. D'une part, aux termes de l'article L. 1411-1 du code général des collectivités territoriales : *« les collectivités territoriales, leurs groupements ou leurs établissements publics peuvent confier la gestion d'un service public dont elles ont la responsabilité à un ou plusieurs opérateurs économiques par une convention de délégation de service public définie à l'article L. 1121-3 du code de la commande publique préparée, passée et exécutée conformément à la troisième partie de ce code ».* D'autre part, aux termes de l'article L. 1121-3 du code de la commande publique : *« un contrat de concession de services a pour objet la gestion d'un service. Il peut consister à concéder la gestion d'un service public. Le concessionnaire peut être chargé de construire un ouvrage ou d'acquérir des biens nécessaires au service. La délégation de service public mentionnée à l'article L. 1411-1 du code général des collectivités territoriales est une concession de services ayant pour objet un service public et conclue avec une collectivité territoriale, un établissement public local, un de leurs groupements, ou plusieurs de ces personnes morales ».*

5. Sous réserve de l'appréciation du juge du contrat, la convention dont la chambre est saisie se présente en l'espèce comme une délégation de service public au sens des articles L. 1411-1 du code général des collectivités territoriales et L. 1121-3 du code de la commande publique précités. Le préfet est ainsi fondé à saisir la chambre.

6. Cette saisine, relative à une commune relevant de la compétence de la chambre au titre de l'article L. 211-4 du code des juridictions financières, est, par suite, recevable.

7. En application des dispositions de l'article R. 1411-6 du code général des collectivités territoriales : *« le préfet qui saisit la chambre régionale des comptes d'une convention relative à une délégation de service public, en application de l'article L. 1411-18, joint à cette saisine, outre le texte intégral de l'acte, tous documents et renseignements utiles à son examen et relatifs à sa passation. Les dispositions des articles R. 244-1, R. 263-13 et R. 263-41 du code des juridictions financières ainsi que celles des articles R. 1612-8, R. 1612-12 et R. 1612-13, relatives au contrôle des actes budgétaires, sont applicables. La chambre rend un avis motivé dans lequel elle examine notamment les modalités de passation, l'économie générale de la convention ainsi que son incidence financière sur la situation de la collectivité ou de l'établissement public concerné. Cet avis est notifié au préfet ainsi qu'à la collectivité ou à l'établissement public intéressé. Il est communicable dès qu'a lieu la première réunion de l'assemblée délibérante suivant sa réception par la collectivité ou l'établissement public concerné ».*

8. La saisine doit être accompagnée de tous les documents prévus par l'article R. 1411-16 du code général des collectivités territoriales précité. Par ailleurs, en application des dispositions combinées de ce même article et de l'article R. 1612-8 du même code, le délai d'un mois dont dispose la chambre pour se prononcer court à compter de la réception de l'ensemble des documents dont la production est requise. Les derniers documents nécessaires à l'instruction ont été produits le 28 mars 2023. Par suite, la saisine doit être regardée comme complète à compter de cette date.

9. La chambre, dans son avis, a examiné les trois points sur lesquels elle a été saisie par le préfet, par ailleurs définis à l'article R. 1411-6 du code général des collectivités territoriales précité : les modalités de passation, l'économie générale de la convention et son incidence financière sur la situation de la commune d'Argelès-sur-Mer.

Sur les faits

10. Classée station de tourisme depuis le décret du 16 juillet 2014, la commune d'Argelès-sur-Mer a renforcé son offre de transport public depuis 2021. Avant cette date, le service proposé recouvrait d'une part, des lignes scolaires sous l'égide de la région, et, d'autre part, des lignes touristiques en saison assurées par un « *petit train touristique* » exploité par la société « *Trainbus-Les petits trains d'Argelès* », dont deux lignes à l'initiative de la commune sous la forme d'une convention d'occupation du domaine public. Après s'être déclarée autorité organisatrice de mobilité par délibération du 18 mai 2021, la commune a créé un service de transport urbain, géré en régie et dont le démarrage s'est effectué le 1^{er} juillet 2021. En 2022, la région a transféré à la commune la compétence transport scolaire, pour laquelle celle-ci a conclu un marché public le 22 décembre 2021. Après un appel d'offres pour le marché de transport touristique déclaré sans suite en mars 2022, les prestations relatives au transport touristique se sont poursuivies avec la société « *Trainbus-Les petits trains d'Argelès* » sous forme de convention d'occupation du domaine public.

11. Dans le même temps, par délibération du 17 février 2022, la commune a souhaité changer le mode d'exploitation de ces services, en les unifiant sous un seul et même service transport et comportant quatre domaines (le transport public régulier, le transport touristique, le transport scolaire et une nouvelle prestation, les mobilités douces) et en confiant leur exploitation à un opérateur économique unique, sous la forme d'une délégation de service public.

12. A l'issue de la procédure de passation, la commune a conclu une convention de délégation de service public avec la société Transport Pagès, le 21 février 2023.

Sur les modalités de passation du contrat

13. La procédure de passation de la concession de délégation de service public s'est déroulée conformément aux articles L. 1411-1 à L. 1411-19 du code général des collectivités territoriales et R. 3126-1 à R. 3126-4 du code de la commande publique relatives aux règles particulières applicables aux contrats de concession ayant pour objet l'exploitation de services de transport de voyageurs.

14. En application des dispositions alors en vigueur, la commune devait consulter le comité technique dès lors que sa décision de recourir à une délégation de service public concernait l'organisation et le fonctionnement des services. La chambre relève que l'avis du comité technique n'est intervenu qu'après la délibération de principe de recours à la délégation de service public prise par le conseil municipal du 17 février 2022.

15. Par ailleurs, aux termes de l'article L. 3421-1 du code de la commande publique, « *Lorsque l'autorité concédante recourt à la négociation pour attribuer le contrat de concession, elle organise librement la négociation avec un ou plusieurs soumissionnaires dans des conditions prévues par décret en Conseil d'Etat. La négociation ne peut porter sur l'objet de la concession, les critères d'attribution ou les conditions et caractéristiques minimales indiquées dans les documents de la consultation* ». Or, au sens de l'article R. 3135-7 du même code, est considéré comme une modification substantielle tout changement qui « *introduit des conditions qui, si elles avaient figuré dans la procédure de passation initiale, auraient attiré davantage de participants ou permis l'admission de candidats ou soumissionnaires autres que ceux initialement admis ou le choix d'une offre autre que celle initialement retenue* ».

16. En l'espèce, les négociations réalisées avec le candidat ont abouti à des modifications importantes du contrat par rapport au cahier des charges déterminé par la commune. Ces changements se présentent comme globalement favorables au délégataire, dès lors que la commune a accepté de revoir à la baisse certaines de ses exigences initiales et a renoncé à certains de ses objectifs (cf. *infra*). À titre d'exemple, elles portent sur les investissements qui devaient être quasiment intégralement supportés par le délégataire, sur la qualité des véhicules nécessaires à l'exploitation, sur l'évaluation des recettes ainsi que sur les contributions à verser par la commune.

17. Sous réserve de l'appréciation du juge administratif, ces modifications pourraient être de nature à fragiliser la sécurité juridique du contrat si elles étaient considérées comme substantielles dès lors qu'elles bouleversent l'économie générale du contrat ainsi que les droits et obligations des parties et à ce titre, susceptibles d'avoir porté atteinte au principe d'égalité de traitement entre les candidats.

Sur l'économie générale du contrat

18. Aux termes de l'article L. 1121-1 du code la commande publique, « *un contrat de concession est un contrat par lequel une ou plusieurs autorités concédantes soumises au présent code confient l'exécution de travaux ou la gestion d'un service à un ou plusieurs opérateurs économiques, à qui est transféré un risque lié à l'exploitation de l'ouvrage ou du service, en contrepartie soit du droit d'exploiter l'ouvrage ou le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix. La part de risque transférée au concessionnaire implique une réelle exposition aux aléas du marché, de sorte que toute perte potentielle supportée par le concessionnaire ne doit pas être purement théorique ou négligeable. Le concessionnaire assume le risque d'exploitation lorsque, dans des conditions d'exploitation normales, il n'est pas assuré d'amortir les investissements ou les coûts, liés à l'exploitation de l'ouvrage ou du service, qu'il a supportés* ».

En ce qui concerne l'objet du contrat

19. Le contrat a pour objet de confier au délégataire l'exploitation du service public de transport de voyageurs dans son ressort territorial, à ses risques et périls, dans le respect des principes de continuité du service public et d'égalité de traitement des usagers. L'exploitation du service comprend les services réguliers de transport urbain, les services de transport touristique, les services communaux de transport scolaire, les services de mobilités douces. L'objet du contrat répond aux objectifs fixés par la commune, de constitution d'un réseau de transport unique géré par un opérateur unique.

20. Les négociations menées avec l'unique candidat n'ont pas permis d'atteindre les objectifs que la commune s'était elle-même fixés présentés dans les motifs de la délibération du 17 février 2022 et repris dans son cahier des charges), tant en matière d'accessibilité, de développement durable que d'insertion sociale. Au titre du développement durable, le délégataire fournit des « petits trains » de motorisation diesel alors que la commune s'était prononcée pour des véhicules électriques. Pour leur part, certains cars scolaires proposés présentent des moyennes d'âge élevées alors que dans son cahier des charges, la commune avait fixé une ancienneté maximale de 9 années sur la durée du contrat. Le délégataire ne s'est, par ailleurs pas engagé de façon précise sur la clause d'insertion sociale. Enfin, les obligations en matière d'accessibilité des véhicules et d'aménagement des points d'arrêt et dessertes ne sont pas mentionnées au contrat.

En ce qui concerne la durée du contrat

21. Aux termes de l'article R. 3114-2 du code de la commande publique indique, « *pour les contrats de concession d'une durée supérieure à cinq ans, la durée du contrat ne doit pas excéder le temps raisonnablement escompté par le concessionnaire pour qu'il amortisse les investissements réalisés pour l'exploitation des ouvrages ou services avec un retour sur les capitaux investis, compte tenu des investissements nécessaires à l'exécution du contrat* ».

22. La durée du contrat a été fixée à 7 années et 8 mois, du 1^{er} mai 2023 au 31 décembre 2030. Or, le contrat met à la charge du délégataire un volume limité d'investissements (77 000 €) destinés à équiper le dépôt qui relève de la commune (achat et aménagement pour 1,1 M€). S'agissant des matériels roulants nécessaires à l'exploitation, ils font l'objet d'un financement par crédit-bail ou location longue durée, pour un montant de 5,2 M€ sur la durée du contrat ce qui n'implique d'amortissement qu'en cas d'activation d'une clause d'achat. Aucun amortissement n'a été constaté au compte d'exploitation prévisionnel pour les véhicules.

23. Dès lors, la durée du contrat n'apparaît pas justifiée au regard des dispositions du code précitées.

En ce qui concerne l'exploitation

24. La chambre relève que les éléments remis par le candidat lors de la consultation comme des négociations et leur traduction finale au contrat manquent de précision. Ainsi, les dispositions contractuelles ne permettent pas à la commune de s'assurer de l'équilibre économique de la délégation de service public ; par ailleurs les hypothèses sur lesquelles se fondent les projections financières ne sont pas explicitement mentionnées et ne permettent pas d'en apprécier le caractère réaliste. Enfin, les informations financières du compte d'exploitation prévisionnel sont insuffisamment détaillées.

25. Le modèle économique de la délégation de service public repose essentiellement sur les recettes acquittées par les touristes dans le cadre du service de transport touristique par « petits

trains ». Une contribution de la commune, de 7,33 M€ sur la durée du contrat, viendrait équilibrer le différentiel entre les recettes et les charges pour les transports réguliers (tarifs modérés) et scolaires (gratuité). Pour les mobilités douces, l'exploitation de vélos à assistance électrique procurerait des recettes faibles et supposerait le paiement par la commune d'une contribution qualifiée contractuellement d'« *éventuelle* », sans autre définition, de 1 M€ sur la durée du contrat. Celle-ci n'est pas reportée dans la synthèse du compte d'exploitation prévisionnel du délégataire.

26. Il demeure une ambiguïté sur l'équilibre financier du transport touristique, qui était assuré en majeure partie par une contribution de la commune dans l'offre initiale. Le délégataire a pointé que l'évaluation des recettes touristiques ne pouvait être fiable, en raison de l'absence d'antériorité et de la concurrence existante. Les négociations ont abouti à l'introduction d'une clause permettant, dès la première année d'exécution du contrat, l'ajustement des recettes prévisionnelles des services de transport touristique et du montant de la contribution financière de la commune. La commune pourra dès lors être appelée à contribuer au financement des transports touristiques, si les prévisions de fréquentation et les recettes afférentes ne se réalisent pas.

27. Or, les hypothèses de fréquentation sur la durée du contrat apparaissent ambitieuses, + 29 % en nombre de voyageurs et + 34 % de recettes ; de plus, cette hausse d'activité n'est pas corrélée dans les prévisions ni à une augmentation du parc de véhicules, ni à un accroissement des charges d'exploitation (cf. *infra*). Quant à la hausse des recettes de mobilité douce, de + 40 %, elle n'est pas appuyée d'élément probant.

28. Les prévisions de recettes « annexes » ne sont pas ni expliquées, ni justifiées.

29. A l'exception des charges de commercialisation et des frais d'étude, les charges directes d'exploitation prévisionnelles sont reconduites d'une année à l'autre, sans appliquer un taux d'évolution qui tiendrait compte des dépenses de carburants, des frais d'entretien, ou des charges de personnel. Les frais de commercialisation ainsi que les autres charges de gestion courante ne sont pas détaillés. Les dotations aux amortissements de 0,27 M€ ne correspondent pas au montant des investissements censés être assumés par le délégataire pour équiper le dépôt (77 k€) ; la chambre en a déduit que ces amortissements concernent les poteaux et points d'arrêt. Il conviendra que la commune liste précisément, outre les poteaux et arrêts du service de transport urbain existants, les équipements des autres services qui constituent des biens de retour.

30. Le délégataire prévoit de financer les véhicules de transport nécessaires à l'exploitation du service par crédit-bail ou location longue durée. Cette façon de procéder permet au délégataire de comptabiliser ces dépenses en exploitation et non en investissement. Ces véhicules ne pourront être qualifiés comme étant des biens de retour que si le délégataire lève une éventuelle option d'achat auprès du bailleur. La commune ne dispose d'aucune garantie sur cette option et ne peut donc pas évaluer le volume des biens de retour en fin de délégation.

31. Les charges indirectes d'exploitation comprennent la redevance d'occupation du domaine public, fixée à 10 000 € par an en contrepartie de la mise à disposition du dépôt par la commune. Le mode de calcul de la redevance n'est pas justifié, contrairement aux dispositions de l'article L. 3114-4 du code de la commande publique. Le contrat ne comprend pas de charge liée à l'usage de ce dépôt (relevant de la réglementation des installations classées pour l'environnement) par le délégataire. Il n'est pas prévu de redevance pour le service de location de vélos, contrairement aux dispositions de l'article L. 2122-1-1 du code général de la propriété des personnes publiques. Les frais de siège, de personnel autres et les autres frais généraux ne sont pas justifiés alors que ceux-ci pèsent sur les comptes de la délégation pour des montants significatifs (1,4 M€).

En ce qui concerne le risque d'exploitation

32. La délégation de service public présente, sur la durée du contrat, des charges pour un montant de 19,3 M€, couvertes à 58 % par les recettes commerciales du délégataire (11,55 M€), presque exclusivement du transport touristique. Quant à la contribution de la commune, celle-ci couvre 42 % du total des charges (8,36 M€ soit 2,97 M€ pour le transport urbain, 4,35 M€ pour le transport scolaire, 1 M€ pour le service vélos), ce qui réduit de fait le risque du délégataire.

33. S'agissant des transports scolaires, réguliers et de la mobilité douce, la contribution communale est forfaitaire. Les recettes d'exploitation sur la durée du contrat représentent 157 023 € pour une contribution de 8 357 551 €. Par conséquent, le risque d'exploitation ne pèse que très faiblement sur le délégataire.

34. A l'issue de la première saison touristique, en application de l'article 11.4 du contrat, la commune et le délégataire réajusteront les recettes prévisionnelles. Ceci pourra entraîner une contribution de la commune en fonction des recettes et charges réelles enregistrées en 2023. Or, cette hypothèse est amenée à se présenter dès lors que la société « *Trainbus-Les petits trains d'Argelès* » poursuivra a priori son activité sur un segment concurrentiel.

35. Au-delà de la première année de la délégation, le contrat prévoit une clause de revoyure annuelle (article 38.2) pour les transports touristiques portant sur les tarifs (grille tarifaire à la main du délégataire). Cela pourrait représenter un transfert de risque sur la commune. En effet, ces réajustements pourraient être de nature à modifier l'équilibre économique du contrat, si la contribution de la commune devenait majoritaire dans les recettes de la délégation.

36. La clause relative aux modalités d'affectation des recettes supplémentaires issues du transport touristique est favorable au délégataire qui conserve les excédents compris entre 0 et 10 % des recettes effectuées au-delà des prévisions.

37. Il en est de même pour la clause de partage du risque de l'exploitation commerciale : le délégataire conserve les gains supérieurs jusqu'à 10 % des recettes prévisionnelles et jusqu'à 5 % des économies réalisées sur les charges.

38. Ces deux seuils assurent au délégataire une marge supplémentaire avant que puisse se déclencher le partage des bénéfices avec la commune.

Sur l'incidence financière de la convention sur la situation de la commune

39. Compte tenu des développements précédents, l'impact financier de la délégation de service public est difficilement évaluable en raison de l'imprécision des clauses contractuelles, définissant le niveau de contributions de la commune, des possibles transferts de risques et de la clause dite de revoyure précitée.

40. Par rapport à la gestion antérieure des transports, morcelée entre plusieurs modes de gestion, et dans le cadre de laquelle la commune supportait une charge d'environ 0,92 M€ par an, la contribution communale serait, en application de la délégation de service public, de 1,09 M€ en moyenne. Ce renchérissement du coût du service rendu demeurerait, en l'état, financièrement supportable pour la commune.

41. Néanmoins, si la situation financière de la commune semble favorablement orientée fin 2022 (capacité d'autofinancement brute de 3,4 M€ représentant 12 % des produits de gestion), celle-ci s'est engagée dans un programme d'investissements ambitieux, notamment pour la requalification de son port. Ce projet est estimé à 50 M€.

Sur les conséquences financières du risque de résiliation

42. Le contrat comporte plusieurs clauses de résiliation qui pourraient être financièrement préjudiciables pour la commune.

43. Les indemnités à verser au délégataire en cas d'annulation ou de résiliation par un juge ou pour faute du délégataire comprennent la valeur nette comptable des biens de retour acquis et financés par le délégataire. Or, comme exposé *supra*, celle-ci ne peut, en l'état des documents contractuels, être estimée avec suffisamment de précision.

44. Celle-ci ne peut être définie, tant que le délégataire n'a pas levé l'option d'achat des véhicules loués pour les besoins de l'exploitation du service.

45. En cas de résiliation pour motif d'intérêt général, outre la valeur nette comptable des biens de retour, la commune devra indemniser le délégataire pour non réalisation des bénéfices raisonnables prévisionnels, déduction faite de l'ensemble des sommes dues par le délégataire à l'autorité délégante. Cette indemnité serait comprise entre 50 000 € et 0,5 M€ en fonction de la date de résiliation.

46. Enfin, à l'issue de la négociation, le contrat a introduit une autre clause de résiliation pour motif d'intérêt général pour le cas particulier des services de transport touristique à l'issue de la première année d'exécution. Cette résiliation pour motif d'intérêt général n'est pas hypothétique pour la commune, considérant le probable maintien de la société concurrente « *Trainbus-Les petits trains d'Argelès* » au moins sur la saison touristique 2023. Dans ce cas, la commune devrait verser une somme correspondant à la valeur d'achat des petits trains, ces derniers n'ayant pas été amortis, soit 4,3 M€. Ces aléas pourraient conduire dès lors la commune à opérer des arbitrages dans ses priorités d'investissement de la commune.

PAR CES MOTIFS :

- 1) **DÉCLARE** la saisine recevable au titre de l'article L. 1411-18 du code général des collectivités territoriales susvisé ;
- 2) **CONSTATE** que la consultation pour avis du comité technique est intervenue après la délibération du conseil municipal, actant le principe du recours à la délégation de service public, sous réserve de l'appréciation du juge administratif ;
- 3) **CONSTATE** la cohérence entre le périmètre de la délégation de service public et les objectifs affichés par la commune d'Argelès-sur-Mer, mais des engagements du délégataire en matière environnementale, sociale et d'accessibilité inférieurs aux attentes exprimées par la commune ;
- 4) **CONSTATE** que, sous réserve de l'appréciation du juge administratif, la durée du contrat, de 7 années et 8 mois, n'est pas justifiée par le temps raisonnablement nécessaire pour que le délégataire amortisse ses investissements, ces derniers étant d'un volume limité ;
- 5) **CONSTATE** que les évolutions contractuelles issues de la phase de négociation ont abouti à des modifications importantes du contrat, qui pourraient être considérées comme substantielles par le juge administratif ;
- 6) **OBSERVE** que l'équilibre financier de la délégation repose sur le transport touristique, source principale des recettes d'exploitation du concessionnaire ; que compte tenu des difficultés à établir des hypothèses de fréquentation fiables, la commune s'est engagée à ajuster ces recettes dès la première année du contrat, ce qui pourra dès lors la conduire à verser une contribution en cas de réalisation inférieure à cette prévision de recettes ;
- 7) **CONSTATE** l'existence de nombreuses incertitudes sur la formation de la marge du délégataire, les recettes annexes et certains postes de charges d'exploitation n'étant pas justifiés ou ne tenant pas compte de l'augmentation prévisionnelle de l'activité ;
- 8) **CONSTATE** que les véhicules de transport nécessaires à l'exploitation sont financés par crédit-bail ou location longue durée et qu'ils ne pourront être qualifiés de biens de retour qu'une fois l'option d'achat levée par le délégataire, ce dont la commune n'a pas l'assurance ;
- 9) **CONSTATE** que l'économie générale du contrat et l'application de certaines dispositions contractuelles pourraient conduire à un transfert du risque d'exploitation du délégataire à l'autorité délégante, en particulier si le réajustement des recettes issues du transport touristique conduisait à ce que la contribution communale devienne majoritaire dans le total des recettes de la délégation ;
- 10) **CONSTATE** que la convention expose la commune d'Argelès-sur-Mer à un risque financier potentiel en cas de défaillance du délégataire ou en cas de résiliation pour motif d'intérêt général ;
- 11) **RECOMMANDE** à la commune de lever les incertitudes et ambiguïtés relevées dans le contrat, afin de préserver ses intérêts financiers.
- 12) **RAPPELLE** au maire de la commune d'Argelès-sur-Mer qu'en application de l'article R. 1411-6 du code général des collectivités territoriales, le conseil municipal doit être tenu informé, dès sa plus proche réunion, de l'avis formulé par la chambre régionale des comptes, et que l'avis est communicable dès qu'a lieu la première réunion de l'assemblée délibérante suivant sa réception par la collectivité.

Le présent avis sera notifié au préfet du département des Pyrénées-Orientales, au maire de la commune d'Argelès-sur-Mer, et une ampliation sera adressée à la directrice des finances publiques des Pyrénées-Orientales.

Délibéré à Montpellier le 26 avril 2023.

Présents : M. Patrice ROS, vice-président de la chambre, président de séance,
M. Hervé BOURNOVILLE, président de section,
M. Alain LE BRIS, premier conseiller,
M. Roger RABIER, premier conseiller,
M. Axel BASSET, premier conseiller,
M. Guillaume GEORGES, conseiller,
Mme Céline BRIL, première conseillère, rapporteure.

Le président de séance



Patrice ROS