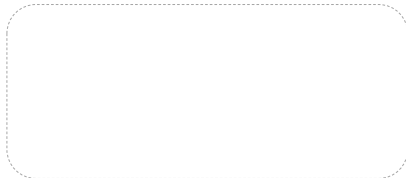




Le Président

Bordeaux, le 26 septembre 2014



RECOMMANDE AVEC A.R.

Monsieur le Directeur,

Le rapport d'observations définitives sur la gestion de la Régie des transports Poitevins, arrêté par la chambre régionale des comptes le 8 juillet 2014, vous a été notifié le 14 août 2014.

En application de l'article L. 243-5 du code des juridictions financières, vous pouviez y apporter une réponse écrite dans le délai d'un mois suivant sa réception.

En l'absence de réponse de votre part dans ce délai, je vous prie de trouver ci-joint le rapport d'observations définitives tel qu'il vous a été transmis le 14 août 2014.

Ce rapport devra être communiqué par vos soins à l'assemblée délibérante dès sa plus proche réunion, après avoir fait l'objet d'une inscription à l'ordre du jour de celle-ci et avoir été joint à la convocation adressée à chacun de ses membres. Il devra donner lieu à un débat. Je vous précise que, selon les dispositions de l'article R. 241-18 du code des juridictions financières, les observations définitives sont communicables aux tiers dès qu'a eu lieu la première réunion de l'assemblée délibérante suivant leur réception par la collectivité concernée.

Vous voudrez bien indiquer au greffe de la juridiction la date de cette réunion.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de ma considération distinguée.

P.J. : 1

Franc-Gilbert BANQUEY
conseiller maître
à la Cour des comptes

Monsieur le Directeur
de la Régie des Transports Poitevins
9 avenue Northampton
86000 Poitiers



RAPPORT D'OBSERVATIONS DEFINITIVES

REGIE DES TRANSPORTS POITEVINS (*VITALIS ou RTP*)

Années 2007 et suivantes

La chambre régionale des comptes d'Aquitaine, Poitou-Charentes a examiné le 8 juillet 2014 la gestion de la Régie des Transports Poitevins à compter de 2007.

Le contrôle a porté sur la gouvernance, le fonctionnement et l'analyse financière de la Régie dans le cadre d'une enquête commune à la Cour des comptes et aux chambres régionales des comptes, ainsi que sur les suites données au précédent rapport de la chambre.

SOMMAIRE

LA SYNTHESE GENERALE DU RAPPORT	5
LA RECAPITULATION DES RECOMMANDATIONS	8
LA PROCEDURE	10
TABLE DES TABLEAUX ET DES GRAPHIQUES.....	11
 LES OBSERVATIONS.....	 13
1. LA GOUVERNANCE DE LA REGIE DES TRANSPORTS POITEVINS	13
1.1. LES STATUTS DE LA RTP	13
1.2. LES ORGANES DIRIGEANTS	14
1.2.1. LE CONSEIL D'ADMINISTRATION	14
1.2.2. LE PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.....	15
1.2.3. LE DIRECTEUR.....	15
1.2.4. LES SERVICES DE LA RTP	17
1.2.5. LE PERSONNEL.....	18
2. LES RELATIONS ENTRE GRAND POITIERS ET LA RTP	20
2.1. Le cahier des charges	20
2.2. La tenue d'une comptabilité analytique.....	20
2.3. Le rapport d'activité annuel et les tableaux de bord mensuels	21
2.4. La contribution financière de grand Poitiers au profit de la rtp	21
2.5. L'avance en trésorerie de Grand Poitiers.....	24
2.6. Les équipements affectés a la RTP par grand Poitiers.....	25
2.6.1. Le cadre juridique	25
2.6.2. Le loyer d'usage	25
2.6.3. L'amortissement des biens affectés.	26
2.6.4. Le sort des biens incorporés	27
2.7. La gestion de la perturbation prévisible du trafic.....	27
3. LA SITUATION FINANCIERE DE LA RTP	28
3.1. Evolution de la section de fonctionnement.....	29
3.2. Evolution de la section d'investissement	30
3.3. Les lignes de trésorerie bancaires	31
4. LA GESTION DU RESEAU DE TRANSPORT.....	33
4.1. Les données socio-économiques expliquant la configuration du réseau	33
4.2. Le projet « bus a haut niveau de service » (BHNS)	34
4.2.1. Les raisons du projet BHNS	34
4.2.2. La mise en œuvre du projet BHNS : le Schéma Directeur de Transport en Commun en Site Propre (SDTCSP)	35
4.2.3. Les appels à projets « Transport Urbain » du Grenelle de l'environnement.....	38
4.2.4. Les modifications du tracé du réseau.....	40
5. LA GESTION DE L'OFFRE DE TRANSPORT.....	40
5.1. Les services de la rtp.....	40

5.1.1.	Le service régulier	40
5.1.2.	Le service Pti'Bus	41
5.1.3.	Le service handibus	41
5.1.4.	Le service de transport scolaire.....	42
5.1.5.	OTOLIS	43
5.2.	La qualité du service	44
5.2.1.	Les acteurs de la démarche qualité.....	44
5.2.2.	Les résultats de la démarche qualité.....	46
5.3.	Le parc roulant de la RTP	47
6.	LA GESTION DES TITRES DE TRANSPORT	49
6.1.	LA VENTE DES TITRES DE TRANSPORT	49
6.1.1.	Présentation	49
6.1.2.	Le contrôle des six régies d'avances et de recettes	50
6.1.3.	Le marché de transport de fonds.....	51
6.2.	LA POLITIQUE TARIFAIRE.....	51
6.2.1.	La détermination de la politique tarifaire.....	51
6.2.2.	La clientèle de la RTP	52
6.2.3.	L'évolution des différents niveaux tarifaires.....	52
6.3.	La lutte contre la fraude	55
ANNEXE	58

1. LA GOUVERNANCE DE LA RÉGIE DES TRANSPORTS POITEVINS

En 2003, le conseil communautaire de la Communauté d'agglomération de Poitiers (*Grand Poitiers* ou *CAP*) a créé un établissement public industriel et commercial dénommé Régie des Transports Poitevins (RTP) ou Vitalis, chargé de l'exploitation du réseau de transport à compter du 1^{er} janvier 2004.

La Régie des Transports Poitevins (RTP) est administrée par un conseil d'administration ; ses réunions ne respectent pas la périodicité des 3 mois comme le prescrit l'article R. 2221-9 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT), même s'il s'est réuni au moins 4 fois par an entre 2007 et 2012. La RTP est dirigée par un directeur dont les statuts de 2010 prévoient qu'il peut déléguer sa signature à toute personne de son choix, ce qui est contraire à l'article R. 2221-29 du CGCT. La délibération du 14 juin 2010 du conseil d'administration de la Régie, prévoyant la possibilité d'accorder une délégation de pouvoir et de signature en cas d'absence prolongée ou d'empêchement du directeur, doit être abrogée faute de fondement statutaire. L'article R. 2221-22 du CGCT fait du directeur le représentant légal d'une régie chargée de l'exploitation d'un service public industriel et commercial. Or, les statuts prévoient que le président du conseil d'administration est le représentant de la RTP, ce qui est source de confusion.

Entre 2007 et 2012, les effectifs de Vitalis ont augmenté de 6%, passant de 302,3 Equivalent Temps Plein (EQPT) à 320,4. En 2012, la Régie bénéficiait d'un taux d'encadrement de 12,7%, une proportion d'employés de 6,5%, d'ouvriers de 8,3% et de 73,3% pour le personnel roulant. L'âge moyen des agents est de 45,7 ans avec une proportion importante de salariés se trouvant en 2^{ème} partie de vie professionnelle. L'absentéisme est significatif, avec un taux de 8,8% en 2011 et 2012, représentant 21,1 jours d'absence par agent, soit plus de 7000 jours calendaires en 2012, en raison notamment d'une augmentation très importante des accidents de travail (+254%).

2. LES RELATIONS ENTRE LA RTP ET GRAND POITIERS

La RTP et Grand Poitiers n'ont pas mis en place le document pluriannuel d'orientation, prévu à l'article 2 des statuts et prescrit sous une autre appellation (cahier des charges) par l'article 16 du décret n°85-891 du 16 août 1985. Grand Poitiers s'est engagé à le réaliser. De même, à l'exception de l'exercice 2009, la RTP n'a pas mis en place de comptabilité analytique, nonobstant les prescriptions statutaires le prévoyant et l'acquisition d'un logiciel permettant de la réaliser.

La RTP bénéficie d'une subvention d'équilibre versée par Grand Poitiers, dont le montant est fonction du besoin d'équilibre, sans qu'intervienne la réalisation d'objectifs à atteindre ou que soient quantifiées les obligations de service public à respecter par Vitalis. Des règles contractuelles entre Grand Poitiers et Vitalis, pourraient préciser les obligations de service public que l'opérateur doit remplir avec des critères de dessertes, de fréquences, de tarifs notamment et sur la base desquelles la compensation financière versée à Vitalis serait calculée ; pourraient également être concernées les modalités de répartition des coûts liés à la fourniture de service et ; le cas échéant, les modalités de répartition des recettes liées à la vente des titres de transports entre Grand Poitiers et la RTP. Cette convention pourrait servir de document pluriannuel d'orientation.

Une harmonisation de la comptabilisation de la subvention d'équilibre était réalisée par la RTP et Grand Poitiers conformément aux préconisations de la chambre arrêtées dans ses observations provisoires.

Les avances annuelles de Grand Poitiers ne doivent plus être inscrites en ressources budgétaires au compte 16, comme c'est le cas actuellement, n'étant pas destinées au financement des investissements de la RTP, mais dans les comptes financiers de la classe 5 de la RTP. De même, les avances ne doivent plus être accordées dans le cadre de conventions à effet rétroactif, signées au nom de la RTP, par une personne n'ayant pas qualité pour le faire. La récurrence de l'avance en trésorerie, destinée en principe à des besoins temporaires, lui confère un caractère permanent qui devrait conduire à rechercher une ressource pérenne.

L'investissement est réalisé par Grand Poitiers, puis mis à disposition de Vitalis dans le cadre d'une convention conclue le 6 septembre 2005. Cette convention est muette sur les modes de comptabilisation et d'amortissement des biens, ainsi que sur le régime TVA des biens affectés. Elle est également muette sur le régime juridique et comptable des biens matériels acquis par Vitalis et destinés à être intégrés dans les bus appartenant à Grand Poitiers. Elle prévoit le versement par la RTP d'un loyer d'usage qui n'a, en fait, jamais été versé par Vitalis. Une modification de la convention est donc nécessaire afin de clarifier ces relations. Les biens affectés à Vitalis n'ont été amortis ni par Grand Poitiers ni par Vitalis. L'inscription dans le compte de l'affectant ou de l'affectataire des dotations aux amortissements non inscrites est nécessaire.

Vitalis n'a mis en place ni les plans mentionnés à l'article L. 1222-4 du code des transports (plan de transport et plan d'information des usagers), ni l'accord de prévisibilité du service prescrit par l'article L. 1222-7 du code des transports. Grand Poitiers s'est engagé à les mettre en œuvre.

3. LA SITUATION FINANCIERE DE LA RTP

L'évolution de 25,2% des produits de fonctionnement provient essentiellement de l'augmentation du montant de la subvention d'équilibre versée par Vitalis, l'augmentation des recettes des usagers ne représentant que 5% sur la période de contrôle. Compte tenu de la subvention d'équilibre, les charges de fonctionnement évoluent à un rythme comparable aux recettes d'exploitation. Il convient de constater l'accroissement important, d'une part, des dépenses d'affrètement sur la période de contrôle (+33%), qui représentent en 2012 près de la moitié des recettes usagers, d'autre part, des dépenses de réparation (+51%) s'expliquant par l'ancienneté du parc de Vitalis.

Jusqu'en 2010, les dépenses d'investissement de la RTP étaient peu importantes. Grand Poitiers assurant la quasi-totalité de l'investissement de Vitalis. A compter de 2011, Grand Poitiers « *délégue* » à Vitalis, par voie de délibération, la réalisation d'une partie de l'investissement qui lui était nécessaire, principalement des pièces d'équipements de bus (moteurs, boîtes de vitesse, injecteurs...). Toutefois, les montants de la section d'investissement demeurent modestes, l'essentiel de l'investissement de la RTP restant à la charge de Grand Poitiers.

4. LA GESTION DU RESEAU DE TRANSPORT

L'offre kilométrique (tant globale que commerciale) est en constante augmentation sur la période (+16%). Le nombre de voyages par habitant est parmi les plus importants des communes appartenant à la même strate (106,1 km / 68,7 km). L'évolution du ratio nombre de voyages par kilomètre (V/K) a entraîné mécaniquement une baisse de la recette par kilomètre dans un contexte où les charges évoluent rapidement (personnel, carburant, pièces détachées). Cela se traduit par une dégradation régulière du taux de couverture des dépenses d'exploitation par les recettes commerciales (R/D). Ce qui a pour conséquence de conduire Grand Poitiers à augmenter la subvention d'exploitation accordée à Vitalis pour couvrir le manque de recettes en résultant.

Afin d'accroître son efficacité, une rationalisation du réseau est en cours, dans le cadre du Schéma directeur de transport en commun en site propre adopté le 30 avril 2010 par Grand Poitiers. Afin de permettre le financement des premières tranches de travaux liées à ce schéma, Grand Poitiers a répondu au second et au troisième appel à projets « *Grenelle de l'environnement* ». La chambre constate que la Ville de Poitiers s'est engagée à apporter un concours financier, alors qu'elle avait perdu sa compétence après le transfert à Grand Poitiers en matière d'« *aménagement de voirie en lien avec les déplacements* ».

5. LA GESTION DE L'OFFRE DE TRANSPORT

Les services proposés par Vitalis sont de deux types : le service régulier et les services particuliers. Dans cette seconde catégorie se trouvent des transports à la demande destinés aux personnes habitant dans des quartiers et hameaux peu desservis par les lignes régulières (Pti'Bus), aux scolaires, ainsi qu'aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ne pouvant utiliser les lignes régulières (Handibus). Vitalis propose également depuis 2008 un service de mise à disposition de véhicules de tourisme et d'utilitaires dénommé OTOLIS. Le service régulier représente l'essentiel de l'offre kilométrique proposée par le réseau.

Afin d'améliorer la qualité de son service, la RTP s'est engagée depuis 2007 dans une démarche de certification de ses principales lignes régulières et de ses agences commerciales. Les critères qualité de Vitalis, respectés pour l'essentiel au cours de la période de contrôle, sont approuvés par un comité tripartite dont les règles de fonctionnement doivent être plus précisément formalisées dans un cadre conventionnel.

Le parc roulant de Vitalis est ancien, son âge moyen sur la période de contrôle étant de 10 ans. Il en résulte un accroissement des pannes de 34% entre 2008 et 2012. En 2012, le parc roulant était composé à 56% d'autobus fonctionnant au GNV et de 44% de véhicules fonctionnant au diesel.

6. LA GESTION DES TITRES DE TRANSPORTS

La RTP ne procède pas à la vérification sur place de ses 6 régies, nonobstant les prescriptions de l'article R. 1617-17 du CGCT et du titre VI de l'instruction codificatrice M4.

La passation des marchés de transport de fonds doit être améliorée pour répondre plus précisément aux prescriptions du code des marchés publics.

La politique tarifaire de Vitalis se caractérise par une diminution des titres gratuits et une augmentation tarifaire des autres titres. Cette politique a peu d'influence sur l'évolution des recettes commerciales.

LA RECAPITULATION DES RECOMMANDATIONS

Les recommandations de la chambre donnent lieu à un suivi de leur mise en oeuvre

Les cotations utilisées sont les suivantes :

- « recommandations totalement mises en œuvre » ;
- « recommandations partiellement mise en œuvre" qui ont fait l'objet d'un commencement d'exécution ou d'un engagement à les mettre en œuvre » ;
- « recommandations à suivre" qui, pour diverses raisons, n'ont pas fait l'objet d'une mise en œuvre totale ou partielle et qui sont maintenues par la chambre » ;
- « recommandations devenues sans objet ».

Ce suivi intervient soit immédiatement au vu des réponses apportées entre la notification du rapport d'observations provisoires et celles du rapport d'observations définitives, soit lors du contrôle suivant.

RECOMMANDATION D'ORDRE JURIDIQUE TOTALEMENT MISE EN ŒUVRE

1. harmoniser la comptabilisation par la communauté d'agglomération de Poitiers et la Régie des Transports de la subvention d'équilibre versée par Grand Poitiers et imputer en section d'investissement la part « investissement » de la subvention d'équilibre versée à Vitalis

RECOMMANDATIONS D'ORDRE JURIDIQUE A METTRE EN ŒUVRE

2. respecter la périodicité réglementaire et statutaire des réunions du conseil d'administration
3. abroger la délibération du 14 juin 2010 accordant une délégation de pouvoir et de signature à Monsieur GUILLOTEAU en cas d'absence prolongée ou d'empêchement du directeur, cette délégation n'étant pas fondée sur une disposition statutaire
4. mettre en œuvre, en concertation avec Grand Poitiers, le document pluriannuel d'orientation prévu à l'article 2 des statuts et prescrit sous une autre appellation par l'article 16 du décret n°85-891 du 16 août 1985
5. mettre en œuvre, en concertation avec Grand Poitiers, un dispositif permettant la réalisation annuelle d'une comptabilité analytique conformément aux prescriptions statutaires, en ayant recours au logiciel acquis à cette fin
6. conclure des conventions d'avance annuelle sans effet rétroactif et faire signer les conventions d'avance au nom de la Régie par une personne ayant qualité pour le faire
7. comptabiliser les avances en trésorerie annuelle hors budgets dans les comptes financiers de la classe 5
8. modifier, en accord avec Grand Poitiers, la convention de mise à disposition afin de prescrire :
 - le caractère gratuit de la mise à disposition ;
 - l'obligation pour la RTP de tenir un inventaire des biens affectés ;
 - le régime de la TVA des biens affectés ;
 - les modalités de comptabilisation des actifs affectés à Vitalis et d'amortissement de ces biens, en concertation avec le comptable public.
 - le régime juridique et comptable des biens acquis par Vitalis et incorporés dans un équipement mis à sa disposition par Grand Poitiers.
9. inscrire dans le compte de l'affectant ou de l'affectataire des dotations aux amortissements non inscrites

10. mettre en place, en concertation avec Grand Poitiers, les plans mentionnés à l'article L. 1222-4 du code des transports et l'accord collectif de prévisibilité du service prescrit par l'article L. 1222-7 dudit code
11. régulariser le marché de transport de fonds en :
 - indiquant les dispositions du code des marchés publics qui lui sont applicables ;
 - se conformant aux prescriptions de l'article 16 du code des marchés publics s'agissant de la clause de tacite reconduction ;
 - indiquant dans les documents de consultation le ou les critère(s) de sélection du candidat
12. vérifier les régies de Vitalis selon une périodicité et des modalités à définir, conformément à l'article R. 1617-17 du code général des collectivités territoriales et au titre VI de l'instruction codificatrice n° 06-031-A-B-M du 21 avril 2006 *concernant les règles relatives à l'organisation, au fonctionnement et au contrôle des régies des collectivités territoriales et de leurs établissements publics*

RECOMMANDATION DE GESTION A METTRE EN OEUVRE

13. formaliser le fonctionnement du comité tripartite « qualité » dans une convention

LA PROCEDURE

L'ouverture du contrôle a été notifiée aux ordonnateurs successifs de la Régie :

Nom de l'ordonnateur	Période concernée	Date de notification de la lettre d'ouverture
M. Patrick DUMAS-DELAGE	1 ^{er} janvier 2007-1 ^{er} janvier 2009	8 juillet 2013
M. Jean-Pierre GUILLOTEAU	2 janvier 2009-1 ^{er} octobre 2009	6 août 2013
M. Thierry WISHNEWSKI	à partir du 8 octobre 2009	3 juillet 2013

L'entretien préalable prévu par le code des juridictions financières a également eu lieu auprès des ordonnateurs successifs :

Nom de l'ordonnateur	Date de l'entretien préalable
M. Patrick DUMAS-DELAGE	6 janvier 2014
M. Jean-Pierre GUILLOTEAU	14 janvier 2014
M. Thierry WISHNEWSKI	14 janvier 2014

Lors de sa séance du 19 février 2014, la chambre a formulé des observations provisoires, adressées à l'ordonnateur en fonction et aux anciens ordonnateurs concernés.

Un extrait des observations les concernant a été communiqué à la Communauté d'agglomération de Poitiers, ainsi qu'à la commune de Poitiers.

L'ordonnateur de la Régie a adressé une réponse à la chambre le 12 juin 2014, par laquelle il indiquait partager les observations provisoires.

La Communauté d'agglomération de Poitiers a adressé une réponse à la chambre le 3 juin 2014.

Lors de sa séance du 8 juillet 2014, la chambre a arrêté les observations définitives qui figurent dans le présent rapport.

TABLE DES TABLEAUX ET GRAPHIQUES

Tableau 1 : Les missions statutaires de la RTP	13
Tableau 2 Réunions du conseil d'administration de la RTP	14
Tableau 3 Prescriptions statutaires relatives au président du conseil d'administration	15
Tableau 4 Prescriptions des anciens statuts relatives au directeur	15
Tableau 5 Prescriptions des nouveaux statuts relatives au directeur	16
Tableau 6 Les services de la RTP	18
Tableau 7 Présentation de l'évolution des dépenses de personnel.....	18
Tableau 8 : Les effectifs de Vitalis en équivalent temps plein (ETP)	19
Tableau 9 : Affectation en investissement et en fonctionnement de la subvention d'équilibre	22
Tableau 10 : Financement de la subvention d'équilibre	23
Tableau 11 : Taux de couverture des dépenses d'exploitation par la subvention d'équilibre	24
Tableau 12 : Conventions et délibérations autorisant l'avance en trésorerie	24
Tableau 13 : Comptabilisation du transfert à déduction de TVA par Grand Poitiers.....	26
Tableau 14 : Tableau des dotations aux amortissements non comptabilisées au titre des biens affectés	26
Tableau 15 : Situation générale de la RTP	28
Tableau 16 : Evolution des recettes de fonctionnement.....	29
Tableau 17 : Evolution des dépenses de fonctionnement	30
Tableau 18 : Evolution des dépenses d'investissement.....	31
Tableau 19 : Evolution des recettes d'investissement.....	31
Tableau 20 : Lignes de trésorerie souscrites par Vitalis entre 2009 et 2012	32
Tableau 21 : Débits totaux du compte 51931 en fin d'exercice	32
22 - Graphique 1 : encours lignes de trésorerie 2009-2012	32
23 - Graphique 2 : La population de l'agglomération poitevine	33
Tableau 24 : Evolution de l'offre de transport de Vitalis	34
25 - Graphique 3 : Evolution du ratio V/K entre 2004 et 2012	35
26 - Graphique 4 : Evolution du ratio R/D entre 2004 et 2012.....	35
Tableau 27 : Evolution du taux de couverture entre 2004 et 2012	35
Tableau 28 : Evolution du nombre de voyages par habitants entre 2004 et 2012.....	35
29 - Graphique 5 : Projet des trois axes structurants du réseau BHNS.....	36
Tableau 30 : Etat des parcs existant ou à créer	37
31 - Graphique 6 : Parcobus existant.....	38
Tableau 32 : financement du second appel à projets : Dépenses de 38.66 M€ liées à la première tranche	38
Tableau 33 : financement du troisième appel à projets : Dépenses de 37 M€ liées à la seconde tranche.....	40
Tableau 34 : Offre kilométrique annuelle de la ligne régulière entre 2008 et 2012.....	41
Tableau 35 : Offre kilométrique annuelle du service Pti'bus entre 2008 et 2012.....	41
Tableau 36 : Comparaison des tarifs « handibus » et « lignes régulières »	42
Tableau 37 : Offre kilométrique annuelle du service handibus entre 2008 et 2012	42
Tableau 38 : Indicateurs du service OTOLIS entre 2008 et 2012	44
Tableau 39 : Certifications obtenues de l'AFNOR.....	46
Tableau 40 : Evolution du respect des délais de traitement des réclamations entre 2005 et 2012	46
Tableau 41 : Evolution du coût des documents d'information et de promotion entre 2008 et 2012.....	47
Tableau 42 : Evolution du parc roulant de la RTP entre 2008 et 2012	47
Tableau 43 : Composition du parc roulant de la RTP.....	47
Tableau 44 : Parc roulant en 2012 par type d'énergie.....	47
45 - Graphique 7 : Mise en circulation du parc roulant (en nombre de bus par an).....	48
Tableau 46 : ancienneté du parc diesel au 6 février 2013 (en nombre de véhicules).....	48
Tableau 47 : ancienneté du parc GNV au 6 février 2013 (en nombre de véhicules)	48

Tableau 48 : comparaison du taux de panne entre autobus GNV et diesel entre 2009 et 2012	49
Tableau 49 : Montant des encaissements annuels des principales régies entre 2010 et 2012	50
Tableau 50 : Evolution tarifaire des titres de transport entre 2008 et 2012	52
Tableau 51 : Evolution des titres entre 2008 et 2012	53
Tableau 52 : Part des titres réduits dans les recettes commerciales entre 2008 et 2012.....	54
Tableau 53 : Evolution de l'émission des titres payants et gratuits entre 2007-2011	54
Tableau 54 : Part des titres dans les recettes commerciales entre 2008-2012	54
Tableau 55 : Dépenses de personnels de contrôle entre 2008-2012	56
Tableau 56 : Procès-verbaux d'infraction entre 2008-2012.....	56
Tableau 57 : Evolution de l'encaissement des PV d'infractions entre 2008-2012	56
Tableau 58 : Taux de fraude et heures de contrôle entre 2008-2012.....	57
Tableau 59 : Types de fraude constatés entre 2010 et 2012	57

LES OBSERVATIONS

1. LA GOUVERNANCE DE LA REGIE DES TRANSPORTS POITEVINS

Depuis le 1^{er} janvier 1981, la Communauté d'agglomération de Poitiers (Grand Poitiers) a délégué la gestion du réseau de transport collectif urbain à une société d'économie mixte locale, la Société des Transports Poitevins (STP). Le contrat de délégation de service public prenant fin le 31 décembre 2003, l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU) décidait de changer le mode d'exploitation du service. Par délibération du conseil de la Communauté d'agglomération de Poitiers, la Régie des Transports Poitevins (RTP ou Vitalis) était créée le 20 juin 2003, sous forme d'un établissement public industriel et commercial. La RTP succédait à la STP à compter du 1^{er} janvier 2004.

1.1. LES STATUTS DE LA RTP

La RTP relève à la fois des règles s'appliquant de manière générale aux régies (fixées dans le Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT)) et des dispositions spécifiques aux transports urbains de personnes (décret n°85-891 du 16 août 1985¹ et code des transports). Les articles L. 2221-3 du CGCT et 16 du décret n°85-891 du 16 août 1985 imposent ainsi à la Communauté d'agglomération de Poitiers d'arrêter les dispositions qui doivent figurer dans le règlement intérieur de la régie, c'est-à-dire « *les modalités juridiques et financières de fonctionnement de la régie* ». L'article R. 2221-1 du CGCT prévoit également qu'une délibération de la collectivité créant la régie doit fixer les statuts de celle-ci. Le premier alinéa de l'article R. 2221-4 du CGCT précise que « *Les statuts fixent les règles générales d'organisation et de fonctionnement du conseil d'administration ou du conseil d'exploitation et les modalités du quorum* ».

En application de ces dispositions législatives et réglementaires, Grand Poitiers a adopté le 20 juin 2003 un document mixte dénommé « *règlement intérieur-statut* ». Ce document était modifié par délibération du conseil de la Communauté d'agglomération de Poitiers en date du 16 décembre 2005. Ces statuts régissent la période de contrôle allant du 1^{er} janvier 2007 au 12 juillet 2010. Les jugeant « *caduques et inadaptés* », le conseil communautaire de Grand Poitiers adoptait un nouveau projet de statut, par délibération du 12 juillet 2010 affichée le 13 du même mois. Ces nouveaux statuts régissent la RTP au cours de la période de contrôle commençant le 13 juillet 2010. Par convention, les statuts de 2003-2005 seront désignés sous le vocable « *anciens statuts* ». Ceux de 2010, seront dénommés « *nouveaux statuts* ».

Les missions statutaires de la RTP peuvent être résumées par le tableau suivant :

Tableau 1 - Les missions statutaires de la RTP

Missions communes anciens et nouveaux statuts	Missions propres aux nouveaux statuts
Exploiter : les services réguliers ; les services spéciaux ; les transports à la demande et les transports en faveur des personnes à mobilité réduite ; les services de transport scolaire.	Les nouveaux services d'intermodalité et de mobilité durable (autopartage...).

¹ Relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes.

1.2. LES ORGANES DIRIGEANTS

1.2.1. LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration est investi d'un pouvoir général d'administration de la Régie, en application des articles R. 2221-2² et R. 2221-18 du CGCT³ et de l'article 13 du décret n°85-891 du 16 août 1985⁴.

La composition du conseil d'administration de la RTP est conforme aux prescriptions réglementaires des articles 13 et 14 du décret n°85-891 du 16 août 1985 et des articles R. 2221-5 et suivants du CGCT. L'examen des feuilles de présence au conseil d'administration montre que la composition de ce dernier a été respectée au cours de la période de contrôle. Toutefois, en raison de la nomination de Monsieur GUILLOTEAU, représentant du personnel, aux fonctions de directeur par intérim, le conseil d'administration ne comportait plus que deux représentants du personnel au cours des audiences du 20 mars 2009 et du 29 juin 2009. Il convient de rappeler que l'irrespect des règles statutaires de composition du conseil peut constituer un motif d'irrégularité des délibérations arrêtées par celui-ci⁵.

Conformément au second alinéa de l'article R. 2221-9 du CGCT, l'article 5-1 des anciens et des nouveaux statuts prévoit que le conseil d'administration doit se réunir au moins tous les trois mois sur convocation de son président. L'examen des feuilles de présence au conseil d'administration montre que cette obligation de périodicité n'est pas strictement respectée, même si en définitive le conseil s'est réuni au moins 4 fois par an sur la période de contrôle.

Tableau 2 - Réunions du conseil d'administration de la RTP

Exercices	Date de réunion du conseil d'administration			
	1er trimestre	2ème trimestre	3ème trimestre	4ème trimestre
2007	24/01/2007	25/05/2007	21/09/2007	30/11/2007
2008	18/01/2008	26/06/2008	Absence de réunion du CA	06/10/2008 18/12/2008
2009	20/03/2009	29/06/2009		08/10/2009 10/12/2009
2010	Absence de réunion Du CA	03/05/2010 14/06/2010		14/10/2010 16/12/2010
2011		05/05/2011 09/06/2011		06/10/2011 08/12/2011 16/12/2011
2012		02/05/2012 22/06/2012		11/10/2012 13/12/2012 20/12/2012

La chambre invite la RTP à respecter l'obligation réglementaire et statutaire de réunion périodique du conseil d'administration.

² « La régie dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière est administrée par un conseil d'administration et son président ainsi qu'un directeur ».

³ « Le conseil d'administration délibère sur toutes les questions intéressant le fonctionnement de la régie ».

⁴ « La régie est administrée par un conseil d'administration qui élit en son sein son président ».

⁵ CAA Douai, 6 juillet 2006, req. n°05DA01044 : « Considérant (...) que Réseau Ferré de France, en tant qu'établissement public industriel et commercial de l'Etat chargé d'une mission de service public (...) est soumis à l'obligation de nommer au moins un représentant des consommateurs ou des usagers au sein de son conseil d'administration ; qu'il est constant qu'au moment où la délibération a été prise, le conseil d'administration de l'établissement ne comportait pas de personnalité choisie à ce titre ; qu'il suit de là que ladite délibération a été adoptée par un conseil d'administration irrégulièrement composé ; que, par suite, RESEAU FERRE DE FRANCE n'est pas fondé à soutenir que c'est à tort que, par le jugement attaqué, le tribunal administratif a annulé pour ce motif ladite délibération qui prévoit la fermeture à tout trafic de la section de Vic-sur-Aisne à Ambleny-Fontenoy de la ligne n° 317000 de Rochy-Condé à Soissons » in DLR I, pièce n°19.

1.2.2. LE PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Conformément à l'article 13 du décret n°85-891 du 16 août 1985, les anciens et nouveaux statuts prévoient que le président est élu par le conseil d'administration. Pendant de la période examinée, le président du conseil d'administration était le président de la Communauté d'agglomération de Grand Poitiers. Les règles statutaires relatives au président sont exposées dans le tableau suivant :

Tableau 3 - Prescriptions statutaires relatives au président du conseil d'administration

	Anciens et nouveaux statuts (art 7)
Compétence du président	Le président : <ul style="list-style-type: none">- représente la RTP notamment auprès de l'autorité organisatrice et des administrations publiques ;- convoque le conseil d'administration et arrête son ordre du jour ;- dirige les débats et fait procéder aux votes ;- à voix prépondérante, en cas de partage égal des voix ;- signe les procès-verbaux des séances ;- s'assure auprès du directeur de l'exécution des délibérations du conseil ;- adresse une expédition des délibérations du conseil d'administration au contrôle de légalité.
Durée du mandat du président	3 ans renouvelables
Empêchement du président	« Par mandat spécial du Président, un Vice-Président remplace le président empêché ».

Source : Vitalis

Même si les statuts ne le prévoient pas, la RTP a précisé que les fonctions de président du conseil d'administration n'étaient pas rémunérées. Une modification statutaire afin de mentionner cette règle pourrait être envisagée. L'examen des feuilles de présence au conseil d'administration et des documents qui leur sont annexés n'a pas révélé d'anomalie. Le président n'a été représenté par le premier vice-président qu'une seule fois, en 2009.

Les dispositions statutaires relatives au président du conseil d'administration sont conformes aux normes applicables. Toutefois, l'article R. 2221-22 du CGCT fait du directeur le représentant légal d'une régie chargée de l'exploitation d'un service public industriel et commercial. Or, les statuts prévoient que le président du conseil d'administration est le représentant de la RTP, ce qui est source de confusion.

1.2.3. LE DIRECTEUR

Les tableaux suivants ont vocation, *d'une part*, à détailler le statut juridique du directeur de la RTP tel que défini par les anciens et nouveaux statuts et *d'autre part*, à contrôler sa conformité aux lois et règlements régissant la matière :

Tableau 4 - Prescriptions des anciens statuts relatives au directeur

	Anciens statuts	Conformité aux lois et règlements
Dénomination du directeur	Directeur	Même appellation
Nomination et fin de ses fonctions	Il est nommé par le conseil d'administration qui peut également mettre fin à ses fonctions, sauf dans les cas prévus à l'article R. 2221-11 du CGCT.	Art. 14 du décret n°85-891 du 16 août 1985
Compétence	Le directeur assure la gestion de la RTP. Il est responsable de son activité devant le conseil d'administration. A cet effet : <ul style="list-style-type: none">- il prend toutes mesures nécessaires à l'exécution des décisions du conseil d'administration ;- il assiste aux séances du conseil d'administration avec voix consultative sauf lorsqu'il est personnellement concerné par l'affaire en discussion- il est l'ordonnateur de la RTP (...);	Art R. 2221-8, R. 2221-22 et R. 2221624 du CGCT et art. 14 du décret n°85-891 du 16 août 1985

	Anciens statuts	Conformité aux lois et règlements
	<ul style="list-style-type: none"> - il exerce la direction de l'ensemble des services ; - il recrute et licencie le personnel nécessaire dans la limite des inscriptions budgétaires ; - il passe en exécution des délibérations ou sur délégation du conseil d'administration, tous actes, contrats, traités et marchés conformément aux lois et règlements en vigueur ; - par mandat spécial du conseil d'administration, il peut tenter ou soutenir des actions en justice ; - il prépare le projet de budget et en assure l'exécution ; - produit l'état des restes à réaliser de la section d'investissement arrêté au 31 décembre de l'exercice clos ; - prend les mesures d'urgence ; - il est responsable de la conservation des procès-verbaux du CA et de leur transmission au contrôle de légalité. 	
Délégations	Dans l'exercice de sa compétence et sous sa responsabilité, le directeur peut déléguer sa signature à un ou plusieurs chefs de service.	Art. R. 2221-29 CGCT

Tableau 5 - Prescriptions des nouveaux statuts relatives au directeur

	Nouveaux statuts	Conformité aux lois et règlements
Dénomination du directeur	Directeur <u>Général</u>	Les normes maintiennent la dénomination « directeur ».
Nomination et fin de ses fonctions	Il est nommé par le conseil d'administration qui peut également mettre fin à ses fonctions, sauf dans les cas prévus à l'article R. 2221-11 du CGCT.	Conforme à l'art. 14 du décret n°85-891 du 16 août 1985
Compétence	<p>Le directeur assure la gestion de la RTP. Il est responsable de son activité devant le conseil d'administration. A cet effet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - il prend toutes mesures nécessaires à l'exécution des décisions du conseil d'administration ; - il assiste aux séances du conseil d'administration avec voix consultative sauf lorsqu'il est personnellement concerné par l'affaire en discussion - il est l'ordonnateur de la RTP (...); - il exerce la direction de l'ensemble des services et assure le mandat social ; - il recrute et licencie le personnel nécessaire dans la limite des inscriptions budgétaires ; - il passe en exécution des délibérations ou sur délégation du conseil d'administration, tous actes, contrats, traités et marchés conformément aux lois et règlements en vigueur et aux procédures internes d'achat public ; - par mandat spécial du conseil d'administration, il peut tenter ou soutenir des actions en justice ; - il prépare le projet de budget et en assure l'exécution ; - produit l'état des restes à réaliser de la section d'investissement arrêté au 31 décembre de l'exercice clos ; - prend les mesures d'urgence ; - il est responsable de la conservation des procès-verbaux du CA et de leur transmission au contrôle de légalité 	Conforme aux art R. 2221-8, R. 2221-22 et R. 2221-24 du CGCT et art. 14 du décret n°85-891 du 16 août 1985
Délégations	Dans l'exercice de sa compétence et sous sa responsabilité, le directeur peut déléguer sa signature aux personnes de son choix (art. 8.4)	Non conforme à l'Art. R. 2221-29 CGCT qui limite la possibilité de délégation de signature aux chefs de service

Au cours de la période de contrôle et au regard des décisions de nomination du conseil d'administration, trois directeurs se sont succédés à la direction de la RTP : M. Patrick DUMAS-DELAGE jusqu'au 1er avril 2009,

Jean-Pierre GUILLOTEAU du 1er avril au 1er octobre 2009 et M. Thierry WISHNEWSKI à partir du 08/10/2009.

Quant à la situation de M. GUILLOTEAU de janvier à mars 2009

Il résulte du procès-verbal de réunion du conseil d'administration de la RTP du 18 décembre 2008 que M. Patrick DUMAS-DELAGÉ a quitté ses fonctions le 2 janvier 2009 et a réintégré son corps d'origine à la RATP le 1er avril 2009. Durant la période comprise entre le 2 janvier et le 1er avril 2009, M. GUILLOTEAU, responsable du service « Mouvement » de la RTP, occupait la fonction de directeur par interim. Il était ainsi présent au sein du conseil d'administration du 20 mars 2009 en cette qualité⁶. Cette nomination n'apparaît pas régulière dans la mesure où, d'une part, la nomination d'un directeur par intérim n'est prévue ni par les statuts ni par la loi ou les règlements et qu'au titre de cette période, M. GUILLOTEAU n'a pas été désigné comme directeur par une délibération du conseil d'administration.

Quant à la situation de M. GUILLOTEAU du 1^{er} avril au 7 octobre 2009

Du fait de la réintégration de M. DUMAS-DELAGÉ le 1^{er} avril 2009, le poste de directeur était devenu vacant. Dans l'attente de candidatures à ce poste, le conseil d'administration nommait officiellement M. GUILLOTEAU en qualité de directeur par intérim par délibération du 1^{er} avril 2009, à compter de cette date. Si la notion de directeur par interim n'est prévue par aucun texte, cette nomination paraît régulière dans la mesure où M. GUILLOTEAU, au titre de cette période, a été désigné selon le même formalisme qu'un directeur de la RTP par une délibération du conseil d'administration.

Après la nomination de M. WISHNEWSKI, la délibération du 14 juin 2010 du conseil d'administration de la RTP accordait à Monsieur GUILLOTEAU, « *une délégation de pouvoir et de signature en cas d'absence prolongée ou d'empêchement du directeur* ». Or, aucune disposition statutaire ou réglementaire n'autorise le conseil d'administration de la RTP à faire semblable délégation. Dépourvue de base statutaire, la délégation risque d'être considérée comme irrégulière par les juridictions administratives. Cette délibération mériterait donc d'être abrogée ou être corroborée par une modification des statuts de la RTP. En cas de modification statutaire, la délégation devra être modifiée afin de respecter la jurisprudence administrative qui prescrit qu'une délégation de pouvoir ou de signature doit être précise, limitée dans le temps et ne peut être générale.

La chambre invite donc la RTP à abroger la délibération du 14 juin 2010 accordant une délégation de pouvoir et de signature à Monsieur GUILLOTEAU en cas d'absence prolongée ou d'empêchement du directeur, cette délégation n'étant pas fondée sur une disposition statutaire.

1.2.4. LES SERVICES DE LA RTP

L'organisation interne actuelle de Vitalis comporte cinq pôles de compétence, directement rattachés au directeur :

- pôle exploitation ;
- pôle maintenance ;
- pôle commercial ;
- pôle administratif ;
- pôle informatique et méthodes.

Cette organisation est globalement⁷ restée constante sur la période de contrôle. Le directeur soulignait toutefois une évolution du service commercial, qui était dorénavant doté d'un pôle « *promotion des ventes* ». Sa vocation était d'avoir une approche « *marketing* » du réseau afin d'améliorer sa fréquentation.

⁶ Il résulte du procès-verbal de cette réunion que « M. GUILLOTEAU nommé directeur par délégation jusqu'à fin mars 2009 (était) chargé de démarrer les négociations salariales 2009 (...) (et qu'il avait) tout pouvoir pour conclure un accord salarial avec les organisations syndicales de Vitalis dans le cadre du budget 2009 dès lors que les représentants du personnel acceptent les propositions présentées ».

⁷ Au début de la période de contrôle, le pôle « *exploitation* » était dénommé pôle « *mouvement* » et le directeur était assisté d'un chargé de mission « affaires juridiques et contrôle de gestion » et d'une secrétaire.

Tableau 6 - Les services de la RTP

Nombre d'agents en EQPT

Pôle exploitation	Pôle maintenance	Pôle commercial	Pôle administratif	Pôle informatique et méthodes
-Secrétaires (1.5) -Assistants d'exploitation (2) -Cellule Planning (3) -Agents de maîtrise (16) -Conducteurs (238)	-Secrétaire (1) -Méthodes et planification (1) -Agents de maîtrise (4) -Atelier mécanique (17.5) -Carrosserie-Peinture (2) -Electriciens (2) -Agents de magasin (1) -Station-service (2) -Entretien bâtiments (1) -Entretien ménage (2) Pompiste (1) Cantine (1)	-Secrétaire (1) -Pôle offre et développement du réseau (2.5) -Pôle communication externe (3) -Pôle promotion des ventes (2.5) -Pôle entretien des infrastructures (1.5)	-Secrétaires (1) -Comptabilité/Paie (3.5) -Gestion des ventes (1) -Suivi des ventes dépositaires (1) -Agences commerciales (3.5) -Allo'bus (4.5)	-Secrétaire (1/2) -Informaticien (1) -Technicienne méthodes (1)

Source : Vitalis⁸

1.2.5. LE PERSONNEL

La masse salariale s'élève à plus de 15 millions d'euros en 2012. De par sa nature d'établissement public industriel et commercial, le personnel de la RTP relève du droit privé et du droit du travail. Il est soumis à la Convention Collective Nationale des réseaux de transports publics urbains de voyageurs du 11 avril 1986, étendue par arrêté du 25 janvier 1993 (CCN86).

Entre 2007 et 2012, les dépenses de personnel ont augmenté de 29,06%, soit une moyenne de 5,24% l'an.

Tableau 7 - Présentation de l'évolution des dépenses de personnel

En €

Recettes	2007	2008	2009	2010	2011	2012	% 2007-2012
C/12 Dépenses de personnel	12 237 103	12 721 849	13 676 981	14 255 119	15 143 639	15 793 077	29,06%
Evolution annuelle en %		3,96	7,51	4,23	6,23	4,29	5,24%

Source : comptes administratifs de la RTP

En 2007, l'effectif de la Régie des Transports Poitevins était de 302 ETP ; il atteint 320 ETP en 2012, soit une augmentation moyenne annuelle de 6%.

⁸ DLR I, pièce n°24.

Tableau 8 - Les effectifs de Vitalis en équivalent temps plein (ETP)

Services	2007	2008	2009	2010	2011	2012	% évolution
administratifs	39.1	38.3	38,2	32	34,9	35,7	-8%
Exploitation	18.6	18.1	17,7	22,7	24,3	22,4	+20%
Conducteurs	214.6	217.3	216	217,6	221,2	229,1	+6.7%
Ateliers	30	29.4	29,6	31,4	32,3	33,2	+10.6%
Total ETP	302.3	303.1	301.5	303.7	312.7	320.4	+6%

Source : Bilans sociaux de Vitalis

En 2012, la Régie bénéficiait d'un taux d'encadrement de 12,7%, une proportion d'employés de 6,5%, d'ouvriers de 8,3% et de 73,3% pour le personnel roulant. L'âge moyen au sein de la RTP est de 45,7 ans avec une proportion importante de salariés se trouvant en 2^{ème} partie de vie professionnelle. La proportion des salariés âgés de plus de 51 ans représente 36% de l'effectif. L'ancienneté moyenne dans l'entreprise est de 13,8 ans en 2012.

Le taux d'absentéisme était de 8,8% au cours des deux derniers exercices, ce qui lui confère un caractère significatif. En 2011 et 2012, il représentait 21 jours d'absence par agent, soit plus de 7000 jours calendaires. Le nombre de jours d'absences a augmenté de 6% entre 2009 et 2012 en raison notamment d'une hausse très importante des accidents de travail (+254%).

En définitive, il a été relevé que :

La Régie des Transports Poitevins (RTP) comprend un conseil d'administration ne se réunissant pas tous les 3 mois comme le prescrit l'article R. 2221-9 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT), même si en définitive il s'est réuni au moins 4 fois par an entre 2007 et 2012. La RTP est dirigée par un directeur dont les statuts de 2010 prévoient qu'il peut déléguer sa signature à toute personne de son choix, ce qui est contraire à l'article R. 2221-29 du CGCT. La délibération du 14 juin 2010 du conseil d'administration de la Régie, prévoyant la possibilité d'accorder une délégation de pouvoir et de signature en cas d'absence prolongée ou d'empêchement du directeur, doit être abrogée faute de fondement statutaire. L'article R. 2221-22 du CGCT fait du directeur le représentant légal d'une régie chargée de l'exploitation d'un service public industriel et commercial. Or, les statuts prévoient que le président du conseil d'administration est le représentant de la RTP, ce qui est source de confusion.

Entre 2007 et 2012, les effectifs de Vitalis ont augmenté de 6%, passant de 302.3 Equivalent Temps Plein (EQPT) à 320,4. En 2012, la Régie bénéficiait d'un taux d'encadrement de 12.7%, une proportion d'employés de 6,5%, d'ouvriers de 8,3% et de 73.3% pour le personnel roulant. L'âge moyen au sein de la RTP est de 45,7 ans avec une proportion importante de salariés se trouvant en 2^{ème} partie de vie professionnelle. La chambre constate un taux d'absentéisme significatif, qui était de 8,8% en 2011 et 2012, représentant 21,1 jours d'absence par agent, soit plus de 7000 jours calendaires en 2012, en raison notamment d'une augmentation très importante des accidents de travail (+254%).

La chambre invite donc la RTP à :

- respecter l'obligation réglementaire et statutaire de réunion du conseil d'administration ;
- abroger la délibération du 14 juin 2010 accordant une délégation de pouvoir et de signature à Monsieur GUILLOTEAU en cas d'absence prolongée ou d'empêchement du directeur, cette délégation n'étant pas fondée sur une disposition statutaire.

2. LES RELATIONS ENTRE GRAND POITIERS ET LA RTP

2.1. LE CAHIER DES CHARGES

L'obligation pour la RTP de se doter d'un cahier des charges est prescrite par l'article 16 du décret n°85-891 du 16 août 1985 prévoyant que ce document « *fixe les obligations de la régie à l'égard des usagers et des tiers* ».

Dans les anciens statuts, cette obligation était également statutaire puisque l'article 2 stipulait : « *Au titre de ses prérogatives concernant la consistance des services (tracés, horaires, tarifs...), la communauté d'agglomération définit les orientations générales et l'évolution à moyen terme des transports publics urbains après avis de la régie des transports poitevins (RTP) : la consistance des services à créer ; la prévision des moyens à mettre en œuvre pour l'exécution de ces services ; les objectifs à atteindre par la RTP concernant la productivité, l'évolution du trafic et la qualité des services ; les moyens de financement ; les actions à engager en ce qui concerne la promotion commerciale des transports publics. En outre, la RTP est habilitée et incitée à faire de la Communauté d'agglomération toute proposition qu'elle juge utile à l'amélioration du service public de transport. Ces orientations sont définies dans le cahier des charges annexé au présent règlement intérieur au plus tard le 31 décembre 2003. La RTP rend compte mensuellement et annuellement de l'état d'exécution de ces orientations et des conditions d'exécution des services dont elle a la charge* ».

Lors du précédent examen de gestion portant sur les exercices 2004-2006⁹, la chambre avait constaté l'absence d'un cahier des charges prévu par les statuts. Depuis, la RTP et Grand Poitiers indiquaient qu'aucun cahier des charges au sens des dispositions précédemment rappelées, n'était réalisé.

Les nouveaux statuts ne font plus référence à la notion de « *cahier des charges* », mais à celle de « *document pluriannuel d'orientation* » qui aux termes des dispositions du dernier alinéa de l'article 2 doit, *d'une part*, être élaboré conjointement entre Grand Poitiers et la RTP et annuellement révisé, *d'autre part*, « *fixer les objectifs, les calendriers, les budgets et les procédures communes* ». Pourtant, à l'instar du cahier des charges, ce document pluriannuel d'orientation n'était pas mis en œuvre. Grand Poitiers s'engageait à le réaliser.

La chambre invite donc la RTP à mettre en œuvre, en concertation avec Grand Poitiers, le document pluriannuel d'orientation prévu à l'article 2 des statuts et prescrit sous une autre appellation par l'article 16 du décret n°85-891 du 16 août 1985.

2.2. LA TENUE D'UNE COMPTABILITE ANALYTIQUE

Les anciens¹⁰ et les nouveaux¹¹ statuts prescrivaient que la comptabilité de la RTP doit permettre de suivre les résultats des différentes activités de la Régie et imposaient ainsi la tenue d'une comptabilité analytique analysant les charges et les recettes par activité, les règles de répartition étant à définir en concertation avec l'autorité organisatrice. Grand Poitiers pouvait disposer ainsi d'une information utile pour lui permettre, *d'une part*, d'exercer son contrôle sur la Régie statutairement prévu¹², *d'autre part*, de disposer des éléments nécessaires à l'établissement de son compte « *transport* »¹³.

Le précédent examen de gestion de la chambre a souligné l'absence de comptabilité analytique sauf pour OTOLIS. Depuis, la RTP n'a établi une telle comptabilité qu'au cours de l'exercice 2009, lors de la prise de fonction de Monsieur WISHNEWSKI, et sans fournir un *modus operandi* formalisé permettant sa reproduction pour les exercices ultérieurs. Les services de la RTP indiquaient que la réalisation de cette comptabilité analytique avait été particulièrement chronophage et l'effectif insuffisant du service comptable (3 personnes) ne permettait pas sa reproduction. Toutefois, lors de sa réponse du 12 juin 2014, le directeur de la RTP adressait à la chambre une analyse analytique de l'activité de Vitalis au cours des exercices 2012 et 2013. De

⁹ Rapport d'observations définitives du 4 mars 2009.

¹⁰ Dernier alinéa de l'article 16.

¹¹ Avant dernier alinéa de l'article 18.

¹² Art. 18 des anciens statuts et art. 19 des nouveaux statuts.

¹³ Art. 16 des anciens statuts et art. 18 des nouveaux statuts.

même, dans sa réponse du 3 juin 2014, le président de la Communauté d'agglomération de Poitiers précisait que Vitalis était désormais doté d'un logiciel permettant l'établissement d'une comptabilité analytique.

La chambre invite donc la RTP, pour respecter ses obligations statutaires et les précédentes recommandations de la chambre, à mettre en œuvre, en concertation avec Grand Poitiers, un dispositif permettant la réalisation annuelle d'une comptabilité analytique conformément aux prescriptions statutaires, en ayant recours au logiciel acquis à cette fin.

2.3. LE RAPPORT D'ACTIVITE ANNUEL ET LES TABLEAUX DE BORD MENSUELS

Les anciens¹⁴ statuts prévoyaient qu'« à la fin de chaque mois, la RTP remet à l'autorité organisatrice, au plus tard le 25 du mois suivant, un tableau de bord commenté. Ce tableau de bord comprend des éléments quantitatifs techniques, commerciaux et financiers et des éléments qualitatifs. Il doit permettre d'évaluer le service rendu ». Les nouveaux statuts¹⁵ maintenaient cette obligation tout en supprimant la seconde phrase, n'indiquant plus ainsi ce que devait comporter le tableau de bord. Une définition conjointe RTP/Grand Poitiers et formalisée du contenu du tableau de bord paraît pourtant nécessaire afin que la RTP connaisse les informations pertinentes attendues par Grand Poitiers, ces informations étant la base du contrôle de l'AOTU sur son exploitant.

En tout état de cause, la RTP établissait mensuellement un tableau de bord comportant l'évolution de la vente des différents titres proposés par la régie, des recettes provenant des usagers, des éléments quantitatifs liés à la production et des principaux ratios de gestion.

L'article 19.2. des anciens statuts stipulait qu'« Afin de permettre à l'autorité organisatrice d'exercer son pouvoir de contrôle, la RTP lui adressera chaque année, au plus tard le 30 avril un rapport annuel d'activité (...). Ce rapport présentera en outre les éléments de comptabilité analytique ainsi que les analyses approfondies de la qualité de service et de son évolution selon les modalités définies en collaboration avec les services de l'autorité organisatrice ». L'article 20.1 des nouveaux statuts reprenait le texte de l'article 19.2 en supprimant toutefois « selon les modalités définies en collaboration avec les services de l'autorité organisatrice ». L'instruction n'a pas permis d'expliquer la raison de cette suppression.

L'obligation d'établir un rapport d'activité annuel était exécutée par la RTP¹⁶. Bien que comportant des informations pertinentes et utiles notamment sur la situation financière globale de l'entreprise et l'évolution de l'offre¹⁷, les rapports d'activité étaient toutefois exempts d'éléments de comptabilité analytique, compte tenu de l'absence d'établissement de cette dernière.

2.4. LA CONTRIBUTION FINANCIERE DE GRAND POITIERS AU PROFIT DE LA RTP

La Communauté d'agglomération de Poitiers a mis en place un système de financement de Vitalis fondé sur des dispositions statutaires, en conformité avec l'article L. 1221-12 du code des transports dispose que « Le financement des services de transports public régulier de personnes est assuré par les usagers, le cas échéant par les collectivités publiques et, en vertu de dispositions législatives particulières, notamment celles de l'article L. 1221-3, par les autres bénéficiaires publics et privés qui, sans être usagers des services, en retirent un avantage direct ou indirect ».

L'article 13 des anciens statuts et l'article 16.1 des nouveaux statuts prévoient ainsi que : « La contribution financière est versée mensuellement au plus tard le cinquième jour ouvré de chaque mois pour assurer l'équilibre du budget d'exploitation et n'est pas soumise à la TVA. Les versements mensuels se font sur la base d'un état récapitulatif des dépenses réelles diminuées des recettes réelles du mois précédent. Cet état vaut pièce justificative pour l'exécution de la part de la redevance sollicitée. Il est établi conformément aux

¹⁴ Art. 19-1.

¹⁵ Art. 20-2.

¹⁶ L'ensemble des rapports communiqué par la RTP était daté du mois d'avril, à l'exception de celui 2012, daté du mois de mai.

¹⁷ Les rapports d'activité obéissaient en général au plan type suivant : 1° Analyse du réseau de transport en commun ; 2° relation avec la clientèle ; 3° le parc de véhicules et autres équipements ; 4° La qualité du service ; 5° Les ressources humaines ; 6° Bilan et compte de résultat.

prescriptions de Monsieur le Trésorier Payeur de l'Autorité Organisatrice. Faute d'un budget adopté avant le 1^{er} janvier de l'exercice en cours, la Régie des Transports Poitevins assure la continuité de son fonctionnement conformément aux règles de la comptabilité publique (règle du 1/12^{ème}). La communauté d'Agglomération de Poitiers verse à la Régie des Transports Poitevins, conformément aux règles de la comptabilité publique, le premier jour ouvré de chaque mois, 1/12^{ème} de la participation financière telle qu'ouverte en crédits de paiement de l'exercice précédent. Dès l'adoption du budget, l'ajustement de la participation financière et le versement de l'avance sont appliqués ».

La RTP bénéficie ainsi d'une subvention d'équilibre de Grand Poitiers dont le montant est automatiquement calculé en fonction de son besoin d'équilibre, sans qu'intervienne la réalisation d'objectifs ou que soient quantifiées les obligations de service public mis à la charge de Vitalis. De la sorte, le budget de la RTP est toujours équilibré.

Cette pratique présente un double inconvénient. Tout d'abord, la Communauté d'agglomération de Poitiers ne peut anticiper et véritablement contrôler la compensation financière allouée à Vitalis, faute de critères définissant les modalités de calcul de cette contribution, par rapport aux obligations de service public imposées à la Régie. De même, bien que dotée de l'autonomie juridique et financière, l'établissement public RTP est en réalité dépendant de Grand Poitiers.

Cette situation pourrait être corrigée en précisant, par une convention soit établie entre Grand Poitiers et Vitalis, les obligations de service public que l'opérateur doit remplir (dessertes, fréquences, tarifs...), les paramètres sur la base desquels la compensation financière versée à Vitalis doit être calculée, les modalités de répartition des coûts liés à la fourniture de service et, le cas échéant, les modalités de répartition des recettes liées à la vente des titres de transports entre Grand Poitiers et la RTP.

Le système actuel de financement entraîne un décalage de 10 jours environ entre l'envoi de l'état récapitulatif, comprenant par définition des dépenses déjà réglées par Vitalis, et la transmission au comptable public par Grand Poitiers du mandat de paiement de la subvention d'équilibre. Ce décalage dans le temps conduit Grand Poitiers à verser une partie de la subvention d'équilibre due au titre de l'année N, en année N+1. Le montant non versé en N est comptabilisé par Vitalis en charge rattachée, alors que Grand Poitiers ne rattache pas les subventions versées dans sa comptabilité. Ces deux pratiques divergentes aboutissent à des enregistrements comptables décalés entre les deux structures.

La subvention d'équilibre permet la couverture de dépenses de fonctionnement pour une grande part, et aussi de dépenses d'investissement comme le montre le tableau ci-dessous :

Tableau 9 - Affectation en investissement et en fonctionnement de la subvention d'équilibre

En € arrondi et en %

	2008	2009	2010	2011	2012
Subvention d'équilibre de fonctionnement de Grand Poitiers	12 831 824	13 618 271	14 463 117	15 506 781	16 565 487
Subvention d'équilibre d'équipement de Grand Poitiers	19 962	23 059	6 272	602 762	177 922
Subvention totale de Grand Poitiers	13 374 500	13 641 330	14 469 450	16 109 544	16 794 029

Source : Vitalis

Bien que comportant une partie liée à la section d'investissement, la totalité de la subvention d'équilibre était comptabilisée en recettes de fonctionnement, alors que le compte 74 utilisé ne peut comprendre, selon l'instruction M4, que des « subventions reçues par le service pour lui permettre de faire face à certaines charges d'exploitation ». Depuis 2011, la subvention d'équilibre de Grand Poitiers est imputée au compte 65737 « subventions de fonctionnement aux autres établissements publics » pour la part investissement et au compte 6742 « subvention exceptionnelle d'équipements » pour le reste. Ces deux difficultés étaient évoquées lors d'une réunion du 21 octobre 2013 entre les services financiers de Vitalis et de Grand Poitiers et une harmonisation des pratiques comptables y était décidée. Grand Poitiers a précisé que cette position avait été validée par le conseil d'administration de la RTP dans sa séance du 22 mai 2014.

Le versement transport (VT) est une contribution locale des employeurs qui permet de financer les transports en commun. Il est recouvré par l'Urssaf au titre des cotisations sociales pour être reversée aux autorités organisatrices de transports. Outre le versement transport, Grand Poitiers reçoit également une subvention du Conseil général de la Vienne pour le service de transport scolaire dont la compétence est départementale.

Le tableau 10 récapitule les subventions d'équilibre et les financements externes reçus par Grand Poitiers.

Tableau 10 - Financement de la subvention d'équilibre

En € arrondi et en %

	2008	2009	2010	2011	2012	Evolution 2008-2012
Subvention totale d'équilibre (S)	13 374 500	13 641 330	14 469 450	16 109 544	16 794 029	+25
Source de financement externe de Vitalis par Grand Poitiers hors emprunt						
Versement transport net (VTN)¹⁸	14 726 959	15 559 019	18 954 223	20 405 453	22 031 245	+49%
Taux du versement transport¹⁹	1.05	1.05	1.30	1.30	1.30	+23%
Subvention dépar. « transport scolaire » (SD)	526 771	234 327	906 279	570 205	581 677	+10%
Total SD+VTN	15 253 730	16 465 298	19 860 502	20 975 658	22 612 922	+48%
Taux de couverture de la subvention d'exploitation par financement extérieurs ((SD+VTN)/S)X100	114%	120%	137%	130%	134%	+17%

Source : comptes administratifs de Vitalis et de Grand Poitiers

Ce tableau fait ressortir un accroissement du versement transport net de +49%, niveau très supérieur à celui de la subvention totale d'équilibre versée par Grand Poitiers (+25%), ce qui assure un taux de couverture croissant au cours de la période examinée et atteignant 134% en 2012, en incluant la subvention « *transport scolaire* » du Conseil général de la Vienne versée à Grand Poitiers. La croissance du versement transport est due à l'augmentation de son taux, passant de 1,05 % à 1,30% à compter de 2010. Grand Poitiers dispose ainsi d'une marge de manœuvre croissante lui permettant le financement de l'investissement de Vitalis qu'elle assure soit directement, soit indirectement, en partie *via* la subvention d'équilibre.

¹⁸ VTN = compte 734 « *recette d'exploitation versement transport* »-(compte 6331 « *dépense d'exploitation taxe versement transport* »+ compte 739 « *dépense d'exploitation restitutions du versement transport* »).

¹⁹ Les taux de versement de transport sont applicables sur l'ensemble du territoire de Grand Poitiers, sauf pour la commune de Croutelle en 2008 (0.85%). Entrant dans la Communauté d'agglomération de Poitiers à partir de 2013, Ligugé commencera avec un taux de 0,10%.

Tableau 11 - Taux de couverture des dépenses d'exploitation par la subvention d'équilibre

En € arrondi et en %

	2008	2009	2010	2011	2012	Evolution 2008-2012
Subvention d'équilibre de fonctionnement versée par Grand Poitiers (S)	12 831 824	13 618 271	14 463 117	15 506 781	16 565 487	+37%
Dépenses d'exploitation réelles (D)	19 292 016	20 092 141	20 760 033	20 985 979	22 522 707	+16%
(S/D)X100	66%	67%	69%	73%	73%	+7%

Source : compte administratif Vitalis et fiches résultats de gestion de Vitalis

Les charges réelles d'exploitation ont moins augmenté que la subvention d'exploitation, entre 2008 et 2012. De même, la part de ladite subvention dans la couverture des dépenses réelles de fonctionnement augmente, ce qui montre une plus grande dépendance financière de Vitalis à l'égard de Grand Poitiers, dont les ressources couvrent de moins en moins, au fil des ans, le besoin de financement de la section d'exploitation.

2.5. L'AVANCE EN TRESORERIE DE GRAND POITIERS

L'avance en trésorerie versée annuellement par Grand Poitiers à la RTP est prévue par une disposition cadre des statuts, pour doter la RTP d'un fonds de roulement suffisant à couvrir ses besoins de trésorerie.

Les conventions annuelles définissant les modalités respectent en principe les conditions statutaires mais il apparaît, comme le montre le tableau ci-dessous, qu'elles ont un caractère rétroactif puisqu'elles produisent des effets avant leur date de conclusion, tout ou partie des fonds devant être versé avant cette date, ce qui n'est pas régulier selon la jurisprudence²⁰ et la doctrine²¹. De même, les délibérations de Grand Poitiers accordant les avances en trésorerie sont rétroactives sur la période 2009-2012, nonobstant le principe de non-rétroactivité des actes administratifs posé par le Conseil d'Etat. Enfin, les conventions d'avance conclues au cours de la période de contrôle sont signées par le président de la communauté d'agglomération de Poitiers et un vice-président du conseil d'administration de la RTP.

Or, aucune disposition statutaire ne permet au conseil d'administration d'autoriser l'un de ses vice-présidents à signer semblable convention. La signature de ces conventions relève en principe de la compétence de l'ordonnateur, sur autorisation du conseil d'administration et non de celle du président ou du vice-président.

Tableau 12 - Conventions et délibérations autorisant l'avance en trésorerie

	Date de conclusion de la convention annuelle d'avance	Date du premier versement de l'avance	Date des délibérations de accordant l'avance
2008	22 janvier 2008, reçue le même jour en préfecture	1 ^{er} janvier 2008	27 décembre 2007, reçu en préfecture le 21/12/2007
2009	Non communiqué	Non communiqué	27/03/2009 reçu en préfecture le 8/04/2009
2010	19 avril 2010, reçue le 20 avril en préfecture	1 ^{er} janvier 2008	26/03/2010, reçu en préfecture le 1/04/2010
2011	2 mai 2011, reçue le 4 mai 2011 en préfecture		01/04/2010, reçu en préfecture le 13 avril 2010
2012	11 juin 2012		1/06/2010 reçu en préfecture le 6 juin 2010
2013	12 avril 2013		

Source : Vitalis

Les avances de Grand Poitiers peuvent être considérées comme des avances de trésorerie au sens de la circulaire du 22 février 1989 du ministère de l'intérieur et *relative au concours financiers à court terme offerts*

²⁰ CE, 4 février 1991, Ville de Caen, D. 1991, somm p.375.

²¹ Lamy droit public des affaires n°2686.

aux collectivités locales et à leurs établissements publics ; cette notion étant définie comme « un prêt à court terme destiné à faire face à un besoin ponctuel et certain de disponibilités. De ce fait, l'avance est mobilisable et remboursable en une fois pour le montant et à l'échéance déterminés par un contrat ». Il en résulte, selon cette circulaire, que les avances annuelles de Grand Poitiers ne devraient pas être inscrites en ressources budgétaires au compte 16 destinées au financement des investissements de la RTP, comme c'est le cas actuellement, mais inscrites dans les comptes financiers de la classe 5 de la RTP (et non en compte 16) et de Grand Poitiers (et non en compte 2763).

Par leur reconduction permanente au fil des ans, ces opérations de prêt à court terme apportent en réalité une ressource permettant de couvrir un besoin de financement. Ce besoin semble résulter, d'une part, de la situation de juste équilibre financier dans laquelle est maintenu Vitalis, d'autre part, du décalage temporel existant entre le versement mensuel de la subvention d'équilibre et l'engagement des dépenses de la RTP. En toute rigueur, il conviendrait de limiter l'usage de cette avance à la couverture de besoin temporaire et infra annuel de trésorerie.

La chambre invite la RTP à :

- ne plus conclure de conventions d'avance annuelle à effet rétroactif ;
- ce que les conventions d'avance soient signées au nom de la Régie par une personne ayant qualité pour le faire ;
- comptabiliser les avances en trésorerie annuelle hors budgets dans les comptes financiers de la classe 5.

2.6. LES EQUIPEMENTS AFFECTES A LA RTP PAR GRAND POITIERS

2.6.1. Le cadre juridique

L'essentiel de l'investissement de Vitalis est réalisé par Grand Poitiers. C'est donc la Communauté d'agglomération de Poitiers qui est propriétaire des équipements, et notamment des bus utilisés par la RTP. L'affectation de ces biens à Vitalis est juridiquement fondée sur les statuts et la convention de mise à disposition.

Les statuts stipulent ainsi que : « D'une façon générale, la communauté d'agglomération met à disposition de la RTP les biens nécessaires à la réalisation du service qu'elle lui a confié. La RTP assure l'entretien et la maintenance courante de ces biens. Elle doit à tout moment prendre les dispositions nécessaires pour qu'en toute circonstance, leur sécurité soit normalement assurée. »

La convention de mise à disposition conclue le 6 septembre 2005 entre la RTP et Grand Poitiers comporte 7 articles et une annexe. Elle est toujours en vigueur dans la mesure où l'article 6 la rend renouvelable annuellement par tacite reconduction. Grand Poitiers et la RTP ne faisaient pas état d'avenant à la convention. L'annexe comporte la liste des biens mis à disposition de la RTP, révisée annuellement.

2.6.2. Le loyer d'usage

Pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2007 et le mois de juillet 2010, la RTP devait verser à Grand Poitiers un loyer d'usage en contrepartie de la mise à disposition des biens. Le mode de calcul de ce loyer était peu précis. En effet, l'article 2 de la convention de mise à disposition indique seulement que ce loyer est « calculé sur la base des amortissements HT des biens réactualisé chaque année en fonction du programme d'investissement réalisé ». L'article 11 des anciens statuts indiquait que le loyer d'usage devait « couvrir au moins (la) valeur d'amortissement (des biens affectés) ». Pour la période postérieure à juillet 2010, les nouveaux statuts ont supprimé toute référence à un quelconque loyer d'usage, sans poser toutefois le principe de gratuité de l'affectation. La RTP demeurerait néanmoins tenue de verser un loyer d'usage sur la base de la convention de mise à disposition dont l'article 2 n'avait pas été modifié.

Ce loyer d'usage n'a jamais été versé par Vitalis durant la période en examen car, selon la Régie, le loyer d'usage avait été supprimé par le législateur. Toutefois, cela n'a pas pour effet d'annuler ce loyer prévu par la convention de mise à disposition, sauf à démontrer, ce qui n'est pas le cas en l'espèce, que le loyer est

contraire aux lois et règlements. Dans sa réponse du 3 juin 2014, Grand Poitiers s'est engagée à prescrire la gratuité des immobilisations mises à disposition.

La chambre invite donc la RTP et Grand Poitiers à modifier la convention de mise à disposition afin de prescrire le caractère gratuit de la mise à disposition.

2.6.3. L'amortissement des biens affectés.

La convention de mise à disposition ne prévoit pas l'obligation de tenir un inventaire des biens affectés ; la tenue d'un inventaire n'est plus prescrite dans les nouveaux statuts mais cet inventaire est toujours tenu par Vitalis sur les directives du comptable public et non plus sur celle de Grand Poitiers.

La convention ne précise pas qui de VITALIS ou de Grand Poitiers peut déduire la TVA des biens affectés à la régie. En pratique, le transfert à déduction de TVA est toujours comptabilisé dans les comptes de Grand Poitiers.

Tableau 13 - Comptabilisation du transfert à déduction de TVA par Grand Poitiers

En €

	2008	2009	2010	2011	2012
Compte 2762 : « recette d'investissement – créance sur transfert de droits à déduction de TVA »	428 341,75	128 434,00	487 715,98	478 457,13	572 430,73

Source : comptes administratifs Grand Poitiers

Le mode de comptabilisation des actifs affectés par Grand Poitiers n'est prévu ni par les statuts, ni par la convention de mise à disposition. Grand Poitiers n'a jamais procédé à l'amortissement des biens mis à disposition de Vitalis. De son côté, la RTP suit l'évolution des actifs affectés et indique dans une annexe l'amortissement de ces biens.

Cette pratique de Vitalis est constante depuis 2008 ; une directive du comptable public en date du 18 novembre 2008 prévoit que « les opérations d'apport, d'affectation, de mise à disposition ou de concession de biens seront désormais (suite une réforme de l'instruction M4) constatées par opérations d'ordre non budgétaire par le comptable au vu d'informations que devra lui transmettre l'ordonnateur qui continuera à mettre à jour l'inventaire de l'entité ».

La conséquence est qu'aucune dotation aux amortissements n'est réalisée sur les biens affectés à Vitalis. Ainsi, comme le montre le tableau suivant, 7 411 809 € de dotation aux amortissements n'ont été inscrits dans aucune comptabilité (auquel il convient d'ajouter les amortissements 2013), que ce soit celle de l'affectant ou celle de l'affectataire.

Tableau 14 - Tableau des dotations aux amortissements non comptabilisées au titre des biens affectés

En €

	2008	2009	2010	2011	2012
Annuité d'amortissement au titre de l'année	1 272 456,96	1 422 523,96	1 414 375,75	1 574 425,47	1 728 027,29

Source : Détail des immobilisations mises à disposition par la collectivité - Vitalis

Une contradiction existe ainsi entre les directives du comptable et la lettre de l'article R. 2321-1 du CGCT qui prévoit notamment que le bénéficiaire de l'affectation doit en principe amortir les biens affectés : « La commune ou le groupement bénéficiaire de la mise à disposition ou de l'affectation poursuit l'amortissement du bien selon le plan d'amortissement initial ou conformément à ses propres règles, définies par le présent article ».

En tout état de cause, il est indispensable que les biens soit amortis, que ce soit dans la comptabilité de l'affectant ou dans celle de l'affectataire. La constatation de l'amortissement, obligatoire aux termes de l'article

R. 2321-1 du CGCT²², est liée au principe comptable de prudence²³, dans la mesure où elle permet de dégager des ressources internes suffisantes pour substituer à l'immobilisation amortie un nouvel actif. Le comité national de fiabilité des comptes publics locaux précise que le contrat de concession doit préciser celui qui a la responsabilité de l'amortissement. Cette responsabilité incombe en principe à l'investisseur. En théorie, deux systèmes sont possibles :

- Les biens sont uniquement immobilisés dans la comptabilité de Grand Poitiers en compte 21, comme tout autre bien renouvelable dont il est propriétaire. L'amortissement des biens serait réalisé par Grand Poitiers et non par la RTP, qui préciserait dans une annexe (comme aujourd'hui) les biens employés dans le cadre de la mise à disposition.
- Les biens sont comptabilisés Par la RTP en compte 22 et en compte 24 auprès de Grand Poitiers. Dans cette hypothèse, la RTP amortirait les biens affectés²⁴.

La chambre invite donc la RTP, en relation avec Grand Poitiers, à modifier la convention de mise à disposition, afin de prescrire :

- l'obligation pour la RTP de tenir un inventaire des biens affectés ;
- le régime de la TVA des biens affectés ;
- les modalités de comptabilisation des actifs affectés à Vitalis et d'amortissement de ces biens, en concertation avec le comptable public.

La chambre invite également la RTP et Grand Poitiers à inscrire dans le compte de l'affectant ou de l'affectataire des dotations aux amortissements non inscrites.

2.6.4. Le sort des biens incorporés

Depuis 2011, la RTP acquiert des biens qui sont incorporés dans les véhicules mis à disposition par Grand Poitiers. Il s'agit principalement de moteurs et de boîtes de vitesse²⁵. Aucun document ne fixe le régime juridique de ces biens, ni leur mode de comptabilisation ou d'amortissement.

La chambre invite donc la RTP en liaison avec Grand Poitiers à définir le régime juridique et comptable des biens acquis par Vitalis et incorporés dans un équipement mis à sa disposition par Grand Poitiers.

2.7. LA GESTION DE LA PERTURBATION PREVISIBLE DU TRAFIC

Le transport collectif est soumis à la règle de continuité du service public et les prescriptions de l'article L. 1222-2 et suivants du code des transports ont vocation à donner à cette règle un caractère effectif en cas de perturbation prévisible.

L'autorité organisatrice doit ainsi définir les dessertes prioritaires en cas de perturbation prévisible du trafic, c'est-à-dire notamment en cas de grève, de travaux, d'incidents techniques après 36 heures et d'aléas climatiques²⁶. Elle doit déterminer les différents niveaux de service en fonction de l'importance de la

²² « En application des dispositions de l'article L. 2321-3, constituent des dépenses obligatoires pour les communes et les groupements de communes dont la population est égale ou supérieure à 3 500 habitants les dotations aux amortissements des immobilisations suivantes y compris celles reçues à disposition ou en affectation : « 1° les biens meubles autres que les collections et œuvres d'art ». On rappellera que l'article L. 2221-5 du CGCT dispose que l'ensemble des règles budgétaires et comptables des communes sont applicables aux régies SPIC sous réserve de dispositions spécifiques prévues par décrets en Conseil d'État mentionnés aux articles L. 2221-10 et L. 2221-14.

²³ Art. L. 123-20 du code de commerce.

²⁴ C'est cette solution qui est préconisée par la doctrine autorisée : cf. J.-L. GIRARDI, L. RENOARD et P. ROCCA, *Guide pratique de la comptabilité communale*, éd Le moniteur 2008, p. 92.

²⁵ Sur cette question, cf. infra.

²⁶ Art. L. 1222-2 du code des transports : « Après consultation des usagers lorsqu'il existe une structure les représentant, l'autorité organisatrice de transport définit les dessertes prioritaires en cas de perturbation prévisible du trafic.

Sont réputées prévisibles les perturbations qui résultent : 1° De grèves ; 2° De plans de travaux ; 3° D'incidents techniques, dès lors qu'un délai de trente-six heures s'est écoulé depuis leur survenance ; 4° D'aléas climatiques, dès lors qu'un délai de trente-six

perturbation²⁷. De son côté, l'entreprise de transports doit élaborer un plan de transport et un plan d'information des usagers²⁸. Elle doit également conclure avec les organisations syndicales un accord collectif de prévisibilité du service applicable en cas de perturbation prévisible du trafic²⁹.

Grand Poitiers et la RTP ne met pas en œuvre ces prescriptions législatives³⁰. Néanmoins, la RTP réalise un système d'information en ligne et par téléphone au profit des usagers, ainsi qu'une procédure interne en cas de neige ou de verglas. Dans sa réponse du 3 juin 2014, Grand Poitiers s'est engagé à mettre en œuvre avec Vitalis les plans prescrits par le code des transports.

La chambre invite donc la RTP à mettre en place, en concertation avec Grand Poitiers, les plans mentionnés à l'article L. 1222-4 du code des transports et l'accord collectif de prévisibilité du service prescrit par l'article L. 1222-7 dudit code.

3. LA SITUATION FINANCIERE DE LA RTP

La Régie ne comporte aucun budget annexe et ne possède de participations dans aucune structure de droit privé ou de droit public. Les recettes et les dépenses de cette dernière figurent dans le tableau suivant.

Tableau 15 - Situation générale de la RTP

		En €				
Section d'investissement		2008	2009	2010	2011	2012
	Total des dépenses	1 042 252,50	1 048 597,46	1 033 970,30	1 551 671,75	1 341 352,35
	Total des recettes	1 040 776,76	1 045 500,72	1 050 756,48	1 034 831,85	1 686 542,14
	Report déficit N-1	-18 486,57	-19 962,31	-23 059,05	-6 272,87	-523 112,77

heures s'est écoulé depuis le déclenchement d'une alerte météorologique; 5° De tout événement dont l'existence a été portée à la connaissance de l'entreprise de transports par le représentant de l'Etat, l'autorité organisatrice de transports ou le gestionnaire de l'infrastructure depuis trente-six heures ».

²⁷ Art. L. 1222-3 du code des transports : « Pour assurer les dessertes prioritaires, l'autorité organisatrice de transports détermine différents niveaux de service en fonction de l'importance de la perturbation. Pour chaque niveau de service, elle fixe les fréquences et les plages horaires. Le niveau minimal de service doit permettre d'éviter que soit portée une atteinte disproportionnée à la liberté d'aller et venir, à la liberté d'accès aux services publics, à la liberté du travail, à la liberté du commerce et de l'industrie et à l'organisation des transports scolaires. Il correspond à la couverture des besoins essentiels de la population. Il doit également garantir l'accès au service public de l'enseignement les jours d'examens nationaux. Il prend en compte les besoins particuliers des personnes à mobilité réduite. Les priorités de desserte et les différents niveaux de service sont rendus publics ».

²⁸ Art. L. 1222-4 du code des transports : « L'entreprise de transports élabore : 1° Un plan de transports adapté aux priorités de desserte et aux niveaux de service définis par l'autorité organisatrice de transports, qui précise, pour chaque niveau de service, les plages horaires et les fréquences à assurer ; 2° Un plan d'information des usagers qui permet de donner à ceux-ci les informations prévues à l'article L. 1222-8. Après consultation des institutions représentatives du personnel, elle soumet ces plans à l'approbation de l'autorité organisatrice de transports ».

²⁹ Art. L. 1222-7 du code des transports : « Dans les entreprises de transports, l'employeur et les organisations syndicales représentatives concluent un accord collectif de prévisibilité du service applicable en cas de perturbation prévisible du trafic. L'accord collectif de prévisibilité du service recense, par métier, fonction et niveau de compétence ou de qualification, les catégories d'agents et leurs effectifs ainsi que les moyens matériels, indispensables à l'exécution, conformément aux règles de sécurité en vigueur applicables à l'entreprise, de chacun des niveaux de service prévus dans le plan de transports adapté. Il fixe les conditions dans lesquelles, en cas de perturbation prévisible, l'organisation du travail est révisée et les personnels disponibles réaffectés afin de permettre la mise en œuvre du plan de transports adapté. En cas de grève, les personnels disponibles sont les personnels de l'entreprise non-grévistes. A défaut d'accord applicable, un plan de prévisibilité est défini par l'employeur. Un accord collectif de prévisibilité du service qui entre en vigueur s'applique en lieu et place du plan de prévisibilité. L'accord ou le plan est notifié au représentant de l'Etat et à l'autorité organisatrice de transports ».

³⁰ Le responsable du service MTS de Grand Poitiers indiquait ainsi : « Grand Poitiers n'a pas mis en œuvre les dispositions relatives au dialogue social et à la continuité du service public dans les transports réguliers de voyageurs imposées par la loi n°2007-1224 du 21 août 2007 (publiée au journal officiel du 22 août 2007). Les modalités d'application de cette loi ont été examinées lors d'un bureau communautaire en date du 6 décembre 2007 et comme Monsieur Jacques SANTROT le précisait par courrier au préfet en février 2008 (suite à un courrier d'interrogation du préfet en date du 23 janvier 2008) : « Après avoir étudié les modalités de mise en œuvre d'un plan de transport adapté et d'un plan d'information, le bureau de la CAP a jugé ne pas être en mesure de s'engager dans cette démarche ».

	RAR en dépense d'investissement				-79 650	
	Résultat	-19 962,31	-23 059,05	- 6 272,87	- 602 762,77	-177 922,98
Section de fonctionnement	Total des dépenses	19 292 016,34	23 092 141,09	20 760 333,31	22 040 207,71	23 198 168,98
	Total des recettes	19 311 978,95	20 115 200,14	20 766 606,18	22 642 970,48	23 376 091,77
	Résultat	+19 962,31	+23 059,05	+6 272,87	+602 762,77	+177 922,98

Source : Vitalis

3.1. EVOLUTION DE LA SECTION DE FONCTIONNEMENT

L'évolution des recettes de fonctionnement est résumée dans le tableau suivant :

Tableau 16 - Evolution des recettes de fonctionnement

En K€ arrondi et en %

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Evol. 2007-2012 (%)
Total recettes usagers	4 788	5 019	4 977	4 644	5 010	5 044	+5%
Total produits d'exploitation	6 017	6 200	6 221	6 002	6 176	6 324	+5%
Total produits	18 267	19 009	19 815	20 437	21 706	22 822	+24%
Dotation aux amortissements	24	22	25	27	28	83	+245%
Total général	18 291	19 032	19 840	20 465	21 734	22 905	+25.2%

Source : rapports d'activité Vitalis

La croissance de 25,2% des produits de fonctionnement provient essentiellement de l'augmentation du montant de la subvention d'équilibre versée à Vitalis, l'augmentation des recettes des usagers ne représentant que 5% sur la période de contrôle, malgré l'augmentation des tarifs et la suppression des titres gratuits. L'évolution des dépenses de fonctionnement est résumée par le tableau suivant :

Tableau 17 - Evolution des dépenses de fonctionnement

En K€ arrondi et en %

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Evol 2007-2012
Gazole	722	661	438	544	647	803	+11%
GNV	714	760	694	771	867	892	+24%
Lubrifiants	57	67	50	54	58	66	+15%
Pièces détachées	579	570	647	672	709	682	+17%
Eau/gaz/électricité	60	74	71	67	73	85	+41%
Achats	2 178	2218	1 999	2 170	2 473	2 669	+22.5%
Affrètements	1 843	1965	1 981	2 082	2 204	2 453	+33%
Entretien/Réparation	393	475	513	554	567	596	+51%
Assurances	177	152	199	226	170	173	-2%
Promotion/Information	194	236	221	314	317	319	+64%
Sous-traitance	254	261	266	259	276	299	+17%
Services extérieurs	3 246	3 445	3 482	3 763	3 962	4 198	+29%
Total des charges de gestion générales	5 988	6 264	6 084	6 157	6 535	6 964	+16%
Rémunérations	8 436	8 749	9 029	9 380	9 881	10 261	+21%
Charges sociales	3537	3 659	3 859	4 028	4372	4 698	+32%
Taxes sur les salaires	264		597	643	671	734	
Total charges de personnel	12 237	12 722	13 677	14 255	15 144	15 793	+29%
Charges d'exploitation	18 229	18 992	19 765	20 420	21 690	22 762	+24%
Charges financières	8	8	16	6	7	10	+25%
Charges exceptionnelles	30	9	33	11	10	50	+66%
Total des charges	18 267	19 009	19 815	20 437	21 706	22 822	+24%
Dotation aux amortissements	24	22	25	28	27	83	+245%
Total général	19 032	19 032	19 840	20 465	21 734	22 906	+20%

Source : Rapports d'activité Vitalis

Compte tenu de la subvention d'équilibre, les charges de fonctionnement évoluent à un rythme comparable aux recettes d'exploitation. Il convient de noter l'accroissement important de 33% des dépenses d'affrètement³¹ sur la période examinée, qui représentent en 2012 près de la moitié des recettes des usagers. L'affrètement concerne les services réguliers et les services spéciaux de la RTP. Au cours de la période de contrôle, les affrètements ont été conclus dans le cadre d'un marché négocié avec appel public à la concurrence de 2008 (article 144 du code des marchés publics), comprenant 11 lots et d'une durée de 5 ans. L'accroissement des dépenses de réparation (+51%) s'explique par l'ancienneté du parc de Vitalis, générateur d'une augmentation des pannes sur la période de contrôle³².

3.2. EVOLUTION DE LA SECTION D'INVESTISSEMENT

L'évolution des dépenses d'investissement, en progression de 28% entre 2008 et 2012, est résumée par le tableau suivant :

³¹ L'affrètement est le fait de confier à un tiers prestataire certaine mission que l'organisme ne souhaite pas réaliser lui-même.

³² Sur cette question, cf. plus bas.

Tableau 18 - Evolution des dépenses d'investissement*En K€ arrondi*

	2008	2009	2010	2011	2012
Emprunts	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
Immobilisations incorporelles	5	6	7	13	8
Immobilisations corporelles	37	42	26	537 (dont 465 de transport)	329 (dont 269 556 de transport)
Total des dépenses réelles d'investissement	1 042	1 049	1 034	1 551	1 341

Source : comptes administratifs Vitalis

Jusqu'en 2010, les dépenses d'investissement de la RTP étaient peu importantes car Grand Poitiers prenait à sa charge la quasi-totalité de l'investissement de Vitalis. A compter de 2011, Grand Poitiers « *déleguait* » à Vitalis, par voie de délibération, la réalisation d'une partie de l'investissement qui lui était nécessaire, principalement des pièces d'équipements de bus (moteurs, boîtes de vitesse, injecteurs...). En réalité, cela revenait à accorder à la RTP des crédits supplémentaires pour qu'elle puisse acquérir les biens qui lui étaient nécessaires, selon ses propres procédures. Ces biens étaient limitativement énumérés dans la délibération. Toutefois, les masses financières de la section d'investissement demeurent modestes, l'essentiel de l'investissement de la RTP restant à la charge de Grand Poitiers.

L'évolution des recettes d'investissement peut être résumée par le tableau suivant :

Tableau 19 - Evolution des recettes d'investissement*En K€ arrondi*

	2008	2009	2010	2011	2012
Emprunts	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
Dotations	18	20	23	6	602
Amortissement des immobilisations	22	25	28	28	83
Total des recettes réelles d'investissement	1 041	1 045	1 051	1 035	1 686

Source : comptes administratifs Vitalis

La RTP ne contracte aucun emprunt à long terme. Le million d'euros inscrit au compte 16 en dépenses et en recettes d'investissement correspond à l'avance annuelle en trésorerie évoquée précédemment³³ et qui n'a pas à figurer au compte administratif.

3.3. LES LIGNES DE TRESORERIE

Afin d'optimiser la gestion de sa trésorerie, la RTP a recours à des lignes de trésorerie souscrites annuellement auprès d'un établissement de crédit, suite à une mise en concurrence auprès de plusieurs banques. Les contrats de ligne de trésorerie sont signés par le directeur de la RTP, agissant par délégation du conseil d'administration. Ces lignes de trésorerie enregistrées au compte 51931, sont soldées à la clôture de l'ensemble des exercices de la période de contrôle³⁴.

³³ Cf. § 2.5 du présent rapport.

³⁴ A l'exception toutefois de l'exercice 2007. Le remboursement de 10 000 euros de ligne de crédit de trésorerie étaient reportés sur l'exercice 2008.

Tableau 20 - Lignes de trésorerie souscrites par Vitalis entre 2009 et 2012

En €

	2009	2010	2011	2012	2013 (en cours)
Etablissement de crédit retenu	Caisse d'Epargne Aquitaine	Caisse d'Epargne Aquitaine	BFT Paris	BFT Paris	CA Touraine
Plafond de la ligne de trésorerie	1 500 000	1 500 000	1 500 000	1 000 000	1 000 000
Taux d'intérêt	Taux fixe 6.15%	Eonia majoré de 0.65%	Euribor 3 mois moyenné + 0.40%	Euribor 3 mois moyenné + 2.95%	Euribor 3 mois moyenné + 3.35%

Source : Vitalis³⁵

Comme le montre le tableau et le graphique suivant, le tirage (et remboursement) sur ces lignes de trésorerie est fréquent au cours des différents exercices :

Tableau 21 - Débits totaux du compte 51931 en fin d'exercice

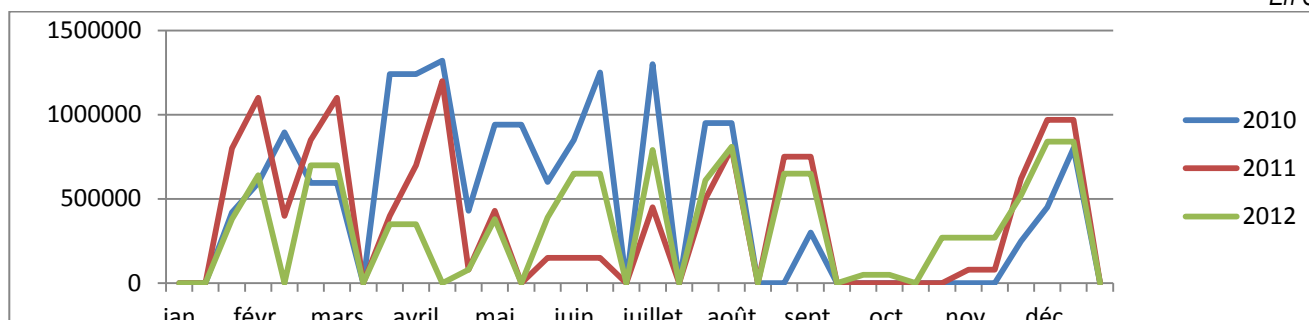
En €

	2008	2009	2010	2011	2012
Débits totaux du compte 51931³⁶ au 31/12	6 472 000	7 706 000	8 405 000	6 680 000	6 995 000

Source : comptes de gestion de Vitalis

22 - Graphique 1 - Encours des lignes de trésorerie 2009-2012

En €



Source : Vitalis (retraitement CRC)

En conclusion, l'évolution de 25.2% des produits de fonctionnement provient essentiellement de l'augmentation du montant de la subvention d'équilibre versée par Vitalis, l'augmentation des recettes des usagers ne représentant que 5% sur la période de contrôle. Compte tenu de la subvention d'équilibre, les charges de fonctionnement évoluent à un rythme comparable aux recettes d'exploitation. La chambre constate l'accroissement important, d'une part, des dépenses d'affrètement sur la période de contrôle (+33%), qui représentent en 2012 près de la moitié des recettes usagers, d'autre part, des dépenses de réparation (+51%) s'expliquant par l'ancienneté du parc de Vitalis.

Jusqu'en 2010, les dépenses d'investissement de la RTP étaient peu importantes. Grand Poitiers prenant à sa charge la quasi-totalité de l'investissement de Vitalis. A compter de 2011, Grand Poitiers « déléguait » à Vitalis, par voie de délibération, la réalisation d'une partie de l'investissement qui lui était nécessaire, principalement des pièces d'équipements de bus (moteurs, boîtes de vitesse, injecteurs...). Toutefois, les masses financières de la section d'investissement demeurent modestes, l'essentiel de l'investissement de la RTP restant à la charge de Grand Poitiers.

³⁵ DLR V, pièces n°89-93.

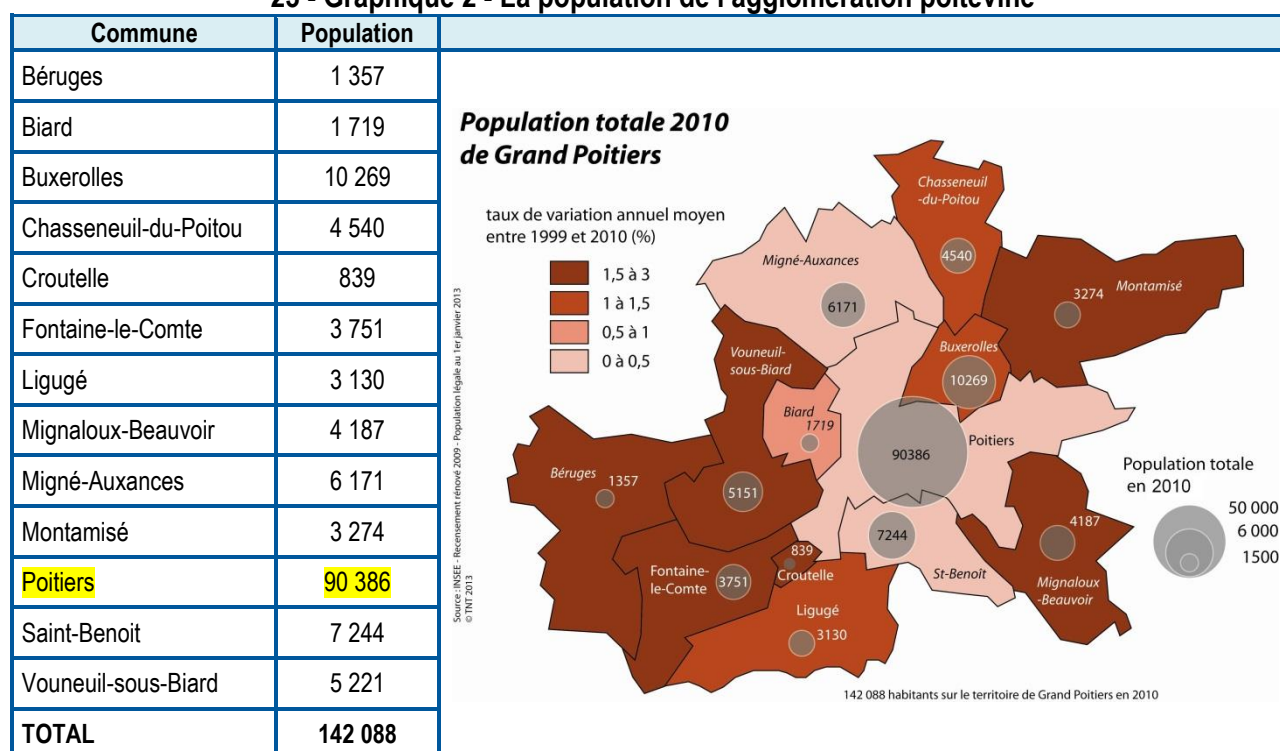
³⁶ Ligne de crédit de trésorerie.

4. LA GESTION DU RESEAU DE TRANSPORT

4.1. LES DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES EXPLIQUANT LA CONFIGURATION DU RESEAU

La RTP a vocation à assurer le transport collectif de voyageurs dans l'ensemble des communes de Grand Poitiers. La structure du réseau dépend de données socio-économiques qu'il convient ici de préciser.

23 - Graphique 2 - La population de l'agglomération poitevine



Source : Grand Poitiers

La Communauté d'agglomération de Poitiers comprend 13 communes depuis 2013, la commune de Ligugé l'ayant rejoint cette année-là. Avec 142 088 habitants en 2010, Grand Poitiers se classe au 51^{ème} rang des agglomérations françaises par la population et représente le tiers de la population du Département de la Vienne. La ville de Poitiers, avec 90 386 habitants, concentre plus de 60% de la population totale de l'agglomération, même si le taux d'évolution de sa population est inférieur à celui de la plupart des communes de l'agglomération. Sur les douze autres communes, une seule (Buxerolles) atteint les 10 000 habitants.

Le territoire de Grand Poitiers est ainsi constitué de zones urbaines denses concentrées autour de la ville de Poitiers, au cœur de l'agglomération et de zones périurbaines parfois rurales à faible densité démographique. L'organisation territoriale composée de centre villes, bourgs et hameaux induit des distances importantes. Les lignes de bus doivent donc traverser des zones très peu habitées pour relier des zones denses.

En tant que capitale régionale, Poitiers concentre l'essentiel des administrations et des services (université, hôpital, juridictions, gare SNCF, hôtel de région, de département...) ainsi que de nombreux sièges régionaux d'entreprise. Le Futuroscope, situé sur la commune de Chasseneuil-du-Poitou, lui donne une renommée nationale.

L'étude des déplacements domicile-travail en 2009 montraient³⁷ :

- une majorité de déplacement en direction de la ville de Poitiers (38% des flux, hors flux interne à la ville de Poitiers) ;
- une majorité des flux en provenance de l'extérieur de l'agglomération, du fait d'un phénomène de « résidentialisation » des communes périphériques de l'aire urbaine ;

³⁷ Cf. étude de restructuration du réseau de transport collectif de Grand Poitiers, diagnostic, p.12. Cette étude se base sur une étude INSEE de 2009.

- 8% des déplacements interne à Grand Poitiers mais hors ville de Poitiers.

Le phénomène de « *résidentialisation* » induit une déconnexion entre lieux de travail et lieux de résidence, ce qui s'accompagne d'une intensification de l'étalement urbain. D'après le recensement de la population de 2006, 82% des personnes travaillant dans l'aire urbaine de Poitiers se déplacent en voiture.

Poitiers et Chasseneuil du Poitou (Futuroscope) concentrent la grande majorité des emplois de l'agglomération. Le CHU, l'université et les administrations sont les principaux employeurs de l'agglomération. De plus, grâce à ses pôles d'enseignement supérieur (dont l'université), Poitiers accueille plus de 20 000 étudiants, soit le plus fort taux d'étudiant par rapport à sa population (14.2% de jeunes de 20 à 24 ans dans Grand Poitiers contre 6.4% en moyenne en France). Les emplois, comme les lieux d'études sont les destinations de la majorité des voyageurs en période de pointe du matin (flux domicile-travail).

Sur la commune de Chasseneuil-du-Poitou, les emplois se situent sur la zone d'activité du Futuroscope. A Poitiers, les emplois se répartissent de manière plutôt homogène sur le territoire avec une concentration un peu plus marquée dans l'hyper-centre et des zones « pauvres » en emplois en extrémité de limite communale, principalement à l'est. Poitiers-Ouest est plutôt occupé par des zones d'activité, le centre-ville par des commerces et administrations tandis que Poitiers-Est accueille le pôle principal de l'université et le CHU.

4.2. LE PROJET « BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE » (BHNS)

4.2.1. Les raisons du projet BHNS

L'offre kilométrique (tant globale que commerciale) est en constante augmentation sur la période (+16%). Le nombre de voyages par habitant est parmi les plus importants des communes appartenant à la même strate (106,1 km / 68,7 km)^{38 39}.

Tableau 24 - Evolution de l'offre de transport de Vitalis

	2008	2009	2010	2011	2012	Evolution 2008-2012
Km parcourus (hors km de service)	5 470 060	5 415 000	5 387 900	5 591 002	5 833 783	+16%
Km commerciaux		5 286 987	5 263 958	5 465 158	5 688 435	+7.5%
Km improductifs		150 919	100 198	182 588	117 080	-22%
Km par habitant PTU	40.7	40.41	39.85	41.92	43.2	Stable
Total des voyages	14 591 843	14 595 365	14 377 532	14 848 012	15 483 845	+6%
Voyages par km		3		Constant		

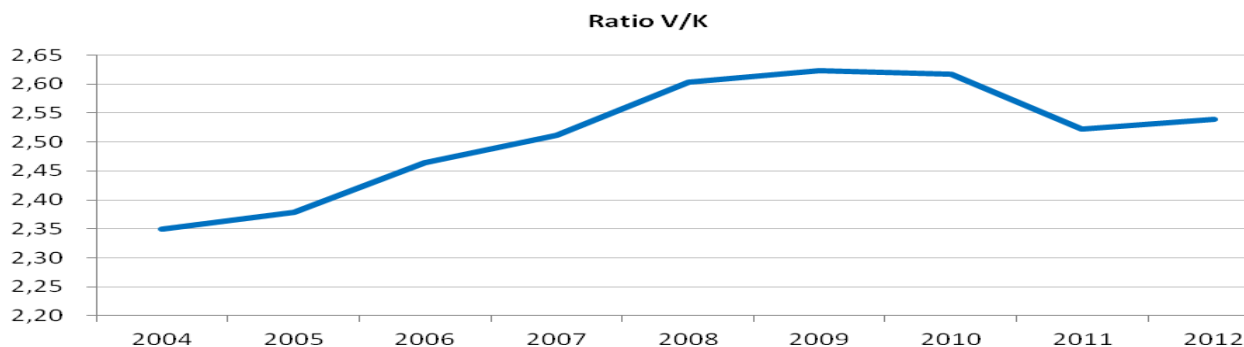
Source : Vitalis

L'augmentation de l'offre kilométrique ne se traduit qu'à la marge par une augmentation du nombre de voyages. La conséquence est la dégradation lente mais sensible du ratio voyages par kilomètre de production (V/K). Celui-ci, après une évolution positive au début des années 2000, s'est dégradé au cours des dernières années.

³⁸ Source : GART.

³⁹ « Le calcul du nombre de voyages réalisés sur le réseau Vitalis s'effectue à partir des chiffres des ventes réalisées par les différents titres de transport (tickets, abonnements...). On entend par voyage le fait qu'un voyageur monte à l'intérieur d'un bus. A différencier de la notion de déplacement qui peut, lui, englober plusieurs voyages (un déplacement constitué de deux trajets bus en correspondance va générer 2 voyages. Pour ce qui concerne les titres à oblitérer (billet ou ticket en carnet), il est possible d'effectuer un 2^{ème} trajet. Pour eux, il est appliqué une clé de passage, à savoir le pourcentage de réalisation du 2^{ème} trajet. Pour ce qui concerne les titres à vue (abonnements), il est appliqué une clé de mobilité (nombre de voyages mensuels réalisés par chaque type d'abonnement). Les clés de mobilité ainsi que les clés de passage sont déterminées à l'occasion d'enquêtes réseau (O/D) et ajustés ponctuellement à l'occasion de l'évolution des conditions d'utilisation des titres ». La dernière enquête O/D date de 2009.

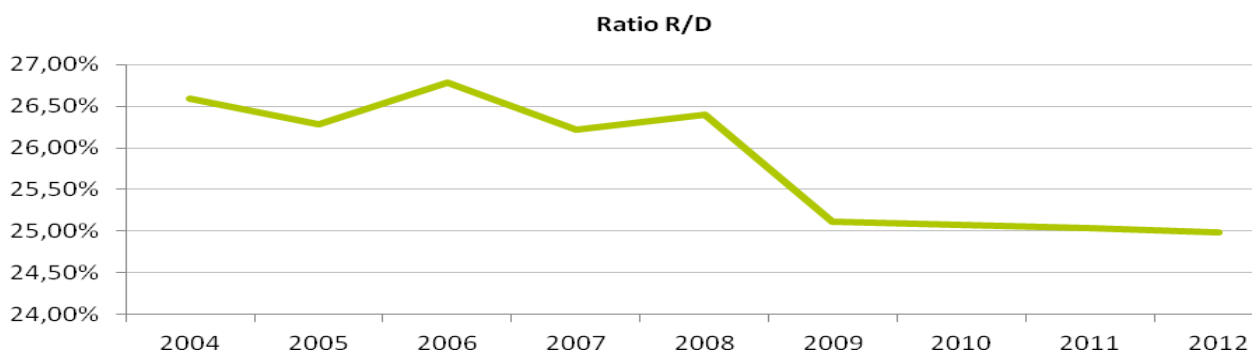
25 - Graphique 3 - Evolution du ratio V/K entre 2004 et 2012



Source : Grand Poitiers

Sur le plan économique, l'évolution du ratio nombre de voyages par kilomètre (V/K) a entraîné mécaniquement une baisse de la recette par kilomètre dans un contexte où les charges évoluent rapidement (personnel, carburant, pièces détachées). Ceci a pour conséquence une dégradation régulière du taux de couverture des dépenses d'exploitation par les recettes commerciales (R/D) et, corrélativement, une augmentation de la subvention d'exploitation de Grand Poitiers à Vitalis pour couvrir le manque de recettes.

26 - Graphique 4 - Evolution du ratio R/D entre 2004 et 2012



Source : Grand Poitiers

Tableau 27 - Evolution du taux de couverture entre 2004 et 2012

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Evol 2007-2012
Taux de couverture R/D	32.7	33.6	32.8	32.9	32.6	31.4	29.4	28.5	27.7	-16%

Source : Rapports d'activité 2012 de la RTP

La fréquentation du réseau se mesure par le « nombre de voyages par habitant ». Comme le montre le tableau suivant, ce ratio diminue entre 2008 et 2010, avec une reprise en 2011.

Tableau 28 - Evolution du nombre de voyages par habitants entre 2004 et 2012

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Nbre de voyages / habitant	97	99	104	106	110	106	104	108	112

Source : Rapports d'activité de la RTP

4.2.2. La mise en œuvre du projet BHNS : le Schéma Directeur de Transport en Commun en Site Propre (SDTCSP)

Par délibération du 30 avril 2010, Grand Poitiers a adopté le Schéma Directeur de Transport en Commun en Site Propre intitulé « un BHNS pour le Grand Poitiers » et la Communauté d'agglomération a autorisé son président d'une part, à « engager les démarches et les études nécessaires à sa définition détaillée et à sa

mise en œuvre », d'autre part, à « solliciter les subventions nécessaires à sa réalisation notamment dans le cadre de l'appel à projet du Grenelle de l'Environnement ».

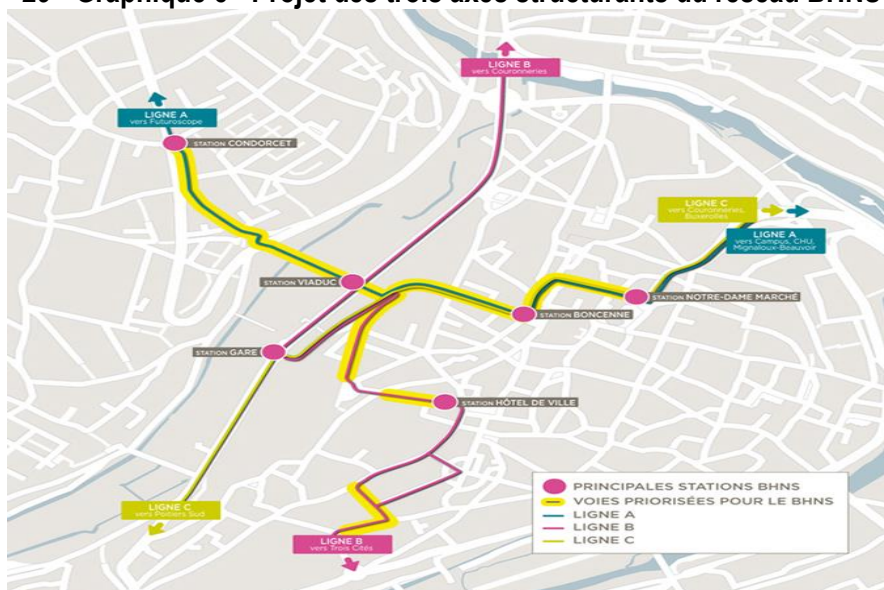
Le schéma pose en principe le « droit à la mobilité pour tous », qui se traduit par le recours à des modes de transports peu onéreux, ce qui est le cas du transport collectif par rapport au transport automobile⁴⁰. Le développement du transport collectif permet ainsi un développement plus harmonieux de l'espace public de la ville « rare et limité »⁴¹ et constitue un outil efficace contre le changement climatique et les pollutions atmosphériques.

Le schéma retient le recours au « Transport en Commun en Site Propre » afin :

- d'améliorer et conforter la desserte des grands pôles générateurs de trafic, et les pôles de développement urbain tout en préservant la desserte du territoire communautaire ;
- de contribuer à une urbanisation responsable et de qualité par l'effet structurant de modes de transport modernes et attractifs ;
- de retrouver la croissance des fréquentations et augmenter la part modale des transports en commun, en fiabilisant les clientèles actuelles grâce à l'amélioration de la qualité de service et en captant de nouvelles clientèles notamment celles fortement utilisatrices de la voiture individuelle, provenant du territoire communautaire ou de sa périphérie »⁴².

Le schéma prescrit une redéfinition du tracé du réseau autour de trois lignes structurantes, représentant environ 48 km et devant desservir l'hyper-centre de Poitiers, la gare et le pôle d'échanges multimodal « Toumaï » et les grands pôles générateurs de trafic et un réseau de parcobus existant ou à créer.

29 - Graphique 5 - Projet des trois axes structurants du réseau BHNS



Source : site internet Grand Poitiers

Le tracé définitif des lignes est lié aux conclusions du groupement Ingérop-Eréa, chargé de l'étude de faisabilité du projet. Le schéma ne fixait pas de calendrier précis pour sa mise en œuvre en raison « des contraintes techniques et budgétaires » : « L'objectif est d'aboutir, selon une programmation qui reste à définir,

⁴⁰ Schéma p. 8 : « Le droit à la mobilité pour tous se heurte aujourd'hui, trop souvent, à des difficultés d'accès aux moyens de déplacement. Nombreuses sont les personnes et les ménages qui éprouvent des difficultés économiques du fait du renchérissement progressif des coûts d'usage de l'automobile. Le transport en commun, mode de déplacement motorisé le plus économique, constitue par conséquent une alternative. Cette alternative est d'autant plus crédible avec la mise en place des tarifs sociaux pour les ménages les plus démunis et du remboursement par les employeurs pour les salariés ».

⁴¹ Schéma p.9 : « Par ailleurs, l'espace public de la ville est rare et limité. De nombreux usages se le disputent et se le partagent. Le transport en commun, par sa faible consommation d'espace public par personne transportée, permet des aménagements urbains de qualité et la reconquête de la ville par d'autres usages (déplacements doux, activités culturelles, découvertes du patrimoine, activités commerciales etc...) ».

⁴² Schéma p. 9.

à un déploiement total du réseau BHNS à l'horizon 2025 ». Il ne prévoyait qu'une évaluation sommaire du coût du projet. De même, les retombées du projet en matière de coût d'exploitation et de recettes commerciales n'étaient pas évaluées⁴³.

Dans son rapport de synthèse d'avril 2013, le groupement Ingérop-Eréa indique que le réseau retenu est composé de trois types de lignes régulières, dont la desserte est effectuée systématiquement :

- **des lignes structurantes**, préfigurant les futures lignes BHNS. Ces lignes présentent la même amplitude horaire (6H-22H) et les mêmes intervalles de passage soit 10 mn en période de pointe et 15 minutes en période creuse ;
- **des lignes de maillage** qui sont des lignes de bus classiques. Elles accompagnent les lignes structurantes et permettent le maillage du réseau. Elles offrent une fréquence de 15 mn en période de pointe. Elles n'ont pas toutes la même amplitude horaire ;
- **des lignes de desserte locale** qui permettent de desservir les communes périphériques. Elles offrent 15 passages réguliers par jours et sont complétés par des services virtuels (transports à la demande) qui ont une amplitude horaire de 7H à 20H.

En plus de ces lignes régulières, sont mises en place des lignes de transport à la demande, qui permettent d'assurer le transport public dans les zones peu denses de l'agglomération. Le maillage crée des points de rencontre entre différentes lignes ; ces nœuds ont vocation à devenir des points d'échange, pouvant être des parcs relais. Les parcs relais sont des parkings permettant de garer sa voiture, pour prendre les transports en commun afin de se rendre en centre-ville.

Le rapport cabinet d'études prévoit la constitution de deux types de parcs relais : **les parcobus** : aménagements réalisés par Grand Poitiers et **les parcs de rabattement** : zones de stationnement gérés et aménagés par les communes.

Tableau 30 - Etat des parcs existant ou à créer

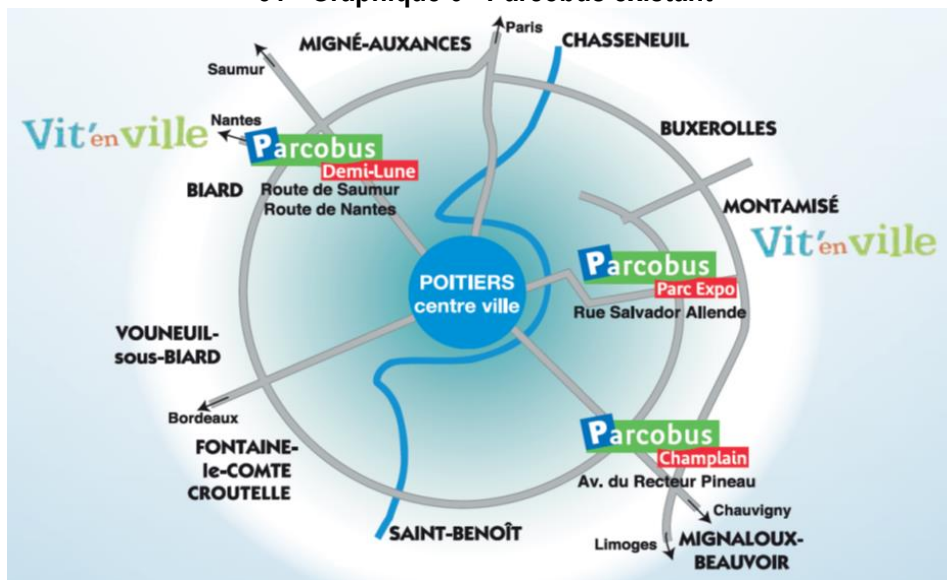
	Existant	A créer
Parcs de rabattement	La Hune	Palais des congrès La pépinière (Buxerolles) La maison des projets (Buxerolles) Mairie de Biard* Stade Auxances
Parcobus	Demi Lune (140 places) Champlain (54 places) Parc Expo (100 places) Soit 3 Parcobus dotés d'un maximum de 294 places	
Total	4	5

Source : Ingérop-Eréa

Les trois Parcobus existant sont situés sur des zones de stationnement public pour lesquelles il n'y a pas ni zone dédiée ni contrôle d'accès pour les usagers du bus. Il est par conséquent difficile de différencier sur ces parcobus les usages liés au bus des autres usages. Faute de contrôle d'accès, Grand Poitiers ne dispose pas actuellement de statistiques sur leur fréquentation et leur niveau de saturation. La création de nouveaux parcobus et l'aménagement des existants fait l'objet du troisième appel à projets « *transports collectifs et mobilité durable – hors Île de France* ».

⁴³ Schéma p.16 : « L'approche des coûts d'exploitation ne peut être faite sur les seules lignes BHNS mais doit prendre en compte l'ensemble du réseau restructuré. En effet, si les coûts d'exploitation d'une ligne BHNS sont plus élevés, leur impact sur le budget d'exploitation global du réseau dépendra du niveau de service décidé par la communauté d'agglomération de Poitiers (fréquence, amplitude) et doit être relativisé au regard des gains qui pourront être réalisés par la réorganisation globale du réseau. La même réflexion vaut sur l'augmentation des recettes ».

31 - Graphique 6 - Parcobus existant



Source : Ingérop-Eréa

4.2.3. Les appels à projets « Transport Urbain » du Grenelle de l'environnement

4.2.3.1. Le second appel à projets

Par délibération du 24 septembre 2010, le conseil communautaire de Grand Poitiers autorisait son président à répondre au second appel à projets « Transport Urbain » du Grenelle de l'environnement. L'objectif de cette candidature était d'obtenir une subvention pour la réalisation de la « première tranche » du SDTCSP.

La première tranche porte sur la construction du viaduc des Rocs, l'aménagement de ses carrefours avec l'avenue de Nantes et le Boulevard Solferino et l'aménagement de 3.5 km d'itinéraire en centre-ville et sur Poitiers Ouest. Le viaduc doit permettre de relier le centre-ville à Poitiers-Ouest. Il est réservé aux bus et aux modes doux de transport (vélo et marche). Il est directement connecté au pôle d'échanges multimodal, situé à côté de la gare de Poitiers.

La délibération du 24 septembre 2010 comprenait un état prévisionnel des dépenses et des financements, qui était corrigé par délibération du 27 septembre 2013 du conseil communautaire, pour prendre en considération l'augmentation de la contribution accordée par le Fonds Européen de Développement régional (FEDER).

Si Grand Poitiers assure l'essentiel du financement à hauteur de 24, 43 millions d'euros, un financement de 1, 8 millions d'euros doit provenir de la Ville de Poitiers. Or, la Communauté d'agglomération de Poitiers est un établissement public intercommunal (EPCI) qui en application du principe de spécialité, ne peut intervenir que dans les domaines de compétence qui lui ont été transférés par la commune. Lorsqu'une compétence a été transférée à un EPCI, elle ne peut plus être exercée par la commune-membre⁴⁴. Ainsi, Grand Poitiers ne peut réaliser et financer les travaux liés à cet appel à projets que si la ville de Poitiers s'est dessaisie de cette compétence. La commune de Poitiers ne peut plus alors participer au financement du second appel à projets. Et inversement, le fait que la commune de Poitiers puisse financer les travaux, implique que Grand Poitiers n'ait pas compétence pour le faire. Les nouveaux statuts de Grand Poitiers approuvés par arrêté préfectoral n°2012 D2/B1042 du 3 décembre 2012 donnent compétence à la Communauté d'agglomération en matière d'aménagements de voirie en lien avec les déplacements. N'ayant plus compétence pour le faire, la commune de Poitiers ne peut plus envisager d'accorder ce financement.

Tableau 32 - financement du second appel à projets : Dépenses de 38.66 M€ liées à la première tranche

	Financement prévisionnel (en M€)
FNADT	2.5

⁴⁴ CE ass 16-10-1970, n°71536, Cne de Saint-Vallier, Rec. 583 : « Lorsque les communes, membres d'un syndicat de communes ont manifesté la volonté de transférer à ce syndicat certaines de leurs compétences et ont obtenu l'approbation de l'autorité de tutelle, elles ne peuvent plus exercer directement les attributions ainsi déléguées ».

Département de la Vienne	2.5
Ville de Poitiers	1.8
FEDER	4.5
Subvention Grenelle II	2.93
Grand Poitiers	24.43
Total	33.62

Source : Grand Poitiers

4.2.3.2. Le troisième appel à projets

Par délibération du 27 septembre 2013, le conseil communautaire de Grand Poitiers autorisait son président à répondre au troisième appel à projets « *Transport Urbain* » du Grenelle de l'environnement. L'objectif de cette candidature était d'obtenir une subvention afin de permettre la réalisation de la « *seconde tranche* » du SDTCSP.

Le programme de cette seconde phase portait sur :

- l'aménagement de 8.5 km d'itinéraire et 11 stations entre le Pâtis et la Demi-Lune, soit un itinéraire aménagé continu de 10.3 km avec les aménagements de la première phase ;
- la création de trois parcs relais (parcobus) pour une capacité totale de 740 places (le Pâtis et Demi Lune : 300 places en ouvrage ; Champlain : 140 places en surface) ;
- la mise en place d'une billettique ;
- l'acquisition d'un parc de bus hybrides dédiés à la ligne BHNS.

Les travaux de cette seconde phase sont prévus pour la période 2016-2018. A l'instar du second appel à projets, la ville de Poitiers, qui n'a plus compétence dans ce domaine, ne peut plus envisager d'apporter son concours financier de 2 millions d'euros.

Tableau 33 - financement du troisième appel à projets : Dépenses de 37 M€ liées à la seconde tranche

	Financement prévisionnel (en M€)
Département de la Vienne	2.5
Ville de Poitiers	2
Subvention Grenelle II	5
Grand Poitiers	29.5
Total	37

Source : Grand Poitiers

4.2.4. Les modifications du tracé du réseau

Le tracé du réseau a profondément évolué depuis 2009 afin, d'une part, de prendre en considération le projet BHNS et l'opération « Cœur d'Agglo », d'autre part, de rationaliser les lignes de desserte. Les graphiques contenus à l'annexe au présent rapport montrent cette évolution. La mise en œuvre du schéma directeur étant loin d'être terminée, le tracé du réseau n'est pas encore stabilisé.

En conclusion, l'offre kilométrique (tant globale que commerciale) est en constante augmentation sur la période (+16%). Le nombre de voyages par habitant est parmi les plus importants des communes appartenant à la même strate (106,1 km / 68,7 km). L'évolution du ratio nombre de voyages par kilomètre (V/K) a entraîné mécaniquement une baisse de la recette par kilomètre dans un contexte où les charges évoluent rapidement (personnel, carburant, pièces détachées). Cela se traduit par une dégradation régulière du taux de couverture des dépenses d'exploitation par les recettes commerciales (R/D). Ce qui a pour conséquence de conduire Grand Poitiers à augmenter la subvention d'exploitation accordée à Vitalis pour couvrir le manque de recettes en résultant.

Afin d'accroître son efficacité, une rationalisation du réseau est en cours, dans le cadre du Schéma directeur de transport en commun en site propre adopté le 30 avril 2010 par Grand Poitiers. Afin de permettre le financement des premières tranches de travaux liées à ce schéma, Grand Poitiers a répondu au second et au troisième appel à projets « Grenelle de l'environnement ». La Ville de Poitiers s'est engagée à apporter un concours financier, bien qu'elle ne le puisse plus, sa compétence en matière d'« aménagements de voirie en lien avec les déplacements » ayant été transférée à Grand Poitiers.

5. LA GESTION DE L'OFFRE DE TRANSPORT

5.1. LES SERVICES DE LA RTP

5.1.1. Le service régulier

Le nombre de lignes régulières est compris entre 15 et 18 au cours de la période en examen. Ces lignes circulent toute la semaine⁴⁵. L'amplitude horaire est de 6H00 à 21H00 et jusqu'à 23H00 pour les lignes principales (L1 et Pictaviennne). En complément, le réseau dispose de deux lignes Noctambus, circulant tous les jours de la semaine, de 21H à 3H du matin et de 21H à 6H du matin, les jeudi, vendredi et samedi. 84% de la population de l'agglomération était desservie à 300 mètres des lignes du réseau en 2009. Ce pourcentage passait à 95% pour une distance de 800 mètres⁴⁶.

Les kilomètres parcourus au titre des lignes régulières correspondent pour partie à des kilomètres produits par Vitalis et pour le reste à des services affrétés. A l'instar de l'offre kilométrique globale, celle concernant les lignes régulières s'est accrue entre 2008 et 2012, mais à un rythme plus lent. Au 1^{er} septembre 2013, l'ensemble des communes de Grand Poitiers était desservi par le réseau régulier, à l'exception toutefois de Beruges et Montamisé.

⁴⁵ 16 lignes jusqu'en 2009 et 18 lignes à partir de 2010.

⁴⁶ Rapport de diagnostic Ingérop-Eréa, octobre 2011, p.25.

Tableau 34 - Offre kilométrique annuelle de la ligne régulière entre 2008 et 2012

En km

	2008	2009	2010	2011	2012	Evol. 2008-2012 (en %)
Kms lignes régulières	5 003 248	4 937 000	4 935 800	5 060 600	5 185 284	+3.6%
Kms parcourus (hors KM parcourus)	5 470 060	5 415 000	5 387 900	5 591 002	5 833 783	+16%
Part des Kms parcourus	91%	91%	91%	90.5%	88%	-3%

Source : synthèse Bilan 2008-2012 Vitalis

5.1.2. Le service Pti'Bus

Ce service assure une double fonction : une desserte des quartiers et hameaux peu desservis par les lignes régulières, ainsi que des trajets sur certaines lignes régulières aux heures où les fréquences sont moins importantes.

Généralement affrété (taxis), le service fonctionne à partir de lignes « *virtuelles* », souvent courtes et donnant correspondance sur une ligne régulière. Les lignes virtuelles sont des lignes à route et horaire fixe, mais qui ne sont activées que si une personne au moins en fait la demande, et uniquement sur le trajet demandé. Au 1^{er} janvier 2013, il existait 35 lignes virtuelles labellisées « *Pti'Bus* », entièrement sur réservation. Ces lignes proposent des niveaux d'offre variables, compris entre 1 et 7 allers retours quotidiens. Le volume kilométrique annuel réalisé a augmenté de 42% entre 2008 et 2012 mais a diminué de 8.5% en 2012 par rapport à 2011. En septembre 2013, l'ensemble des communes de Grand Poitiers était desservi par le réseau « virtuel » P'tit bus. L'adhésion au service P'tit bus est gratuite (d'une durée de 2 ans) et la tarification est la même que sur le réseau classique⁴⁷.

Tableau 35 - Offre kilométrique annuelle du service Pti'bus entre 2008 et 2012

En km

	2008	2009	2010	2011	2012	Evolution 2009-2012 (en %)
Volume kilométrique annuel	55 061	63 800	75 800	85 600	78 303	+42%

Source : synthèse Bilan 2008-2012 Vitalis

5.1.3. Le service handibus

L'article 45 de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées pose le principe de la continuité de la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité.

Au titre de cette disposition législative, les autorités compétentes pour l'organisation des transports publics ont, à compter de la publication de la loi :

- 3 ans pour réaliser un schéma directeur d'accessibilité aux transports publics (SDATP) ;
- 10 ans pour rendre accessibles les services de transport collectif aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Les objectifs stratégiques en matière d'accessibilité du réseau de transport urbain sont fixés dans le Schéma directeur d'accessibilité des transports publics adopté le 17 décembre 2009 par le conseil communautaire de Grand Poitiers. Toutefois, le bilan des engagements n'était pas encore réalisé à ce jour. A défaut d'un tel bilan, les données communiquées par la RTP sur le réseau régulier indiquent que 60% des arrêts de la ligne 2 et 40% de la ligne 1 sont accessibles aux personnes handicapées, notamment ceux utilisant un fauteuil roulant. Un bus accessible permet l'accès d'une personne handicapée soit grâce à son plancher bas ou sa rampe d'accès. 55% des bus sont accessibles. Les bus qui circulent sur les lignes de la Pictavienne

⁴⁷ Source : site internet Vitalis.

sont systématiquement accessibles. Pour les non-voyants, des annonceurs sonores sont installés dans les bus circulant sur la Pictavienne, ainsi qu'aux bornes d'information horaires de cette ligne⁴⁸.

La RTP a mis en place un service spécialisé de substitution desservant l'intégralité du territoire : Handibus. Handibus est un service de transport à la demande spécifique, ayant pour objet d'assurer les déplacements réguliers et occasionnels des personnes à mobilité réduite qui ne sont pas en mesure d'utiliser les lignes de transport régulières dans des conditions d'accès et de sécurité satisfaisantes.

L'ensemble des trajets est réalisé à l'intérieur du périmètre urbain de Grand Poitiers. Le service est dit de « *Porte à Porte* », ce qui signifie que la prise en charge et la dépose se font non pas à des points d'arrêts définis mais à proximité immédiate du lieu souhaité, le domicile généralement. Pour bénéficier de ce service, la personne doit demeurer dans l'agglomération poitevine et justifier de son incapacité médicale à utiliser les lignes régulières. Tel est le cas des personnes de moins de 80 ans bénéficiant d'une carte d'invalidité au taux minimum de 80%, ainsi que des personnes de plus de 80 ans titulaire d'un certificat médical délivré par l'un des médecins expert de Vitalis attestant d'une telle incapacité.

L'adhésion au service handibus est soumise à une commission d'accès composée d'un élu de la commission « *Transport* » de Grand Poitiers, d'un représentant de la maison départementale des personnes handicapées et de trois représentants de la RTP. L'adhésion est valable 2 ans et coûte 10 euros à son bénéficiaire. Elle donne droit dans certains cas à un accompagnateur. La réservation s'effectue par téléphone à un numéro dédié, au moins 48 heures à l'avance.

Les tarifs sont très légèrement supérieurs aux tarifs « *normaux* » comme le montre le tableau ci-dessous :

Tableau 36 - Comparaison des tarifs « *handibus* » et « *lignes régulières* »

	Carnet de 10 trajets	Abonnement mensuel
Handibus	13 euros	47.90 euros
Services réguliers	10.40 euros	34.90 euros

Source : site internet Vitalis pour la période du 1/02/2013 au 31/12/2013

Les trajets sont pris en charge par Vitalis directement ou par le biais de services affrétés par la régie. Le service Handibus est assuré avec des véhicules pouvant transporter plusieurs fauteuils roulants⁴⁹. Le volume kilométrique annuel réalisé a augmenté de 48% entre 2008 et 2012.

Tableau 37 - Offre kilométrique annuelle du service handibus entre 2008 et 2012

En km

	2008	2009	2010	2011	2012	Evolution 2009-2012 (en %)
Volume kilométrique annuel	286 305	287 200	252 300	318 986	424 848	+48%

Source : synthèse Bilan 2008-2012 Vitalis

5.1.4. Le service de transport scolaire

L'article L. 3111-7 du code des transports et l'article L. 213-11 du code de l'éducation disposent, *d'une part*, que les transports scolaires sont des services réguliers publics, *d'autre part*, que l'organisation et le fonctionnement du service des transports scolaires relèvent de la responsabilité des départements. Sur le territoire de l'agglomération poitevine, c'est Grand Poitiers qui s'est substituée au département en tant qu'autorité organisatrice. Elle reçoit à ce titre une subvention départementale.

Au 1^{er} janvier 2013, le réseau exploité par Vitalis comprenait les 13 lignes scolaires suivantes, numérotées de S1 à S14. En 2012, le volume kilométrique annuel réalisé était de 230 897. 5 km.

⁴⁸ Source site internet de Vitalis et charte clients.

⁴⁹ Rapport diagnostic d'Ingérop-Eréa (p.45).

L'agglomération poitevine présente la caractéristique d'avoir peu d'établissements scolaires en centre-ville, et en revanche un certain nombre de grands établissements à large recrutement disposés en couronne sur les boulevards ou à proximité. Aussi, Grand Poitiers et Vitalis ont dû mettre en place des services dits scolaires complémentaires, assurant des trajets directs entre certains quartiers ou certaines communes et certains de ces établissements. Toutefois, bien qu'ouverts à tous et soumis à la tarification globale du réseau, ces services ont toujours été commercialisés de façon distincte, en utilisant une numérotation spéciale (S1 à S14) et en présentant un plan distinct. Ces lignes S1 à S14 ne sont pas de véritables des lignes, mais des ensembles de services généralement affrétés, convergeant vers un établissement ou un groupe d'établissements.⁵⁰

Dans son rapport diagnostic d'octobre 2011, le groupement Ingérop-Eréa constatait que le taux de remplissage moyen des véhicules est faible, 28 élèves/bus le matin et 19 le soir, notamment pour les services à destination des lycées⁵¹.

5.1.5. OTOLIS

Depuis 2008, la RTP gère un service de mise à disposition de véhicules de tourisme et d'utilitaires, dénommé OTOLIS. En 2013, ce service comprend 6 stations d'autopartage ⁵² et 13 véhicules en libre-service (citadine, polyvalente, monospace et utilitaire).

Bien que ce service soit ouvert aux particuliers et aux professionnels, il est principalement utilisé par les particuliers ; en 2012, ces derniers représentaient 93% des abonnés, avec une moyenne d'âge de 35 ans et résidant à Poitiers pour 60% d'entre eux. 40% des abonnés ont déjà un véhicule (abonné en couple) et utilisent les transports en commun (47% ont un abonnement au bus).

Pour bénéficier des services d'OTOLIS, le bénéficiaire doit préalablement conclure avec la RTP un contrat d'adhésion, qui est une convention à durée indéterminée. La réservation du véhicule ne peut être inférieure à 30 mn ni supérieure à 48 heures. Le coût de la réservation est horaire (2,30 euros de l'heure en 2012) et kilométrique (de 0,33 à 0,40 euros selon la catégorie choisie). Toutes les réservations sont facturées en début de mois suivant et prélevées tous les 20 de chaque mois. Le prix comprend l'assurance et le carburant. Les heures sont offertes de 23h à 7h le matin.

Il peut être rappelé qu'à la différence des autres services de la RTP, OTOLIS bénéficie d'une comptabilité analytique qui permet d'en mesurer les performances. Le tableau suivant montre ainsi que ce service est en pleine expansion. Les recettes (+360%) et le nombre d'adhérents (+169%) augmentent rapidement entre 2008 et 2012 (2011 pour les adhésions), contrairement aux dépenses d'exploitation (+14%).

⁵⁰ Rapport diagnostic d'Ingérop-Eréa d'octobre 2011 (p.38).

⁵¹ Ibid.

⁵² Futuroscope Teleport , Buxerolles Mairie, Couronneries, Notre Dame, Gare, Hôtel de Ville.

Tableau 38 - Indicateurs du service OTOLIS entre 2008 et 2012

	2008	2009	2010	2011	2012	Evol (en %)
Recettes en euros (R)	17 853	39 614	59 413	78 232	82 153	+360%
Dépenses en euros (D)	104 697	133 824	103 820	120 109	Nc	+14%
Taux de couverture R/D (en %)	17.05	29.6	57.23	65.13	Nc	+281%
Nombre d'adhésion en cours en fin d'année	69	124	164	186	Nc	+169%
Nombre de résiliations par année	12	27	53	77	Nc	+541%
Nombre de locations	954	1 890	2 398	3 028	3072	+222%
Temps moyen de location par course	Nc	Nc	Nc	4H11	4H31	-
Kilomètres moyens parcourus par course	Nc	Nc	Nc	28.9	31.3	-

Source : Vitalis

5.2. LA QUALITE DU SERVICE

5.2.1. Les acteurs de la démarche qualité

La mise en œuvre d'une démarche qualité est la conséquence du droit à un transport de qualité prescrit par les articles L. 1111-1⁵³, L. 1111-2⁵⁴ et L. 1111.4⁵⁵ du code des transports. La démarche qualité s'inscrit dans le cadre de la politique de certification des principales lignes régulières qui a débuté en 2007 pour les lignes 2A et 2B dites lignes Pictaviennes, en 2010 pour les lignes 1 et 4, représentant 70 % des usagers environ et en 2011 pour les agences commerciales de Vitalis. La Pictavienne et les lignes 1 et 4 ont vocation à devenir les trois axes structurants du projet BHNS.

Cette démarche qualité ne concerne pas en revanche les lignes secondaires et les affrètements. Cette remarque doit toutefois être nuancée. *D'une part*, les conducteurs des lignes « certifiées » circulent également sur les lignes « non certifiées ». *D'autre part*, à partir de 2013, le cahier des clauses techniques particulières des marchés d'affrètement prévoit des stipulations renvoyant à la démarche qualité⁵⁶.

La certification est une procédure par laquelle un organisme certificateur donne une assurance écrite qu'un service est conforme à des exigences spécifiées par un certain nombre de critères. En l'espèce, l'organisme certificateur est l'AFNOR, qui élabore un audit annuel des agences et lignes concernées de Vitalis.

Au sein de la RTP, la démarche qualité est pilotée par un agent de Vitalis dénommé « animateur qualité », qui sert d'interface entre les différents acteurs intervenant en la matière. Cet agent était d'abord placé au sein du pôle commercial, puis directement auprès du directeur de la régie.

⁵³ « Le système des transports doit satisfaire les besoins des usagers et rendre effectifs le droit qu'a toute personne, y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter elle-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix. La mise en œuvre de cet objectif s'effectue dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité et dans le respect des objectifs de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de polluants et de gaz à effet de serre ».

⁵⁴ « La mise en œuvre progressive du droit au transport permet à l'usager de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, de prix et de coût pour la collectivité, notamment, par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public ».

⁵⁵ « Le droit au transport comprend le droit pour l'usager d'être informé sur les moyens qui lui sont offerts et sur les modalités de leur utilisation ».

⁵⁶ « Art. 10.1. La démarche qualité menée au sein de la RTP s'inscrit dans le cadre d'une amélioration constante de ses services afin de garder la confiance de ses usagers et conquérir de nouveaux utilisateurs. Afin d'étendre sa démarche qualité, les services relevant du présent marché s'inscrivent naturellement dans cette démarche.

Art. 10.2. Un suivi qualité spécifique est donc mené sur les lignes 5a, 5b, 5c, 13 et « La Citadine ». Ce suivi porte sur les critères suivants : A- l'information permanente autobus ;B- l'accueil conducteur ;C- la fiabilité-punctualité ;D- la conformité du véhicule.

Pour chacun de ces critères, un service de référence et des situations inacceptables ont (sic) été définies (annexe 10) ».

Les critères de qualité, regroupés en quatre thèmes (accueil, propreté, information des voyageurs et ponctualité-régularité) ont été approuvés par un comité tripartite. Ce comité est une structure interne de Vitalis, dont la composition et le fonctionnement ne sont définis que par une note interne non signée. Une formalisation de ce document paraît d'autant plus nécessaire qu'il engage des tiers à Vitalis, le comité étant composé de :

- 4 représentants de l'autorité organisatrice (Président et rapporteur de la commission déplacement, Responsable et membre du service MTS) ;
- 3 représentants d'associations de voyageurs (la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, le Club des Voyageurs et l'UFC Que Choisir) ;
- 3 membres de la RTP (le directeur, le responsable mouvement et l'animateur qualité).

Le comité tripartite s'est réuni une fois par an sur la période de contrôle⁵⁷. Aucun document n'était élaboré pour permettre d'attester du vote régulier des décisions (majorité absolue) ou de la nomination d'un président (qui est selon le règlement intérieur un membre de Grand Poitiers). La note interne était exempte d'éléments permettant d'apprécier les conditions de convocation du comité tripartite. Selon cette note interne, le comité tripartite a pour rôle d'« *approuver le recueil des engagements de services, de donner un avis sur les principes de mesures et d'échanger sur les résultats obtenus* ».

Le recueil des engagements de service définit les critères qualité devant être mis en œuvre par Vitalis. Certains sont imposés par la norme AFNOR choisie, d'autres sont volontairement ajoutés par la Régie. Ces critères sont : « *attitude du conducteur ; confort du voyageur ; état et propreté des autobus gestion des réponses aux réclamations ; information permanente autobus ; information permanente aux points d'arrêt ; information sur l'offre de service ; ponctualité commerciale ; information en situation perturbée prévue ; accessibilité des véhicules aux fauteuils roulants ; accueil du vérificateur de titres de transport ; accueil téléphonique ; fiabilité des autobus ; impact sur l'environnement ; information à distance par internet ; information à distance par téléphone ; lutte contre la fraude ; propreté des points d'arrêt ; information en situation perturbée inopinée* ».

Pour chaque critère, le recueil des engagements de service définit un niveau d'exigence prescrit en pourcentage et inventorie les situations inacceptables devant conduire à une action de l'animateur qualité. Lorsque cet agent est informé d'un dysfonctionnement ou d'une situation inacceptable, il saisit⁵⁸ un « *pilote* » afin de trouver une solution. Ce « *pilote* » est un agent de Vitalis dont le domaine de compétence est lié au critère qualité lésé par le dysfonctionnement. Ainsi, par exemple, la gestion des réclamations est réalisée par le service « *commercial* » au sein duquel est désigné un pilote. Chacun des pilotes compétents sont nommément désignés par le recueil des engagements de service. Un suivi de leur intervention est réalisé par l'animateur qualité.

La démarche qualité fait également intervenir des entreprises tierces. Elles sont chargées de gérer la procédure annuelle dite « *parcours du client mystère* » avec l'animateur qualité. Elles sont également chargées de réaliser pour le compte de Vitalis, une enquête de satisfaction des clients par téléphone.

Les engagements de la RTP vis-à-vis de ses usagers sont retracés dans une brochure intitulée « *charte clients* ».

La chambre invite la RTP à formaliser le fonctionnement du comité tripartite « qualité » dans une convention.

⁵⁷ 30/09/2008 ; 04/06/2009 ; 05/05/2010 ; 15/09/2011 et 15/06/2012.

⁵⁸ Soit dans le cadre d'un « plan d'action » si la situation est complexe, soit dans le cadre d'une fiche de traitement des dysfonctionnements et situations inacceptables (DSI) dans les autres cas.

5.2.2. Les résultats de la démarche qualité.

La régie a fait procéder à une double certification : la certification NF⁵⁹ service des lignes (NF286) et des agences (NF298).

Tableau 39 - Certifications obtenues de l'AFNOR

2007	Certification NF 286 de la ligne Pictavienne
2008	Renouvellement de la certification de la ligne Pictavienne
2009	Renouvellement de la certification de la ligne Pictavienne
2010	Renouvellement de la certification de la ligne Pictavienne Certification NF 286 des lignes 1 et 4
2011	Renouvellement de la certification de la ligne Pictavienne et des lignes 1 et 4
2012	Renouvellement de la certification de la ligne Pictavienne et des lignes 1 et 4 Certification NF 298 pour les agences commerciales

Source : rapports d'activité Vitalis

Selon les rapports d'activité de la RTP, les audits de suivi réalisés par l'AFNOR attestent le plus souvent du respect des exigences liées aux critères qualités. Le tableau suivant montre, pour la ligne 1 que les objectifs de qualité de service sont atteints :

De même, l'audit des agences commerciales attestait du respect des exigences posées :

La RTP a mis en place un dispositif de recueil et de traitement des réclamations des usagers. Ces derniers disposent ainsi de plusieurs moyens pour faire connaître leurs doléances (courrier, appel téléphonique, courriel, fiche réclamation). Vitalis a consigné ses objectifs en termes de délai de réponse dans une « *charte de la réponse à réclamation* ». Ce délai varie entre 48 heures et 15 jours selon le mode de réclamation. La situation des réclamations est mentionnée dans le tableau de bord tenu par Vitalis. Le tableau suivant montre que sur la période de contrôle, plus de 80% des réclamations étaient gérées dans les délais prescrits.

Tableau 40 - Evolution du respect des délais de traitement des réclamations entre 2005 et 2012

	Réclamation gérée dans les délais	Réclamations gérées hors délai	Réclamations gérées hors délais en %
2005	130	105	82%
2006	171	107	63%
2007	305	33	11%
2008	284	14	5%
2009	334	15	4%
2010	463	58	13%
2011	482	57	12%
2012	323	55	17%

Source : rapport d'activité 2012

Les résultats des performances, en termes de qualité, ne font pas l'objet de contreparties financières de type rétributions ou pénalités de la part de Grand Poitiers, à la différence des dispositions présentes généralement dans les conventions de délégation de service public. De même, ni Vitalis, ni Grand Poitiers ne disposent de données permettant d'évaluer l'impact des démarches qualité sur la fréquentation et les recettes. Mais aucune démarche visant à remédier à cette situation n'a été réalisée dans le cadre de la démarche de certification. Enfin, Grand Poitiers ne réalise directement aucun contrôle de qualité sur le service de transport urbain.

L'information pratique sur le réseau, destiné aux usagers, est assurée par de nombreuses brochures décrivant notamment : les horaires des bus ; le fonctionnement de certains services spécifiques (manuel d'utilisation

⁵⁹ La marque NF Service atteste que le service est conforme à des caractéristiques et niveaux de performances définis et contrôlés par l'AFNOR Certification. L'AFNOR-Certification contrôle que la RTP dispose de tous les moyens humains, matériels, documentaires et d'organisation pour fournir un service conforme. En cas de contrôle positif, l'AFNOR Certification accorde le droit à l'entreprise d'utiliser la marque NF Service.

d'handibus par exemple) ; le plan du réseau. Ces brochures sont disponibles dans les points de vente de Vitalis, chez les dépositaires et dans les mairies appartenant à la communauté d'agglomération de Grand Poitiers. Des campagnes d'information sont également réalisées, par exemple celle sur OTOLIS en 2012.

Tableau 41 - Evolution du coût des documents d'information et de promotion entre 2008 et 2012

En €

Comptes		2008	2009	2010	2011	2012	% d'évolution
623610	documents d'information	91 585,28	94 421,79	150 568,45	165 834,04	173 139,48	+89,05
623620	documents de promotion	33 430,85	20 096,30	66 556,51	38 454,98	45 034,58	+34,71

Source : chambre régionale des comptes d'après documents budgétaires fournis par Vitalis

Le tableau ci-dessus montre un accroissement très important des dépenses d'information et de promotion de Vitalis, à compter de l'année 2010. Elles représentaient 1.40% des charges de gestion courante en 2008 et 2.38% en 2012.

Selon la Régie, cet accroissement est lié aux perturbations du réseau liées à sa rationalisation et au projet « cœur d'Agglo ». La Régie a renforcé son action d'information en créant le journal « *Vitalis et vous* » contenant des informations pratiques aux usagers, directement distribué dans les boîtes aux lettres. De même, sont disponibles dans les points de vente de Vitalis, des dépliants très complets et pédagogiques concernant l'ensemble des services du réseau. Elle a également créé un service de renseignement téléphonique « *Allobus* » et un site internet comprenant les informations utiles à l'utilisateur.

Les enquêtes de satisfaction réalisées par l'association AGIR, représentant les réseaux indépendants de transports urbains, montraient, chaque année, un taux de satisfaction globale supérieure à 80% au cours de la période de contrôle.

5.3. LE PARC ROULANT DE LA RTP

Le parc de matériel roulant de Vitalis est resté à peu près constant sur la période de contrôle.

Tableau 42 - Evolution du parc roulant de la RTP entre 2008 et 2012

En nombre de véhicules

	2008	2009	2010	2011	2012
Parc	124	123	126	128	126
Parc opérationnel	119	120	124	123	123

Source : Vitalis

Au 31/12/2012, le parc de véhicules était composé de la manière suivante :

Tableau 43 - Composition du parc roulant de la RTP

Minibus	4
Midibus	5
Standards	100
Articulés	14
Parc total	123

Source : rapport d'activité 2012 Vitalis

Depuis 1998, Grand Poitiers s'est engagé dans une politique environnementale privilégiant le choix du Gaz Naturel Véhicule (GNV) comme carburant. Ainsi, de 1998 à 2010, les acquisitions d'autobus se sont concentrées sur les bus GNV. A partir de 2011, la politique d'achat concernait uniquement des bus roulant au diesel, la station GNV ne pouvant plus accueillir de nouveaux véhicules.

Tableau 44 - Parc roulant en 2012 par type d'énergie

	Diesel	Hybride	GNV	Totaux
Midibus	5			5

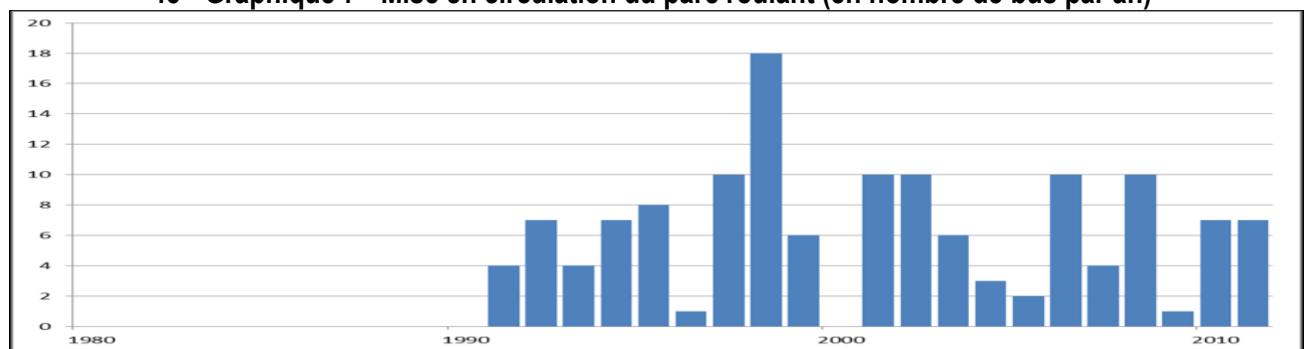
Standard	45		55	100
Articulé	1	1	12	14
Totaux	51	1	67	119
Répartition	43%	1%	56%	100%

Source : Vitalis

Le parc de la RTP est composé de 67 autobus fonctionnant au GNV soit 56% du parc. Le reste est constitué d'autobus fonctionnant au diesel. Aujourd'hui, Grand Poitiers entend stabiliser son parc GNV à 60 véhicules, ce qui correspond à la capacité de la station GNV mis à disposition de la RTP. Si les bus GNV sont moins polluants et le coût de l'énergie moindre, une étude de la RTP indique que le coût de revient kilométrique du GNV est supérieur à celui du diesel (0,63 €/km – 0,53€).

L'âge moyen du parc est 10 ans sur la période de contrôle. Il s'agit donc d'un parc vieillissant. Le pic de mise en circulation de nouveaux bus en 1998 correspond à un achat massif de véhicules GNV qui vont donc arriver rapidement en fin de vie et nécessiteront des investissements de renouvellement importants. Le parc de bus est vieux en comparaison d'autres réseaux français comme, par exemple, Grenoble, Metz et Strasbourg pour lesquels l'âge moyen est compris entre 6 et 7 ans⁶⁰.

45 - Graphique 7 - Mise en circulation du parc roulant (en nombre de bus par an)



Source : Ingérop-Eréa⁶¹

Tableau 46 - Ancienneté du parc diesel au 6 février 2013 (en nombre de véhicules)

Parc diesel	- de 5 ans	de 5 à 10 ans	De 10 à 15 ans	de 15 à 20 ans	+ de 20 ans	Totaux
- Midibus	3		2			5
- Standard	20			21	4	45
- Articulé	1					1
Totaux	24		2	21	4	51
Répartition	47%		4%	41%	8%	100%

Source : analyse par énergie du parc autobus – Vitalis 6 février 2013

Tableau 47 - Ancienneté du parc GNV au 6 février 2013 (en nombre de véhicules)

Parc GNV	- de 5 ans	de 5 à 10 ans	de 10 à 15 ans	de 15 à 20 ans	+ de 20 ans	Totaux
- Midibus						0
- Standard	9	11	35			55
- Articulé		12				12
Totaux	9	23	35			67
Répartition	13.5%	35.5%	52%			100%

Source : analyse par énergie du parc autobus – Vitalis 6 février 2013

Au 31 décembre 2012, plus de la moitié des véhicules (62 sur 118 ont plus de 10 ans, décomposés de la façon suivante : 35 autobus GNV et 27 autobus diesel, dont 25 ont plus de 15 ans. La flotte diesel est donc la plus ancienne. L'analyse par énergie du parc autobus de Vitalis montre que 59 bus (sur 118 ont plus de 500 000 km : 41% des véhicules diesel et 57% des véhicules GNV sont concernés. Parmi eux, 26 autobus ont plus de 700 000 km alors que le seuil de fiabilité est à 600 000 km. Le kilométrage élevé des véhicules GNV

⁶⁰ Rapport diagnostic Ingérop-Eréa octobre 2011, p.31.

⁶¹ Ibid.

s'explique par le fait que 64% des kilomètres produits sont réalisés par ces véhicules. Le caractère vieillissant du parc explique l'augmentation constante du nombre de pannes de véhicules sur la période de contrôle (+34%). L'essentiel des pannes provient des bus GNV.

Tableau 48 - Comparaison du taux de panne entre autobus GNV et diesel entre 2009 et 2012

	Diesel		GNV		Totaux
	Nbre de pannes	%	Nbre de pannes	%	
2009	328	20%	1285	80%	1613
2010	433	22%	1563	78%	1996
2011	443	21%	1669	79%	2112
2012	469	22%	1688	78%	2157
<i>Evolution des pannes 2008-2012</i>					+34%

Source : analyse par énergie du parc autobus – Vitalis 6 février 2013

Depuis 2011, la RTP bénéficie également d'un financement de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME), ayant pour objet l'évaluation par Vitalis d'un bus hybride à Poitiers. Ce financement est prévu par le biais d'une convention tripartite du 16 novembre 2011 entre Grand Poitiers, la RTP et l'ADEME.

En conclusion, il est observé que :

Les services proposés par Vitalis sont de deux types : le service régulier et les services particuliers. Dans cette seconde catégorie se trouvent des transports à la demande destinés aux personnes habitant dans des quartiers et hameaux peu desservis par les lignes régulières (Pti'Bus), aux scolaires, ainsi qu'aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ne pouvant utiliser les lignes régulières (Handibus). Vitalis propose également depuis 2008 un service de mise à disposition de véhicules de tourisme et d'utilitaires dénommé OTOLIS. Le service régulier représente l'essentiel de l'offre kilométrique proposée par le réseau.

Afin d'améliorer la qualité de son service, la RTP s'est engagée depuis 2007 dans une démarche de certification de ses principales lignes régulières et de ses agences commerciales. Les critères qualité de Vitalis, respectés pour l'essentiel au cours de la période de contrôle, sont approuvés par un comité tripartite dont les règles de fonctionnement doivent être plus précisément formalisées dans un cadre conventionnel.

Le parc roulant de Vitalis est ancien, son âge moyen sur la période de contrôle étant de 10 ans. Il en résulte un accroissement des pannes de 34% entre 2008 et 2012. En 2012, le parc roulant était composé à 56% d'autobus fonctionnant au GNV et de 44% de véhicules fonctionnant au diesel.

La chambre invite donc la RTP à formaliser le fonctionnement du comité tripartite « qualité » dans une convention.

6. LA GESTION DES TITRES DE TRANSPORT

6.1. LA VENTE DES TITRES DE TRANSPORT

6.1.1. Présentation

La RTP a mis en place cinq catégories de point de vente de titres de transport :

- auprès des chauffeurs de bus ;
- les « accueils de vente » Vitalis ;
- le site internet e-boutique ;
- 60 dépositaires (buralistes répartis sur le territoire de Grand Poitiers) ;
- les distributeurs de billets régionaux de la gare SNCF de Poitiers pour certains titres intermodaux.

Les accueils de vente « Vitalis » sont de deux types : les lieux de vente pérennes (la boutique « Northampton »⁶² ; la boutique « espace bus »⁶³) ; les lieux de vente occasionnels (la maison de l'étudiant et le « bus info »). A la différence des conducteurs de bus, les agents d'accueil de ces lieux de vente sont habilités à vendre tous les titres de transport proposés par la RTP (ticket à l'unité, abonnement...). Les mouvements financiers et comptables sont gérés par la régie « guichet », qui comporte 9 sous régies.

L'utilisateur peut acheter certains titres de transports auprès de buralistes ayant conclu une convention de dépositaire avec la RTP. Les relations entre Vitalis et les buralistes sont gérées par la régie « guichet ».

L'utilisateur peut enfin commander ses titres de transport sur un espace dédié du site internet « Vitalis »⁶⁴. Il reçoit ses titres par courrier après paiement par carte bancaire ou par chèque. Les mouvements financiers et comptables sont également gérés par la régie « guichet ».

Le contrôle de l'authenticité des billets vendus est réalisé principalement par les agents de contrôle. S'agissant des chauffeurs de bus, le régisseur « conducteur-receveur » peut procéder à des contrôles de sacoche s'il a constaté des anomalies. Les sommes en numéraire perçues par les chauffeurs de bus et les accueils de vente « Vitalis » sont remis à la régie « encaissement de fonds ».

6.1.2. Le contrôle des six régies d'avances et de recettes

Vitalis dispose de six régies d'avances ou de recettes : conducteur-receveur ; régie d'avance ; encaissement des fonds ; guichet ; dépositaires-affrétés ; autoportage.

Le comptable public doit procéder à la vérification sur place des régisseurs effectuant des opérations pour son compte au moins tous les 4 ans, conformément aux dispositions de l'instruction susmentionnée. Pourtant, aucune vérification sur place n'a été effectuée par le comptable durant la période de contrôle. Toutefois, un contrôle de la régie de « guichet » a été ouvert par le comptable public en mars 2013. Ce contrôle est toujours en cours.

Tableau 49 - Montant des encaissements annuels des principales régies entre 2010 et 2012

Dénominations de la régie	Montant des encaissements annuels des principales régies (TTC) en euros		
	2010	2011	2012
Dépositaires affrétés	1 138 342,10	1 168 060,40	1 175 882,50
Guichets	2 022 733,04	1 966 466,10	2 072 925,75
Conducteurs-receveurs	1 175 389,07	1 237 401,72	1 284 693,94
Régie d'avance	31 570,66	25 217,32	26 607,29

Source : RTP

A l'instar des comptables publics, l'article R. 1617-17 du CGCT et le titre VI de l'instruction codificatrice n° 06-031-A-B-M du 21 avril 2006 *concernant les règles relatives à l'organisation, au fonctionnement et au contrôle des régies des collectivités territoriales et de leurs établissements publics* imposent aux ordonnateurs un contrôle sur pièces et sur place des régisseurs. Le contrôle sur place de l'ordonnateur ou de son délégué doit s'exercer selon les périodicités et modalités déterminées par ces autorités, permettant de s'assurer du bon fonctionnement des régies. L'ordonnateur doit constituer un dossier pour chaque régie, dans lequel il regroupe tout document relatif au fonctionnement de la régie et notamment les procès-verbaux de vérification⁶⁵ effectués par ses soins, ainsi que ceux effectués par le comptable.

Aucun contrôle sur place n'a été réalisé au cours de la période de contrôle, l'ordonnateur se limitant à un contrôle sur pièces. Cette absence s'expliquait selon l'ordonnateur par l'effectif insuffisant du service

⁶² 9 avenue Northampton, 86000 Poitiers.

⁶³ 6, rue du Chaudron d'Or, 86000 Poitiers.

⁶⁴ Créé par délibération du conseil d'administration de la RTP en date du 8 décembre 2011.

⁶⁵ L'instruction précise ainsi que « chaque vérification donne lieu à l'établissement, par le vérificateur, d'un rapport dans lequel sont consignés les faits constatés. Les faits sont consignés soit sur un P 510 "Procès-verbal de vérification ou récolement", si le fonctionnement de la régie ne pose pas de problèmes particuliers, soit sur un 8504/P 558 AT "Procès-verbal de vérification", dans le cas où l'imprimé P 510 est insuffisant pour consigner tous les faits ».

comptabilité. Pourtant la vérification sur place des régies est d'autant plus nécessaire que le montant des encaissements de certaines d'entre elles est important.

La chambre invite donc la RTP à vérifier les régies de Vitalis selon une périodicité et des modalités à définir, conformément à l'article R. 1617-17 du code général des collectivités territoriales et au titre VI de l'instruction codificatrice n° 06-031-A-B-M du 21 avril 2006 *concernant les règles relatives à l'organisation, au fonctionnement et au contrôle des régies des collectivités territoriales et de leurs établissements publics.*

6.1.3. Le marché de transport de fonds

Dans son précédent rapport d'observations définitives, la chambre constatait que le contrat liant la Régie à la société en charge du transport de fonds avait été conclu sans mise en concurrence et sans mention du code des marchés publics⁶⁶. La Chambre recommandait alors de régulariser la situation.

Après résiliation du contrat, une consultation était lancée le 3 décembre 2009 auprès de deux entreprises, la BRINKS et la société LOOMIS car, selon Vitalis, seules ces deux entreprises existaient sur le marché régional. La consultation prenait la forme d'un courrier adressé à chacune des entreprises et comportant une note de consultation ne mentionnant pas les critères de sélection. La BRINKS, moins disante, était sélectionnée. Le marché était signé le 1^{er} février 2010 par les parties. L'article 11 stipulait que « *Le présent contrat est conclu pour une durée de 3 ans à compter de sa date de signature. Il se renouvellera ensuite par tacite reconduction d'année en année, sauf dénonciation par l'une des parties par lettre recommandée avec accusé de réception, trois mois avant sa date anniversaire* ». Le 18 décembre 2013, les services de la RTP indiquaient qu'un nouveau marché était en cours de passation.

La mise en concurrence préconisée par la chambre a abouti à une réduction du coût annuel du transport de fonds. Toutefois, les éléments du marché ne mentionnent toujours pas les articles du code des marchés publics applicables. Ils ne mentionnent également pas le ou les critères sur le(s)quel(s) s'opère(nt) la sélection. Enfin, le contrat comporte une clause de tacite reconduction qui, au moment de la passation du marché, était prohibée. L'article 16 du code des marchés publics en vigueur depuis le mois de septembre 2011, prévoit désormais que « *Sous réserve des dispositions fixant la durée maximale pour les accords-cadres et les marchés à bons de commande, les marchés complémentaires passés en procédure négociée ainsi que les marchés relatifs à des opérations de communication, la durée du marché ainsi que, le cas échéant, le nombre de ses reconductions, sont fixés en tenant compte de la nature des prestations et de la nécessité d'une mise en concurrence périodique. Un marché peut prévoir une ou plusieurs reconductions à condition que ses caractéristiques restent inchangées et que la mise en concurrence ait été réalisée en tenant compte de la durée totale du marché, périodes de reconduction comprises. Sauf stipulation contraire, la reconduction prévue dans le marché est tacite et le titulaire en peut s'y opposer* ». Le marché conclu avec la BRINKS ne comporte pas mention du nombre de reconductions possibles. La clause de tacite reconduction n'apparaît donc pas conforme à l'actuel article 16 du code des marchés publics.

La chambre invite donc la RTP à se conformer aux obligations en matière de marché public en :

- indiquant les dispositions du code des marchés publics qui lui sont applicables ;
- se conformant aux prescriptions de l'article 16 du code des marchés publics s'agissant de la clause de tacite reconduction ;
- indiquant dans les documents de consultation le ou les critère(s) de sélection du candidat.

6.2. LA POLITIQUE TARIFAIRE

6.2.1. La détermination de la politique tarifaire.

L'article L. 1221-5 du code des transports prévoit que « L'autorité organisatrice définit la politique tarifaire de manière à obtenir l'utilisation la meilleure, sur le plan économique et social, du système de transport correspondant. Sous réserve des pouvoirs généraux des autorités de l'Etat en matière de prix, elle fixe ou

⁶⁶ Rapport p.7.

homologue les tarifs ». L'article 14 des anciens statuts stipulent que « La RTP est autorisée à percevoir, auprès des usagers, des recettes conformément aux tarifs fixés par son conseil d'administration, après accord de l'autorité organisatrice (délibération du conseil communautaire) ». Autrement dit, le conseil d'administration propose les tarifs sans que la périodicité de cette proposition soit statutairement fixée, et Grand Poitiers les approuve par délibération. L'article 17 des nouveaux statuts stipulent que « La Régie des transports Poitevins est autorisée à percevoir, auprès des usagers, des recettes conformément aux tarifs fixés ». Les nouveaux statuts ne précisent donc plus que les tarifs sont homologués par Grand Poitiers, même si c'est toujours le cas. Le retour à la lettre de l'ancienne disposition statutaire est souhaitable afin d'être en concordance avec la loi.

Grand Poitiers a préféré à la gratuité totale du réseau, des tarifs très réduits pour les utilisateurs disposant de faibles ressources. Ce faisant elle n'a pas eu à transférer les *5M€ de recettes commerciales sur le contribuable*.

L'étude des délibérations de Vitalis montre que la régie pratique une réévaluation tarifaire annuelle, généralement votée à une session du conseil d'administration de décembre ou janvier de l'année concernée. Avant 2011, les délibérations étaient souvent muettes sur les critères ayant conduit à ces revalorisations tarifaires, se limitant à donner la hausse moyenne de celles-ci et les modifications apportées au contenu des titres de transport. Or, Grand Poitiers précisait qu'aucun document ne fixait de stratégie en termes de tarification. Les préconisations de la chambre relatives à la subvention d'équilibre versée par Grand Poitiers doivent conduire la communauté d'agglomération à formaliser sa stratégie en terme de tarification.

6.2.2. La clientèle de la RTP

En 2009, sur la totalité du réseau, les étudiants et les élèves représentaient environ 40% de la clientèle, dont 25% d'étudiants et 16% d'élèves. Ce nombre très élevé montre que le potentiel de clientèle nouvelle se situe principalement chez les actifs⁶⁷, qui attendent du réseau de transport urbain des trajets plus rapides et fiables entre le domicile et le lieu de travail situé principalement dans le centre-ville de Poitiers et les principaux pôles (CHU, université, Futuroscope).

6.2.3. L'évolution des différents niveaux tarifaires

6.2.3.1. Les hausses tarifaires

Malgré le maintien du prix du ticket à l'unité sur tout la période 2008 à 2012, l'ensemble des autres titres ont augmenté et la hausse tarifaire se traduit également par une limitation de la gratuité accordée dans le passé à certains titres. Ainsi, le Pass Sable Sol (titre social) qui était gratuit avant 2011 devient payant. Les titres sociaux sont basés sur le revenu des foyers et non plus sur le statut du demandeur. Ils bénéficient aussi bien aux titulaires qu'aux ayant-droits.

Tableau 50 - Evolution tarifaire des titres de transport entre 2008 et 2012

En €

	2008	2009	2010	2011	2012	Evolution 2008-2012
Ticket à l'unité	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	Constant
Carnet de 5 tickets	4,9	5	4,80	4,90	5,10	+4%
Ticket 7 jours	10,50	11	11,30	11,60	12,10	+15%
Pass scolaire	125,20	130,50	134,50	137,50	142,50	+14%
Carte Sable (abonnement mensuel)	30,20	31,70	32,30	33	34,20	+13%
Pass jeune	178,90	185,80	196,30	200,5	207,70	+16%
Pass Sable Sol 1 an	0	0	0	12	12,20	
Carnet ticket sol			1,70	1,70	1,70	Constant
Carte Parcobus mensuelle	22,65	23,80		24,80	25,70	+13,4%
Carte TER+™bus mensuelle	22,65	23,80		24,80	25,70	+13,4%

Source : information tarifaire de Vitalis

⁶⁷ Rapport de diagnostic, Ingérop-Eréa octobre 2011, p.22.

Une comparaison réalisée par le cabinet Ingérop-Eréa⁶⁸ sur l'évolution du prix du ticket à l'unité entre l'agglomération de Poitiers et des périmètres de transport urbain (PTU) similaires, montre que Poitiers se situe à un niveau élevé de prix depuis 1995 comparativement aux autres villes retenues dans l'étude. Ce prix élevé peut s'expliquer en partie par un besoin de compensation du fort taux d'utilisation des tarifs réduits sur le réseau Vitalis (*cf paragraphe suivant*). De même, le cabinet d'études⁶⁹ relève que l'abonnement (tarif plein-carte sable) proposé par la RTP est d'un prix élevé. Il est passé de 25€ en 1997 à 33€ en 2011 et 34,20€ en 2012.

6.2.3.2. Une part importante de titres réduits

Les titres réduits constituent la grande majorité (64.89% en 2012) des titres vendus par Vitalis. En revanche, il peut être constaté un fort infléchissement des titres gratuits à partir de l'année 2011. Leur délivrance devient résiduelle en 2012.

Tableau 51 - Evolution des titres entre 2008 et 2012

En %

Année/Catégorie de titres	Titres toutes clientèles	Titres réduits	Titres gratuits
2008	30,57	50,96	18,47
2009	30,31	50,78	18,92
2010	35,61	44,78	19,60
2011	33,17	55,01	11,82
2012	31,99	64,89	3,11
Evolution 2008-2012	+4,6%	+27.3%	-83.16%

Source : Vitalis

Les recettes commerciales proviennent principalement de la vente des titres « *toutes clientèles* » bien que la majorité des titres vendus sont des titres réduits. Un accroissement des recettes de Vitalis ne pourrait donc résulter que d'une augmentation du montant des titres réduits ou d'une réduction du nombre de bénéficiaires.

⁶⁸ Rapport de diagnostic, Ingérop-Eréa octobre 2011, p.29-30.

⁶⁹ Ibid.

Tableau 52 - Part des titres réduits dans les recettes commerciales entre 2008 et 2012

En %

Année/Catégorie de titres	Titres toutes clientèles	Titres réduits
2008	50,53	49,47
2009	50,05	49,95
2010	61,98	38,02
2011	60,93	39,07
2012	59,20	40,80
Evolution 2008-2012	+17%	-17%

Source : Vitalis

Le tableau suivant montre une forte diminution des voyages gratuits sur le réseau. Selon l'exploitant, cette diminution est due à la décision prise en 2010 de rendre payant le titre Pass sable SOL à raison de 1 euro par mois⁷⁰. Il peut être rappelé que les recettes des usagers ont faiblement évoluées (+5%⁷¹), malgré une augmentation des tarifs et la suppression de certains titres gratuits.

Tableau 53 - Evolution de l'émission des titres payants et gratuits entre 2007-2011

En milliers

Année/Catégorie de titres	Voyages payants	Voyages gratuits
2007	11 987	2 047
2008	11 902	2 690
2009	11 870	2 725
2010	11 600	2 778
2011	13 132,3	1 716
2012	nc	nc
Evolution 2007-2011 (en %)	+9%	-16%

Source : rapports d'activité Vitalis

6.2.3.3. Une grande variété de tarifs

Les tarifs proposés par une régie de transport peuvent être de 4 ordres :

- Les titres toutes clientèles : Leur accès n'est soumis à aucune condition de statut, d'âge ou de revenu. Ils comprennent les titres occasionnels (ticket unitaire ou carnet) et les abonnements (à la semaine et jusqu'à l'année).
- Les titres commerciaux : Ils sont destinés à certaines catégories de voyageurs (jeunes, étudiants, familles, salariés...) et visent essentiellement à conquérir de nouvelles clientèles par des tarifs préférentiels ;
- Les titres sociaux : Gratuits ou réduits, Ils sont le plus souvent octroyés sous conditions de ressources en complément d'un statut. Ils répondent à un besoin de solidarité entre les générations (personnes âgées) ou les catégories sociales (personne en situation de précarité, demandeurs d'emplois, bénéficiaires de minimas sociaux...);
- Les titres intermodaux : Ils permettent d'utiliser successivement ou pas, plusieurs modes de transports publics, ils peuvent être ciblés sur certaines catégories de voyageurs et à ce titre, relever de chacune des 3 catégories ci-dessus de la gamme tarifaire.

La RTP a recours aux différents éléments de cette gamme tarifaire, même si la part des titres intermodaux est très faible. La réalisation de titres intermodaux fait l'objet de convention avec, d'une part, la société Kéolis exploitant de lignes en Vienne (formule car+bus), d'autre part, la SNCF (formule train+bus). Au titre de ces conventions, Kéolis et la SNCF vendent les titres de transport commun et reversent à la RTP sa quote-part, selon des modalités contractuellement précisées.

Tableau 54 - Part des titres dans les recettes commerciales entre 2008-2012

En %

	Désignation	Années
--	-------------	--------

⁷⁰ Rapport d'activité 2010 Vitalis, p.7.

⁷¹ Cf. § 3.1 du présent rapport.

		2008	2009	2010	2011	2012
Titre commerciaux	Ticket sérénité (senior)				0.8	2.54
	PASS Jeune	21.87	21.34	20.31	20.08	19.44
	Jour/famille	0.16	0.13			
	Billet contrat collectif	1.68	2.05	0.96	1.21	0.91
	Total					22.89
Titres sociaux	Scolaires subventionnés	12.33	12.71	13.87	13.96	13.53
	Coupon Sable sol	1.54	2	2.23	0.27	
	Carnets tickets Sable sol	0.30	0.34	0.40	0.39	0.42
	Pass sable sol				0.67	1.34
	Pass mobilité sol				1.7	2.07
	Handibus TAD					0.55
	Total					17.91
Titres intermodaux	Ticket Vit'en ville				0.02	0.02
	Parcibus	0.7	0.85	0.9	0.39	0.37
	Train +Bus				0.7	1.01
	Car+Bus				0.01	0.04
	Total					1.44
Autres titres toutes clientèles	Billet à l'unité	24.54	23.71	23.9	24.74	24.14
	Carnet de ticket	5.35	5.11	16.39	15.51	13.53
	Ticket découverte			0.39	0.72	0.86
	7 jours hebdo	1.32	1.29	1.13	0.77	1.27
	Abonnement Sable	16.67	17.27	17.69	16.88	16.88
	Eté	1.74	1.64	1.57	1.18	1.08
	Blossac Bus	0.05	0.07	0.01		
	Carnet spécial	11.74	11.5	0.25		
	Total					57.76

Source : Vitalis après retraitement par la Chambre

6.3. LA LUTTE CONTRE LA FRAUDE

Grand Poitiers et la RTP n'ont pas mis en place de conventions communes définissant les objectifs de lutte contre la fraude et les actes d'insécurité. En revanche, les objectifs stratégiques, ainsi que les modalités de lutte contre la fraude sont définis par l'exploitant et son conseil d'administration. Grand Poitiers n'effectue pas de contrôle direct sur la mise en œuvre par la RTP des moyens de lutte contre la fraude, mais dispose des informations figurant dans les rapports d'activités de Vitalis.

La politique de lutte contre la fraude conduite par Vitalis et dénommée « *dispositif de sécurisation du réseau* » comporte 4 volets⁷² : la prévention, la dissuasion, la répression et le suivi des incidents. S'agissant du volet

⁷² La prévention :

- Suivi et accompagnement personnalisé des publics en situation difficile en coopération avec un réseau de partenaires sociaux ;
- Participation à la vie de quartier ;
- Campagnes de sensibilisation « *Le bus mode d'emploi* » dans les établissements scolaires et certains organismes de formation ;
- Mise en place d'un accord local de sécurité portant sur les moyens et procédures à mettre en œuvre.

La dissuasion :

- Une présence est assurée sur le terrain : à bord des bus et aux abords des stations. Les agents interviennent en roulement sur une amplitude de service de 5h à 23h, et les fins de semaine jusqu'à 2h 30. Quatre à sept agents de Vitalis sont sur le terrain tous les après-midi. Des opérations ponctuelles de contrôle renforcé sont également organisées: en Noctabus, les dimanches, sur les lignes certifiées ou en cours de certification, sur les lignes scolaires, dans des zones géographiques bien définies et des périodes de la journée.
- Les bus sont équipés de systèmes de vidéo-protection ;
- Surveillance et présence policière organisée en coopération avec la police nationale ;

La répression :

- Contrôle des fraudes par des équipes de contrôle, organisées autour d'un agent de maîtrise de la RTP ;
- Saisine des forces de l'ordre et de la justice si besoin.

Le suivi des incidents :

- Accompagnement des agents agressés ;
- Suivi mensuel et analyse des incidents.

répressif, les données communiquées par Vitalis montrent une augmentation des heures de contrôle entre 2008 et 2012 (+15%) et des charges de personnel liées au contrôle (+21%). Le nombre de voyageurs contrôlés est resté relativement stable (-1%). Le nombre de procès-verbaux d'infraction a en revanche diminué (-11%).

Tableau 55 - Dépenses de personnels de contrôle entre 2008-2012

En €

	2008	2009	2010	2011	2012	Evolution 2008-2012
dépenses de personnel en euros	247 475	259 788	255 952	283 629	300 092	+21%

Source : Vitalis

Le non-paiement des infractions verbalisées a quasiment doublé. L'annulation des verbalisations a augmenté de 37% ; les procès-verbaux annulés représentent ainsi 21 % de la totalité des procès-verbaux de l'année 2012. Le taux de recouvrement diminue de 54,4 à 33,75% sur la période de contrôle.

Tableau 56 - Procès-verbaux d'infraction entre 2008-2012

En nombre de PV

Années	Total	Payés	Incomplets	Annulés	En cours	Tribunal	Taux de recouvrement
2008	3 829	2 083	29	524	-	1 193	54.40%
2009	3 087	1 485	56	408	106	1 032	48,00%
2010	2 704	1 294	6	413	188	803	48,00%
2011	3 365	1 358	13	530	430	1 034	40,00%
2012	3 401	1 148	11	718	244	1 205	33.75%
Evolution 2008-2012	-11%	-44%	-62%	+37%		+1%	

Source : Vitalis

Tableau 57 - Evolution de l'encaissement des PV d'infractions entre 2008-2012

En € et %

	2008	2009	2010	2011	2012	Evolution 2008-2012
Encaissement recettes PV en euros	49 744	43 765	39 179	41 364	43 259	-13%

Source : Vitalis

Tableau 58 - Taux de fraude et heures de contrôle entre 2008-2012

En heure et %

Années	Nombre d'heures de contrôle	Taux de fraude ⁷³	Nombre de voyageurs contrôlés
2008	2 949	1,30 %	229 153
2009	3 526	1,20 %	222 139
2010	3 113	1,20 %	190 674
2011	3 336	1,40 %	245 589
2012	3 401	1,50 %	227 029
Evolution 2008-2012	+15%		-1%

Source : Vitalis

Deux types de procès-verbaux peuvent être établis : *soit* pour absence de titre de transport, *soit* pour titre non valide ou sans justification des droits. L'essentiel de la fraude porte sur l'absence de titre de transport comme le montre le tableau suivant :

Tableau 59 - Types de fraude constatés entre 2010 et 2012

En nombre de PV

	Sans Titre De Transport	Date Périmée	Non Composté	Titre Falsifié	Multi Oblitéré	Usurpation De Titre	Oblitération illisible	Temps Dépassé	Contrôle de Police	TOTAL
Juillet 2010	477	319	23	06	06	04	00	00	06	841
2011	1 695	998	64	11	17	14	02	144	49	2994
2012	1 916	810	98	09	21	06	07	362	13	3242

Source : Vitalis

En conclusion, il a été relevé que :

- la RTP n'effectue pas les contrôles sur place de ses 6 régies, nonobstant les prescriptions de l'article R. 1617-17 du CGCT et du titre VI de l'instruction codificatrice M4.
- La passation des marchés de transport de fonds doit être mise en œuvre en se conformant plus strictement aux règles du code des marchés publics.

La chambre invite donc la RTP à régulariser le marché de transport de fonds en :

- indiquant les dispositions du code des marchés publics qui lui sont applicables ;
- se conformant aux prescriptions de l'article 16 du code des marchés publics s'agissant de la clause de tacite reconduction ;
- indiquant dans les documents de consultation le ou les critère(s) de sélection du candidat ; vérifier les régies de Vitalis selon une périodicité et des modalités à définir, conformément à l'article R. 1617-17 du code général des collectivités territoriales et au titre VI de l'instruction codificatrice n° 06-031-A-B-M du 21 avril 2006 *concernant les règles relatives à l'organisation, au fonctionnement et au contrôle des régies des collectivités territoriales et de leurs établissements publics*.

La politique tarifaire de Vitalis se caractérise par une diminution des titres gratuits et une augmentation tarifaire des autres titres. Cette politique a peu d'influence sur l'évolution des recettes commerciales, qui n'augmentent que de 5% entre 2008 et 2012.

⁷³ Le taux de fraude correspond au nombre d'irrégularités relevées par procès-verbaux rapporté au nombre de voyages contrôlés par les agents.

ANNEXE

Evolution du tracé du réseau Vitalis entre 2009 et 2012

(source Vitalis)

Modification du réseau dans le secteur Poitiers sud

La ligne 4 a été positionnée sur son axe BHNS et se termine désormais à l'arrêt POINTE à MITEAU centre commercial. Les tronçons de la commune de Fontaine Le Comte et le quartier de Chantejeau, initialement desservis en ligne 4 sont désormais desservis en lignes 5a et 5b.

Réseau 2009



Réseau 2013



Modification du réseau dans le secteur Buxerolles

Réseau 2009



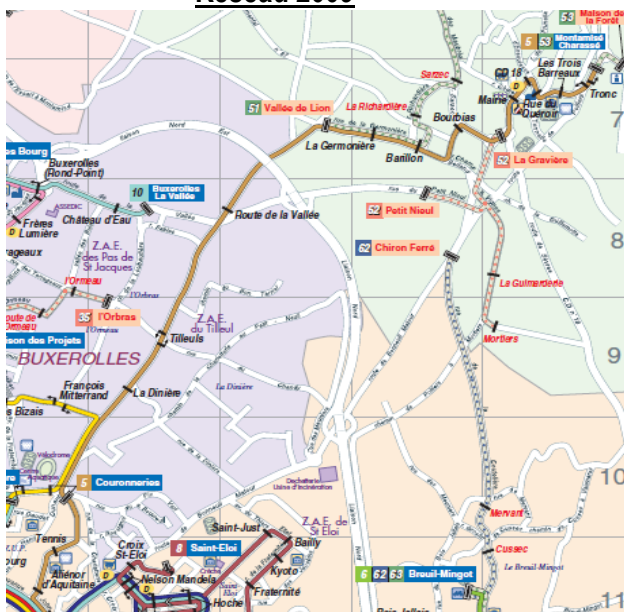
Réseau 2013



Les lignes 3, 4 et 10 voient leurs itinéraires adaptés pour positionner la ligne 4 sur son itinéraire BHNS. Il en résulte une modification de la desserte de la commune de Buxerolles.

Modification du réseau dans le secteur Montamisé

Réseau 2009



Réseau 2013



La commune de Montamisé initialement desservie par la ligne 5 est désormais desservie en ligne 8 pour rationaliser la desserte.

Modification du réseau dans le secteur Breuil Mingot/quartier Montbernage/Aboville

Réseau 2009



Réseau 2013



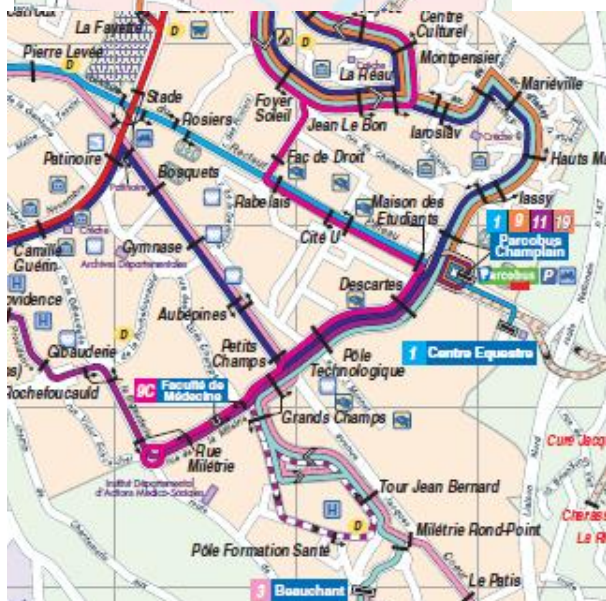
Le quartier du Breuil Mingot initialement desservi en ligne 6 et le quartier de Montbernage/Aboville initialement desservi en ligne 5 voient leurs dessertes modifiées et sont désormais assurés par la ligne Citadine dans une logique d'optimisation du réseau.

Modification du réseau dans le secteur Chasseneuil-Campus et CHU

Réseau 2009



Réseau 2013



Au nord (2 premiers plans), la ligne 1 se positionne sur son axe BHNS à Chasseneuil en remplacement de la ligne 9 initialement.

Au sud-est (2 autres plans), la ligne 1 se positionne sur son axe BHNS et emprunte la voie Malraux pour desservir le Campus et le CHU. La ligne 9C est supprimée.

Modification du réseau dans le centre-ville

Réseau 2009



Réseau 2013



La ligne Pictavienne (2) réinvestit le centre-ville après les travaux cœur d'agglomération en desservant le quartier Carnot Magenta conformément à l'axe BHNS. Mise en place du nouveau plan de circulation dans le centre-ville de Poitiers dès le 30 août 2010 et fermeture de la place Leclerc. Création d'un nouveau sens de circulation dans le centre-ville de Poitiers : les arrêts Claveurier, Puygarreau et Lebasclès sont supprimés au profit des arrêts Pôle Pétonnet Hulin, Pôle Boncenne, Pôle Carnot Magenta et Henri Oudin.

Modification du réseau dans le secteur Rocade

Réseau 2009



Réseau 2013



Création de la ligne de rocade par un prolongement de la ligne 10 entre le CHU et Pierre Loti pour adapter le réseau à l'évolution de la fréquentation et aux projets urbanistiques de Grand Poitiers.

Modification du réseau dans le secteur Saint-Benoît

Réseau 2009



Réseau 2013



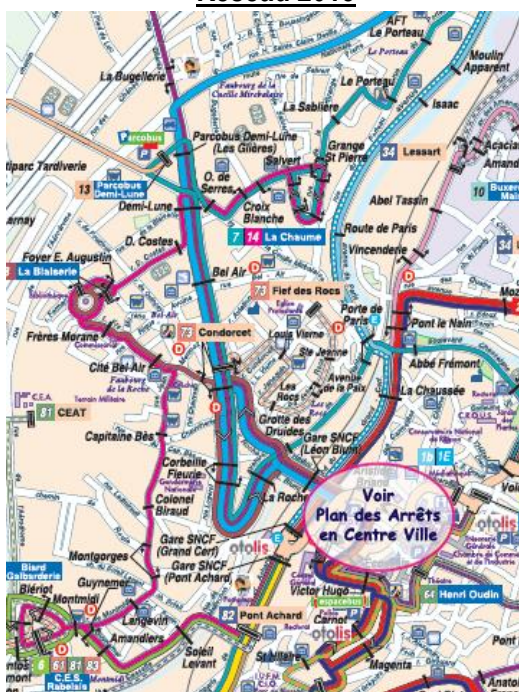
La ligne 12 est modifiée pour adapter le réseau à l'évolution de la fréquentation et aux projets urbanistiques de Grand Poitiers.

Modification du réseau dans le secteur du Viaduc

Réseau 2009



Réseau 2013



Adaptation du réseau à l'ouverture du Viaduc par le passage des lignes 1, 8 et 11. Création des lignes 1b et 14 et ajustement de la fréquence des lignes 6 et 7.