



**Rapport de présentation sur le principe de la délégation
de service public pour l'exploitation du réseau de
transports publics urbains
(Article L. 1411-4 du CGCT)**

Article L. 1411-4 du Code Général des Collectivités Territoriales :

« Les assemblées délibérantes des collectivités territoriales, de leurs groupements et de leurs établissements publics se prononcent sur le principe de toute délégation de service public local après avoir recueilli l'avis de la commission consultative des services publics locaux, prévue à l'article L. 1413-1. Elles statuent au vu d'un rapport présentant le document contenant les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire. »

Sommaire

1. Introduction	3
2. L'organisation actuelle des transports publics urbains.....	3
3. La DSP passée avec la SEMTAN	4
3.1. Présentation du contrat de DSP et de ses évolutions	4
3.2. Le bilan de l'offre et de la fréquentation	6
3.3. Le bilan financier du réseau de transport.....	7
4. La convention d'affrètement avec le Département des Deux-Sèvres	10
5. Les perspectives d'évolution.....	10
6. Conclusion sur le bilan de la DSP actuelle avec la SEM.....	11
7. Sur le principe de la délégation du service public des transports publics réguliers	11
7.1. La régie sous forme de service public industriel et commercial.....	11
7.1.1. Reprise en régie du service précédemment délégué	12
7.1.2. Avantages et inconvénients de la régie.....	13
7.2. L'exécution du service par le biais d'un marché public	14
7.2.1. L'exécution du service par le biais d'un marché public	14
7.2.2. Avantages et inconvénients du marché public.....	14
7.2.3. L'exécution du service par le biais d'un marché public avec une société publique locale	15
7.3. La gestion déléguée : la délégation de service public (DSP).....	16
7.3.1. Distinction entre le contrat de DSP et le marché public	17
7.3.2. DSP passée avec une Société d'Economie Mixte (bilan de la situation actuelle avec la SEMTAN)	17
7.3.3. Procédure de passation de la DSP	19
7.4. Conclusion sur le choix du mode de gestion	19
8. Sur les caractéristiques du futur contrat de délégation de service public	22
8.1. Le périmètre de la délégation.....	22
8.2. La durée du futur contrat.....	22
8.3. Les objectifs assignés au futur délégataire.....	22
8.4. Les prérogatives de la communauté d'agglomération, autorité délégante.....	23
8.5. Les obligations du délégataire	23
8.6. Rémunération du délégataire	24
8.7. Les options	24
8.8. Les variantes	24
8.9. Contrôles	25
8.10. Conclusion	25
9. Calendrier de la procédure du choix du délégataire.....	25
10. Conclusion	27

1. Introduction

Article L1411-4-CGCT :

Les assemblées délibérantes des collectivités territoriales, de leurs groupements et de leurs établissements publics se prononcent sur le principe de toute délégation de service public local. Elles statuent au vu d'un rapport présentant le document contenant les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire.

Le présent document constitue le rapport sur la base duquel le conseil communautaire va avoir à se prononcer.

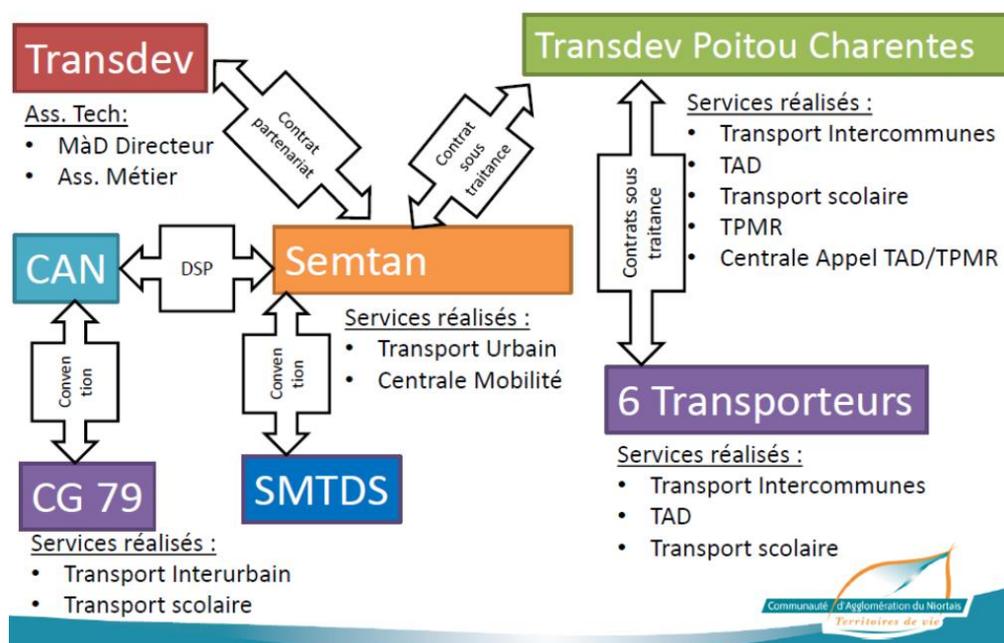
Il a pour objet :

- 1/ De rappeler les caractéristiques techniques et financières du service actuel ;
- 2/ De rappeler les perspectives d'évolution du contexte et du service dans les prochaines années ;
- 3/ De rappeler les caractéristiques des différents modes de gestion ;
- 4/ De présenter les objectifs poursuivis par la Communauté d'Agglomération du Niortais;
- 5/ De présenter les caractéristiques des prestations à assurer par le futur délégataire en cas de choix de la DSP.

2. L'organisation actuelle des transports publics urbains

La gestion des transports publics urbains est organisée autour :

- D'un contrat de délégation de services publics (DSP) avec la SEMTAN ;
- Une convention d'affrètement avec le Département portant sur des lignes interurbaines et scolaires ;
- Un partenariat avec le SMTDS pour notamment la gestion de la centrale de mobilité.



3. La DSP passée avec la SEMTAN

3.1. Présentation du contrat de DSP et de ses évolutions

Il s'agit d'un contrat couvrant l'intégralité du Périmètre de Transport Urbain (PTU), passé avec la SEMTAN, une SEM locale à capitaux majoritaires CAN et constituée avec le groupe de transport TRANSDEV (capitaux minoritaires privés), caractérisé par :

- Un réseau intercommunal unique restructuré sur tout le P.T.U. (mis en œuvre en juillet 2011) englobant les anciens marchés publics inter-communes pour simplifier le suivi de la gestion des transports urbains (PTU de la CAN) :
 - Les lignes régulières du réseau restructuré y compris la navette de centre-ville ;
 - Les lignes périurbaines dont les services à vocation scolaire après restructuration ;
 - Le Transport A la Demande (TAD) du réseau restructuré ;
 - Les services spécifiques de Transport des Personnes à Mobilité Réduite (TPMR) étendu à tout le territoire.
- Une nouvelle tarification dont simplification de la tarification sociale ;
- L'extension du P.T.U.

Ce contrat a été passé pour une durée de 6 ans à compter du 1^{er} septembre 2010.

Il devrait être prolongé pour une durée de 4 mois.

Les caractéristiques de ce contrat de DSP sont :

- Un fort engagement sur recettes pris par le délégataire ;
- Une gouvernance spécifique ;
- Une exigence de transparence ;
- Une démarche qualité avec un système de pénalité.

5 avenants ont été passés à ce jour au contrat de DSP en cause :

- **Avenant 1 : 20 Juillet 2011**
 - ✓ Modification de l'article TVA : remboursement TVA affecté au budget annexe transport ; remboursement trimestriel et non plus mensuel de la TVA par la SEM ;
 - ✓ Gestion de la centrale de mobilité 79 de la CAN et du Département des Deux-Sèvres par la SEM délégataire.
- **Avenant 2 : 5 avril 2012**
 - ✓ Impact de la nouvelle gamme tarifaire ;



- ✓ Mise à niveau du parc de véhicules avec nouvelle découpe ;
 - ✓ Transfert du logiciel MIRAGE de la CAN à la SEM délégataire ;
 - ✓ Exploitation du nouveau Kiosque par la SEM délégataire ;
 - ✓ Mise en place d'un numéro vert pour les réservations TAD et TPMR ;
 - ✓ Modification d'offre de transport du 1^{er} juillet au 31 décembre 2011 ;
 - ✓ Modification du délai maximal de paiement par la collectivité et le comptable public .
- ***Avenant 3 : 27 mai 2013***
 - ✓ Impact financier de la nouvelle gamme tarifaire (après expertise) ;
 - ✓ Impact financier de la hausse du taux de TVA (5,5% à 7%) ;
 - ✓ Impact financier du décalage des hausses tarifaires au 1er juillet 2012 ;
 - ✓ Impact financier de l'évolution du contexte socio-économique général de l'agglomération niortaise sur l'engagement de recettes du délégataire ;
 - ✓ Impact financier des modifications d'offre de juillet 2011 pour les années 2011 et 2012 ;
 - ✓ Formalisation des rapports remis par la SEM Délégateur.
- ***Avenant 4 : 25 novembre 2013***
 - ✓ Modifications d'offre pour la période septembre 2010 à août 2013 ;
 - ✓ Impact financier de l'évolution du contexte socio-économique général de l'agglomération niortaise sur l'engagement de recettes du délégataire sur la période 2013 – 2016 ;
 - ✓ Modification du mécanisme financier des services TAD et TPMR ;
 - ✓ Modification du Programme Pluriannuel Investissements (PPI) ;
 - ✓ Impact financier de la hausse du taux de TVA (7% à 10%) ;
 - ✓ Création d'un abonnement mensuel Demandeurs Emplois.
- ***Avenant 5 : Mai 2015***
 - ✓ Modifications d'offre urbaine et périurbaine ainsi que pour le transport des personnes à mobilité réduite pour la période septembre 2014 à août 2016
 - ✓ Incidence de l'extension du P.T.U. au 1er janvier 2014 ;
 - ✓ Impact de la mise en œuvre de la gratuité 3 samedis en décembre 2014 ;
 - ✓ Mesures relatives aux tarifs : impact du relèvement du taux de TVA.



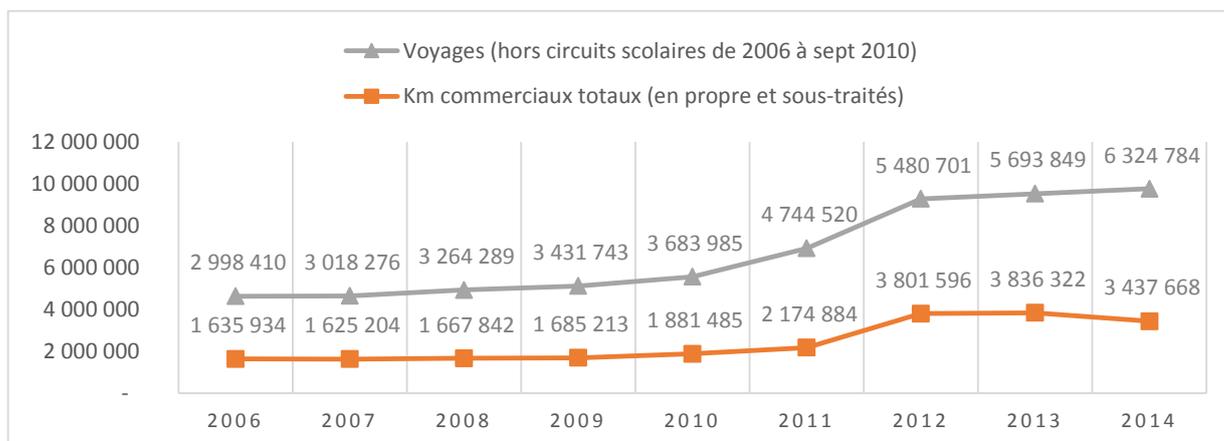
- **Avenant 6 : à intervenir**

Adaptation d'offre 2015-2016 et prolongation de la DSP de 4 mois.

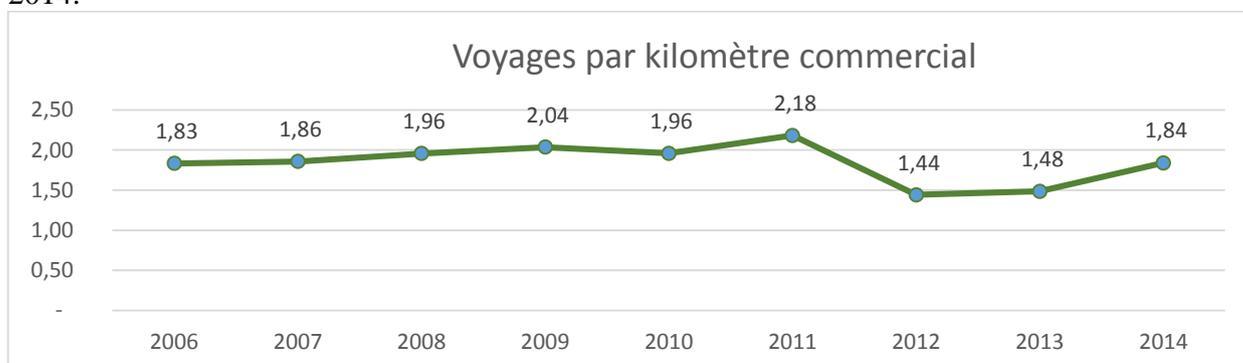
3.2. Le bilan de l'offre et de la fréquentation

L'offre commerciale de transport a plus que doublée sur la période 2006 – 2014 passant de 1,63 Mkm en 2006 à 3,44 km en 2014 (+ 110%). L'offre a diminué en 2014 par rapport à 2013 (- 398 653 km).

La fréquentation continue d'augmenter, passant de 5 693 849 à 6 324 784 voyages, soit une hausse de 630 935 (+11%).



Le taux d'usage – Voyages / Km commercial augmente depuis 2012 passant de 1,44 à 1,84 en 2014.



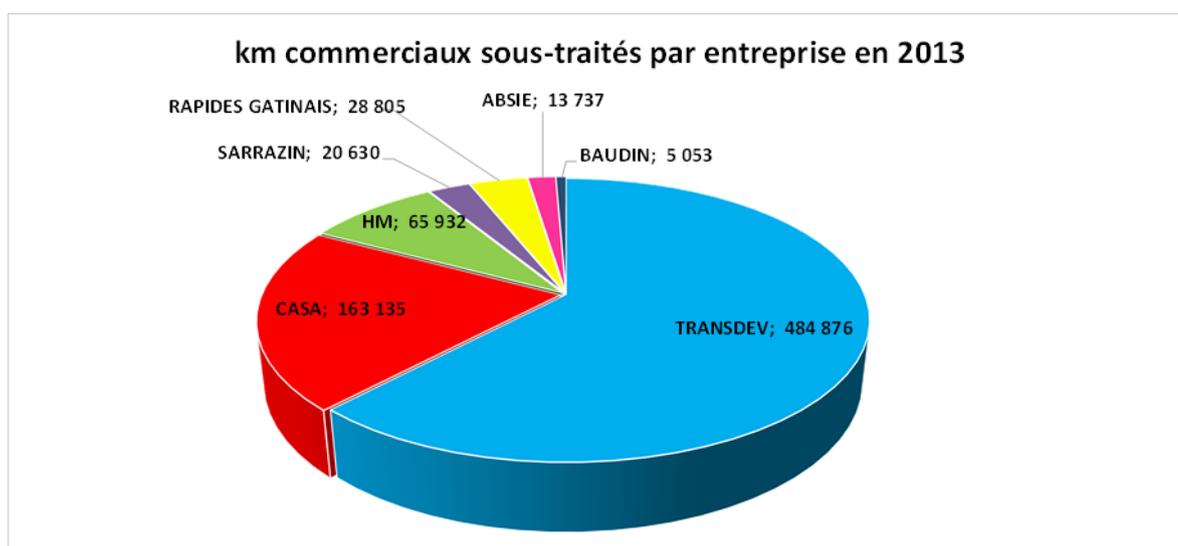
L'offre commerciale par ligne se répartit comme suit en 2014 :

Offre kilométrique (commerciale + technique)	2014	Poids
Lignes urbaines (réalisées en propre)	2 850 904	71,9%
Lignes périurbaines (sous-traitées)	650 638	16,4%
TAD (sous-traité)	249 632	6,3%
TPMR (sous-traité)	215 011	5,4%
Offre km totale 2014 TAN (urbaine et périurbaine)	3 966 185	100,0%

En 2014 la sous-traitance s'élevait à 1.115.281 km, pour un montant de 4,57 M€

- Lignes Intertan V T M N O P U ;
- Lignes scolaires (et doublage = total 43 circuits) ;
- Ligne Maraîchine ;
- TAD ;
- TPMR ;

TRANSDEV POITOU CHARENTES est le sous-traitant principal de la SEMTAN ; il réalise la majeure partie de la sous-traitance et re-sous-traite une partie des services à 6 autres entreprises sous-traitantes. Ces conventions en cascade nuisent à la transparence pour le suivi du service public et de sa gestion.



3.3 Le bilan financier du service public de transport en gestion déléguée

Les charges s'élèvent à 14,23 M€ en 2014 et sont couvertes par :

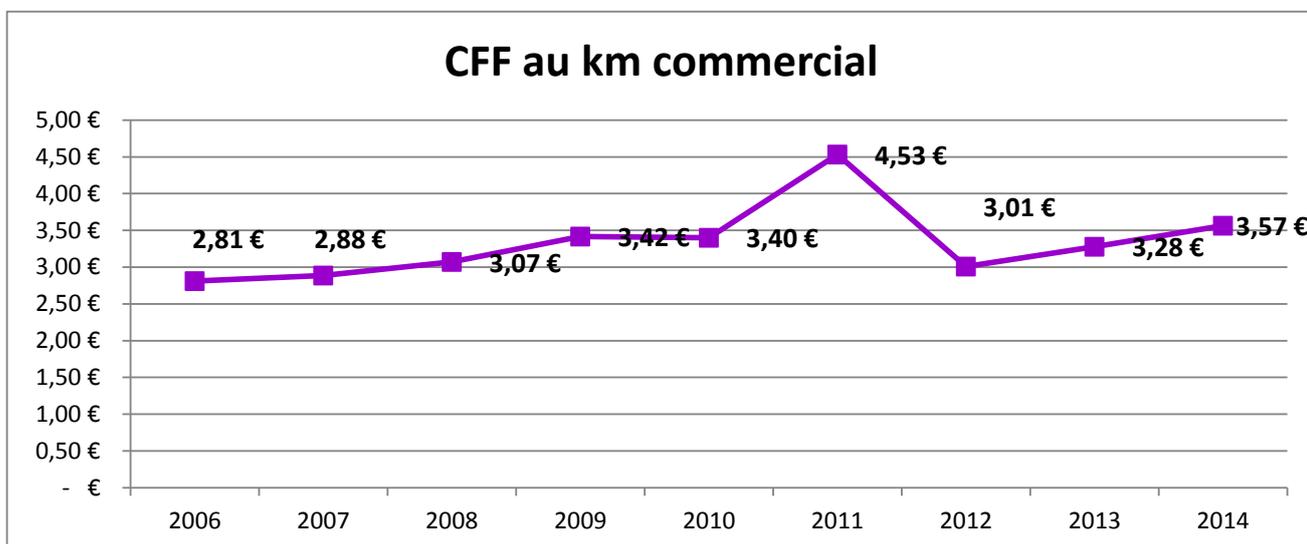
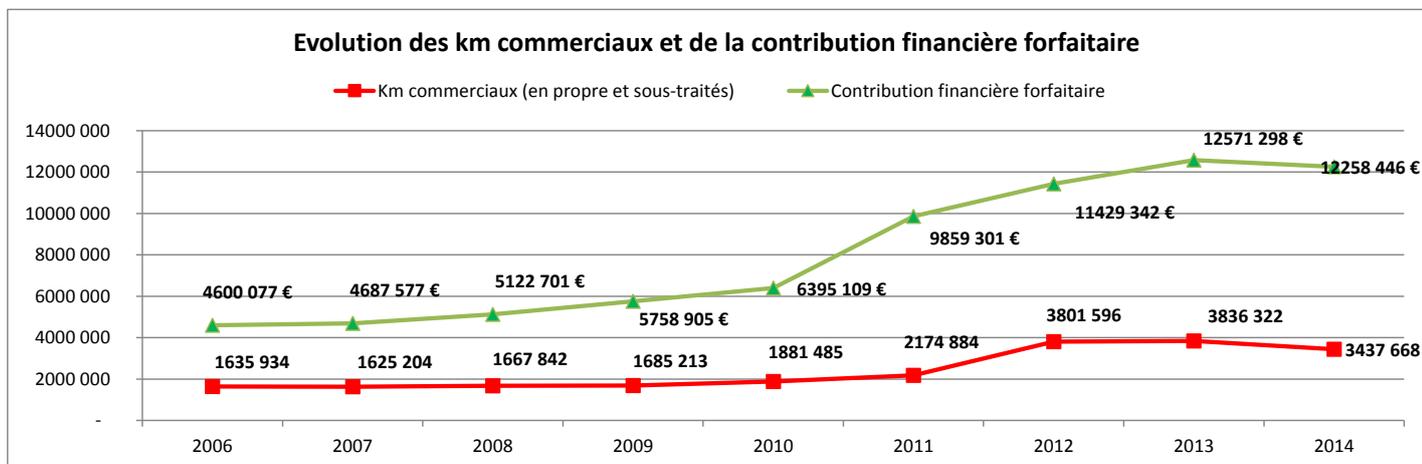
- 1,90 M€ de recettes d'exploitation (y compris produits financiers, exceptionnels et transferts de charges) ;
- 12,28 M€ de contribution de la CAN.

Le résultat est en 2014 de 52 377 € pour 14,28 M€ de produits ; Ce résultat tient compte d'une provision de CICE de 174 430 € et de l'intégration de l'avenant 5.

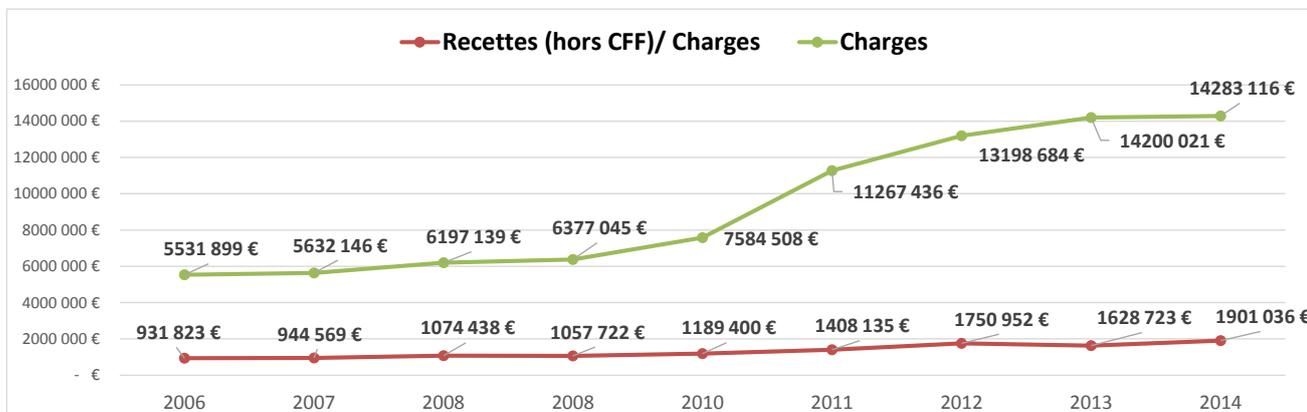
Les recettes d'exploitation (hors CFF) couvrent 13,31% des charges en 2014 ; en 2011 l'intégration des lignes périurbaines en 2011 a fait baisser le ratio à 9,7%.

Depuis 2011, le taux de couverture est en augmentation atteignant 13,31% en 2014 contre 9,7% soit + 3,6 points.

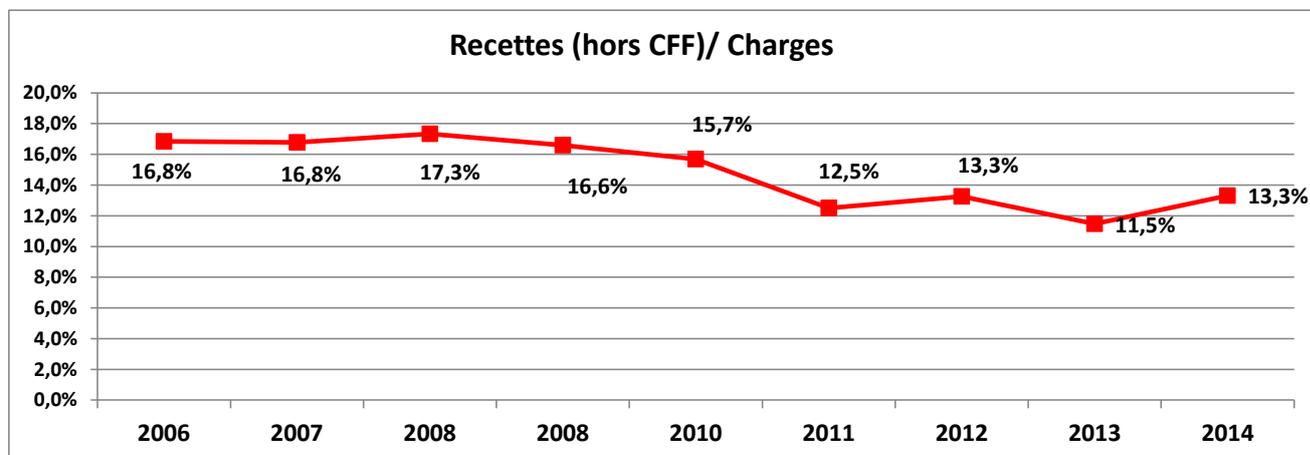
La contribution au km commercial augmente en 2014 avec 3,57 € en 2014 contre 3,28 € en 2013 et 3,01 € en 2012. Les km commerciaux ont diminué de 10,4% en 2014 pour une baisse de 2,5% de la contribution.



Les résultats de la DSP montrent une augmentation de 3 M€ des coûts entre 2011 et 2014 avec l'extension du PTU qui est maîtrisée en 2014 et une hausse de 492.000 € des recettes sur la même période générant une hausse de la contribution de 2,5 M€.



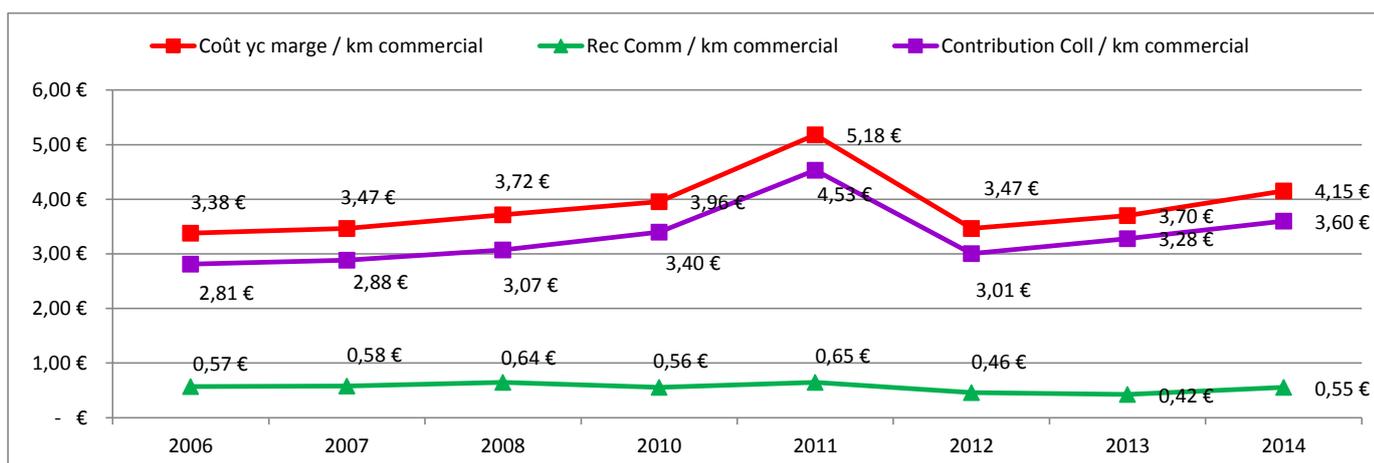
Le taux de couverture des charges par les recettes (hors contribution de la CAN) a connu une baisse lors de l'intégration du transport périurbain (distances à parcourir plus longues et moins d'usagers au km commercial car la zone périurbaine est de plus faible densité) ; en 2014, les recettes d'exploitation (hors CFF) couvrent 13,3% des charges.



Compte réel d'exploitation de la DSP	2006	2007	2008	2008	2010	2011	2012	2013	2014
Recettes (hors CFF)/ Charges	16,8%	16,8%	17,3%	16,6%	15,7%	12,5%	13,3%	11,5%	13,3%
Recettes (hors CFF) / Charges	931 823 €	944 569 €	1 074 438 €	1 057 722 €	1 189 400 €	1 408 135 €	1 750 952 €	1 628 723 €	1 901 036 €
Charges	5 531 899 €	5 632 146 €	6 197 139 €	6 377 045 €	7 584 508 €	11 267 436 €	13 198 684 €	14 200 021 €	14 283 116 €

Rapportés aux km commerciaux :

- les coûts sont en augmentation depuis 2012 (l'année 2011 qui est atypique) ;
- la contribution suit l'évolution des charges ;
- en revanche les recettes ont diminué en 2012 de 20 centimes passant de 0,65 € en 2010 à 0,42 € en 2013 et se relèvent en 2014 à 0,55 € par km commercial.



La contribution au km commercial est en augmentation depuis 2012 avec 3,6 € en 2014 contre 3,3 € en 2013 et 3 € en 2012.

4. La convention d'affrètement avec le Département des Deux-Sèvres (CD79)

Au 1^{er} janvier 2014, le PTU a été étendu à 16 nouvelles communes. L'intégration de l'offre de transport sur ces communes a fait l'objet d'un dispositif conventionnel avec le CD79 (affrètement des lignes jusqu'à fin août 2020) avec un passage à une agglomération plus contrastée en terme de territoire, entre l'urbain, le périurbain et des zones plus rurales). L'affrètement porte sur :

- ✓ Le transport des scolaires et des commerciaux inhérents aux 7 communes de l'ancienne CAN : Villiers en Plaine, Saint Maxire, ST Rémy, Sciecq, ST Gelais, Echiré, Vouillé ;
- ✓ Le transport des scolaires sur les services de transport scolaire totalement urbains (internes au P.T.U. de la CA du Niortais incluant les 16 nouvelles communes), gérés par le CD79 transportés sur les lignes départementales scolaires pénétrantes dans les 16 nouvelles communes du P.T.U. des lots 9 et 45 du CD79 ;
- ✓ Le transport des usagers non scolaires sur les lignes départementales urbaines et pénétrantes : sur les lignes départementales commerciales urbaines des Lots 1, 7, 9, 35, 44 et 45 et sur les lignes départementales commerciales pénétrantes des Lots 1 et 9.

5. Les perspectives d'évolution

Différents projets auront un impact sur les transports publics urbains :

- La loi NOTRe sur la répartition de la compétence transport entre la CAN, le Département, la Région, et le Syndicat Mixte des Transports des Deux-Sèvres ;
- Les réflexions communes sur l'axe Niort-La Rochelle entre les territoires concernés ;
- Le Pôle d'Echange Multimodal ;
- La mise à jour du Plan de Déplacement Urbain, le cas échéant dans le cadre du volet Déplacement d'un Plan Local d'Urbanisme Intercommunal ;
- La construction du nouveau dépôt en cours. L'investissement est porté par la CAN en direct. Le dépôt fait partie du patrimoine de la CAN et est mis à disposition du délégataire ;
- Une enquête Origine-Destination en cours en octobre 2015. Les résultats de cette nouvelle enquête seront déterminants pour la définition des objectifs de la future consultation. Les résultats seront connus en novembre 2015 ;
- La mise en place d'un système de comptage de voyageurs automatique embarqué ;
- La mise en place de la vidéo protection dans les bus urbains ;
- La mise en place d'un Système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageur (SAEIV) et la poursuite de la mise en accessibilité des arrêts ;
- La nécessaire maîtrise du budget annexe transport.



6. Conclusion sur le bilan de la DSP actuelle avec la SEM

Dans ce contexte, la CAN s'interroge sur l'évolution de sa gestion des transports publics avec un modèle intégrant :

- Le réseau de transport dans son intégralité sur le P.T.U., compétence de la CAN et géré dans le cadre de la DSP ;
- Y compris l'offre de transport mise en œuvre sur les nouvelles communes dans la zone périurbaine ;
- Le futur Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de la gare ;
- Le renforcement de l'intermodalité avec les réseaux existants (TER, RDS, ...) dans la desserte locale ;
- Le développement de la multimodalité (vélo, covoiturage, autopartage, ...) en fonction de la distance à parcourir et des secteurs de la CAN ;
- La gestion de la centrale de mobilité à poursuivre ;
- L'éventuelle gratuité du réseau de transport ;
- Dans un contexte de nécessaire maîtrise de la contribution forfaitaire en euros constants, une telle réflexion qui porte sur de gros projets implique du temps pour déterminer à la fois le bon montage et l'équilibre financier.

7. Sur le principe de la délégation du service public des transports publics réguliers

D'une manière générale, les collectivités territoriales déterminent librement le mode de gestion et d'exploitation de leurs services publics.

En matière de services publics de transport, cette liberté est encadrée par les dispositions de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs dite LOTI, du 30 décembre 1982, aujourd'hui codifiée au sein du Code des transports.

Conformément à l'article L. 1221-3 du code des transports, l'exécution des services de transport public de personnes réguliers et à la demande est assurée, pour une durée limitée :

- Soit en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial ;
- Soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention avec l'autorité organisatrice.

7.1. La régie sous forme de service public industriel et commercial

La gestion d'un service public en régie signifie que le service public est directement géré par la personne publique qui l'a créé.



Les articles L. 1221-3 et suivants du code des transports et le décret n° 85-891 du 16 août 1985, relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes, distinguent en la matière :

- La régie à simple autonomie financière qui ne dispose pas de la personnalité morale : il s'agit d'une structure interne à la collectivité. Elle bénéficie d'une relative indépendance par rapport aux autres services de la collectivité, mais reste placée sous l'autorité directe du Président de la communauté d'agglomération. Les principales décisions sont prises par le conseil communautaire, après avis le cas échéant d'un conseil d'exploitation ;
- La régie individualisée sous forme d'Établissement Public Industriel et Commercial (EPIC), doté de la personnalité morale. Il s'agit d'un établissement public distinct de la communauté d'agglomération, doté d'une plus grande autonomie. Elle est administrée par un conseil d'administration lui-même distinct du conseil communautaire et dirigée par un directeur (statut d'agent de droit public contractuel) ;
- Le choix entre les deux modes de régie peut être opéré au regard du niveau de responsabilité et d'implication de la collectivité, mais d'autres éléments peuvent être pris en compte : organisation de la gouvernance entre la collectivité et l'EPIC (conseil d'administration d'élus) ; modalités de régulation en cas de non-respect du contrat d'objectifs par l'EPIC, modalités de gestion du personnel (autorité hiérarchique directe du Président de la CAN sur le directeur de la régie directe et du Président de l'EPIC sur le directeur de la régie personnalisée), incidences budgétaires et comptables ... ;
- Quelle que soit la forme retenue, la création d'une régie appelle la fixation d'un montant de dotation initiale, « contrepartie des créances, ainsi que des apports en nature ou espèces effectués par la collectivité de rattachement, déduction faite des dettes ayant grevé leur acquisition et qui sont mises à la charge de la régie. Les apports en nature sont enregistrés pour leur valeur vénale. La dotation s'accroît des apports ultérieurs, des dons et subventions, ainsi que des réserves » (article R. 2221-13 du CGCT). La dotation est ainsi constituée d'apports numéraires et de biens matériels ou immatériels ;
- S'agissant des « dépenses de préfiguration », elles peuvent faire l'objet d'une subvention de fonctionnement exceptionnelle.

7.1.1. Reprise en régie du service précédemment délégué

La reprise en régie du service public, précédemment délégué, implique que la communauté d'agglomération dispose d'une connaissance exhaustive précise du service public : modalités d'exécution des services, exploitation, entretien maintenance, statut du personnel et management social, matériels roulants, équipements, gestion commerciale des usagers...

S'agissant des moyens matériels, le coût de mise en place de la régie doit faire l'objet d'une estimation précise : rachat d'équipements au délégataire sortant (biens, logiciels d'exploitation, coûts de recrutement...) ou premier achat. A cet égard, la soumission au code des marchés publics implique de prévoir dans le calendrier de création de la régie les délais nécessaires à la passation des procédures de marchés.

S'agissant du personnel, le personnel du délégataire est à reprendre par la régie dans les conditions fixées à l'article L. 1224-1 du code du travail (transfert des contrats de travail entre employeurs successifs). Il s'agit en principe de salariés de droit privé, soumis à la convention collective « transports urbains ». Des difficultés peuvent survenir s'agissant de l'identification du personnel à reprendre dans le cadre légal de l'article L. 1224-1 du code du travail, nécessitant de la définir avec le délégataire sortant et les représentants du personnel. Le sort des avantages collectifs doit faire l'objet d'un examen particulier dans la mesure où ils

doivent survivre au moins à titre transitoire. Le cas échéant, de nouveaux accords peuvent s'y substituer par la suite. A signaler que l'adhésion à la convention collective nationale peut susciter des difficultés juridiques en cas de régie dotée de la seule autonomie financière (l'article L. 2233-1 du code de travail n'ayant pas d'équivalent expressément applicable aux collectivités territoriales et donc à ces régies non individualisées).

S'agissant du contrôle exercé par la communauté d'agglomération sur sa régie, il est recommandé en la matière la passation d'un contrat avec la régie personnalisée. Ce type de contrat habituellement dénommé « contrat d'objectif » ou « contrat de service public » permet de satisfaire aux exigences juridiques (notamment, règlement CE n° 1370/2007 du 23 octobre 2007, article 3, dès lors que la régie se voit confier « un droit exclusif et/ou une compensation, quelle qu'en soit la nature, en contrepartie de la réalisation d'obligations de service public »). Un tel contrat permet en outre à la communauté d'agglomération de contrôler l'exécution du service et de constater le respect des objectifs fixés.

Des difficultés peuvent survenir en cas de non-respect des objectifs fixés par le contrat d'objectif, dans la mesure où les « pénalités » ou « sanctions » sont in fine supportées par la collectivité responsable de la régie. La responsabilisation du directeur de la régie sur l'application du contrat d'objectif paraît à cet égard opportune. A noter que le directeur de la régie personnalisée est obligatoirement sous contrat de droit public à durée déterminée.

7.1.2. Avantages et inconvénients de la régie

Ce mode de gestion permet à la collectivité d'exercer une totale maîtrise de la gestion et des contraintes financières du service public mais il implique une prise de risque totale tant sur les aspects sociaux et industriels que commerciaux ; il nécessite également une totale maîtrise de la gestion et des contraintes techniques et financières du service public, ainsi qu'une implication pleine et entière dans sa gestion administrative quotidienne (gestion du personnel, comptabilité, TVA, régies d'avances et de recettes...) et une connaissance du métier correspondant.

Le secteur des transports publics est un secteur à forte technicité : organisation de la production des services (graphe des services de transport, montage des services agents et des services véhicules), matériel roulant, entretien-maintenance, management des hommes, gestion du dialogue social, gestion d'entreprise etc.

En cas de reprise en régie, la communauté d'agglomération ou son EPIC devra se doter des compétences nécessaires à l'exécution du service. Le personnel de l'actuel délégataire affecté au réseau devra être repris et la Communauté d'agglomération ou son EPIC devrait ainsi maîtriser l'ensemble des aspects sociaux, très importants dans la gestion d'un réseau de transports : gestion du personnel, négociations salariales, formation, management, etc. Le recrutement d'un directeur et d'un comptable sous statut de droit public doivent également faire l'objet d'une attention très particulière et impliquent fortement la communauté d'agglomération.

Le secteur des transports publics est également marqué par les aspects commerciaux :

- Le transport public est en concurrence avec d'autres modes de transport ;
- Rendre un réseau attractif, faire « monter » les usagers dans les bus, n'est pas aisé, et nécessite des techniques marketing et commerciales pointues ;

C'est pourquoi seuls 10% des réseaux de transport urbain sont gérés en régie directe ou personnalisée (EPIC) en France, qui sont généralement des réseaux de taille modeste.

7.2. L'exécution du service par le biais d'un marché public

Le Code des transports prévoit en la matière que le service public peut être exécuté par une entreprise dans le cadre d'une convention entre cette entreprise et l'autorité organisatrice compétente ; La convention peut prendre la forme d'un marché public ou d'une délégation de Service Public.

La convention en cause fait l'objet d'une procédure de mise en concurrence en application soit du code des marchés publics, soit du droit des délégations de service public issu notamment de la loi Sapin de 1992, codifiée aux articles L. 1411-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales (CGCT).

Cependant, depuis la loi n° 2010-559 du 28 mai 2010 pour le développement des sociétés publiques locales, un marché public ou une délégation de service public peut, sous certaines conditions, être passé sans mise en concurrence préalable avec une société publique locale.

7.2.1. L'exécution du service par le biais d'un marché public

La passation d'un marché public de service pour l'exploitation du réseau n'est, quant à elle, qu'une autre forme de régie, exécutée par un prestataire privé, la Communauté d'agglomération conservant l'entière maîtrise et responsabilité de l'organisation et de la gestion du réseau, notamment commerciale, et du financement.

Comme le définit le Code des marchés public, le marché public est un contrat conclu à titre onéreux entre la Communauté d'agglomération et un opérateur économique public ou privé, pour répondre à ses besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services (articles 1^{er} et 2 du Code des marchés publics 2006).

Dans le cadre d'un marché public, le titulaire du marché est rémunéré par l'autorité organisatrice sur la base d'un prix global et forfaitaire, pour des prestations définies demandées par l'autorité organisatrice. La forme du marché à bons de commande permet de définir le cas échéant des prix unitaires, la durée du marché étant dans ce cas limitée à 4 ans.

La passation d'un marché public ne transfère pas le risque commercial et financier, qui reste supporté par l'autorité organisatrice. La rémunération du titulaire n'est pas modifiée en raison de l'augmentation ou de la diminution du nombre de voyageurs, Quel que soit le niveau de la fréquentation ou des recettes, il est rémunéré.

Des clauses d'intéressement peuvent être prévues, mais elles restent marginales par rapport à la rémunération principale, qui suffit à couvrir les charges et assurer la marge du prestataire.

7.2.2. Avantages et inconvénients du marché public

Comme pour la gestion en régie directe, à laquelle il s'apparente, le principal inconvénient de ce type de contrat est la nécessaire implication pratique et matérielle de l'autorité organisatrice dans la gestion quotidienne et ses conséquences en termes d'organisation des services, notamment des points de vue économique, technique, commercial, juridique et comptable.

Ainsi le titulaire du marché est-il considéré comme gérant de deniers publics s'agissant de l'encaissement des recettes, et doit se conformer aux règles de la comptabilité publique et notamment aux dispositions relatives aux régies de recettes et d'avances des collectivités

locales et des établissements publics locaux. Les opérations que les régisseurs effectuent, doivent donc être retracées dans les comptes de la collectivité locale.

En ce qui concerne les dépenses il doit, remettre à la collectivité au minimum à la fin de chaque mois les justificatifs des dépenses qu'il a payées.

De plus, les recettes qu'encaisse le régisseur intéressé n'échappent pas à la règle de dépôt des fonds au Trésor Public. Elles doivent donc être encaissées par une régie d'avances et de recettes et le régisseur a l'obligation de reverser et de justifier au comptable de la collectivité au moins une fois par mois les recettes perçues.

La collectivité supportant le risque commercial doit soit constituer en son sein une équipe d'experts en marketing et en actions commerciales et de plus, intégrer également une équipe de contrôle de l'exploitation par les prestataires de service, soit recourir à des prestataires extérieurs en assistance à maîtrise d'ouvrage.

La procédure de passation d'un marché public n'est pas plus courte qu'une délégation de services publics pour un réseau de transport urbain dans la mesure où la collectivité doit procéder à la rédaction d'un cahier des charges définissant précisément la consistance des services : itinéraire de chaque ligne et service ; point d'arrêt ; longueur de la ligne ; nombre de courses selon les différents calendriers ; fiches horaires... les moyens à mettre en œuvre ; les tarifs à appliquer ; la politique d'information qui sera menée ; les actions commerciales ; les enquêtes à réaliser ; etc.

Il convient de rappeler à cet égard que la procédure de passation d'un marché négocié ne saurait aujourd'hui être envisagée, pour un marché de service de transport public. En effet, dans un arrêt du 9 juillet 2007, le Conseil d'Etat a clairement exclu la possibilité pour les collectivités territoriales de se prévaloir du titre II du Code des Marchés Publics pour ce type de marchés. (CE, 9 juillet 2007, SYNDICAT EGF-BTP et autres, req. n° 297711 ; CE, 14 décembre 2009, Département du Cher, req. n° 330052).

7.2.3. L'exécution du service par le biais d'un marché public avec une société publique locale

L'article L.1531-1 du Code général des collectivités territoriales (CGCT) prévoit que « les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent créer, dans le cadre des compétences qui leur sont attribuées par la loi, des sociétés publiques locales dont ils détiennent la totalité du capital.

Ces sociétés sont compétentes pour réaliser des opérations d'aménagement au sens de l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme, des opérations de construction ou pour exploiter des services publics à caractère industriel ou commercial ou toutes autres activités d'intérêt général.

Ces sociétés exercent leurs activités exclusivement pour le compte de leurs actionnaires et sur le territoire des collectivités territoriales et des groupements de collectivités territoriales qui en sont membres.

Ces sociétés revêtent la forme de société anonyme régie par le livre II du code de commerce et sont composées, par dérogation à l'article L. 225-1 du même code, d'au moins deux actionnaires. »

Les sociétés publiques locales (SPL), sociétés anonymes dont le capital est détenu à 100% par des personnes publiques, ont notamment été créées afin de permettre à leurs actionnaires de bénéficier des services de la société sans passer par une procédure de publicité et de mise en concurrence, dans le respect du droit interne et communautaire de la commande publique.

Ainsi, les collectivités publiques peuvent, sous réserve de certaines conditions, se dispenser de l'application des règles de mise en concurrence pour la dévolution de certains contrats lorsque l'attributaire peut être considéré comme le prolongement de la personne publique elle-même (structure dite « in house »).

Tel est le cas pour la collectivité actionnaire majoritaire d'une société publique locale. L'application du « in house » au bénéfice des actionnaires minoritaires reste soumise à la condition d'un contrôle effectif de ces actionnaires sur la société.

Les marchés passés par la société publique locale elle-même sont quant à eux soumis aux procédures de mise en concurrence définies par l'ordonnance n° 2005-649 du 6 juin 2005, relative aux marchés passés par certaines personnes publiques ou privées non soumises au code des marchés publics. Ainsi, les contrats passés par les SPL devront notamment respecter les principes de liberté d'accès à la commande publique, d'égalité de traitement des candidats et de transparence des procédures (article 6 de l'ordonnance).

En dehors des règles de passation du marché avec la SPL, celui-ci reste régi par le code des marchés publics et le code des transports (le marché reste notamment à durée déterminée, et, dans le cas d'un marché à bon de commande, ne peut excéder 4 ans). Le cahier des charges doit définir précisément la consistance des services, les moyens à mettre en œuvre, les tarifs, etc.

Aucune dérogation aux règles de la comptabilité publique n'étant prévue au bénéfice des SPL, une régie d'avances et de recettes doit être mise en place comme pour un marché public classique.

L'autorité organisatrice conserve de la même manière le risque commercial, et, en sa qualité d'actionnaire majoritaire de la SPL, supporte en outre à ce titre de manière indirecte le risque industriel.

En d'autres termes, la gestion par le biais d'un marché confié à une SPL s'apparente fortement à la gestion sous forme de régie personnalisée en EPIC, la SPL étant cependant constituée non pas sous forme d'établissement public mais de société anonyme.

7.3. La gestion déléguée : la délégation de service public (DSP)

La délégation de service public est un « contrat par lequel une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service. Le délégataire peut être chargé de construire des ouvrages ou d'acquérir des biens nécessaires au service. » (Article L. 1411-1 du CGCT, tel que modifié notamment par l'article 3 de la loi n°2001-1168 MURCEF du 11 décembre 2001)

En d'autres termes, ce mode de gestion permet à la collectivité, tout en finançant le service, de transférer notamment le risque commercial d'exploitation à une personne privée ou publique.

On distingue traditionnellement :



La concession : la collectivité confie au concessionnaire le financement et la réalisation des investissements et le droit de les exploiter moyennant une redevance perçue sur les usagers et le cas échéant, une compensation forfaitaire au déficit du service imputable aux sujétions de service public imposées par la collectivité.

En fin de contrat, les ouvrages reviennent à la Collectivité. Les contrats de concession sont de longue durée en raison de la nécessité d'amortir les investissements de la concession. La responsabilité du concessionnaire est étendue à l'ensemble du service : construction, exploitation du service et travaux de renouvellement.

Les contrats d'exploitation/l'affermage : la collectivité finance et réalise les ouvrages et en confie l'exploitation à l'entreprise moyennant une redevance perçue sur les usagers du service et une compensation forfaitaire au déficit du service imputable aux sujétions de service public imposées par la collectivité.

C'est actuellement le cas de la CAN.

7.3.1. Distinction entre le contrat de DSP et le marché public

Le transfert du risque d'exploitation au cocontractant constitue le principal critère de distinction entre les deux types de contrat que sont la DSP et le marché public.

Ce risque est apprécié au regard de la rémunération du délégataire, qui doit être substantiellement liée aux résultats de l'exploitation (c'est-à-dire, classiquement, les recettes perçues sur les usagers du service). En d'autres termes, un éventuel déficit d'exploitation doit être assumé par le délégataire.

Au contraire, en marché public, les recettes sur les usagers sont perçues par la collectivité, qui assume le risque commercial. Le prestataire est payé forfaitairement sur la base des charges qu'il expose, et ne prend pas de risque d'exploitation (sur les résultats de l'exploitation), mais uniquement un risque sur les charges.

En l'espèce, le taux de couverture des charges par les recettes d'exploitation permet de regarder la part des recettes dans la rémunération d'un délégataire comme substantielle, et donc de caractériser l'existence d'un risque d'exploitation permettant parfaitement de recourir à la délégation de service public pour la globalité du réseau.

7.3.2. DSP passée avec une Société d'Economie Mixte (bilan de la situation actuelle avec la SEMTAN)

C'est le cas actuellement du contrat passé avec la SEMTAN.

Le bilan réalisé par la CAN montre que le rôle joué par la SEMTAN n'est pas satisfaisant, et la société fonctionne en interface entre l'autorité des transports et le partenaire industriel (TRANSDEV) qui n'est qu'assistant technique.

Le risque financier réel reste principalement supporté par la SEM dont la majorité des capitaux appartient à la CAN :

- Le délégataire étant la SEM à capitaux publics, le risque est supporté par la SEM délégataire et peu par l'entreprise TRANSDEV qui a élaboré l'offre car :
 - ✓ TRANSDEV est l'assistant technique de la SEM via un contrat d'assistance qui garantit sa rémunération et qui limite juridiquement la prise de risque ;

- ✓ TRANSDEV est également l'actionnaire minoritaire de la SEM et assure la direction générale de la SEM.
- La CAN se délègue majoritairement le risque financier en le déléguant à la SEM ;
- TRANSDEV en tant qu'actionnaire minoritaire et assistant technique ne supporte pas de risques majeurs
- Or, l'offre contractuelle et les engagements pris au contrat ont été rédigés par TRANSDEV pour la SEMTAN

Le choix de la SEM avec la DSP apparaît ainsi antinomique avec le principe de l'externalisation du risque de gestion à un partenaire privé

- Problème du système de régulation de la DSP à la propre SEM de l'autorité délégante :
 - ✓ La DSP prévoit un système de pénalités en cas de non-respect du contrat et des engagements pris, mais il est délicat :
 - Pour la CAN d'appliquer des pénalités à la SEM alors qu'elle en est le principal actionnaire ;
 - Et pour la SEM d'appliquer des pénalités à son assistant technique qui est également son actionnaire ;
 - ✓ Pour autant le principal sous-traitant de la SEMTAN est TRANSDEV et la sous-traitance manque de transparence.
- Suivi et contrôle de la sous-traitance :
 - ✓ Lors de l'appel d'offre, l'accent a été mis sur l'importance du suivi et du contrôle des sous-traitants qui étaient un point faible dans le cadre des marchés publics et sur le reporting de la sous-traitance à la CAN ;
 - ✓ La SEMTAN a proposé un montage pour l'intégralité de la sous-traitance qui est portée par TRANSDEV POITOU CHARENTES (TPC) qui elle-même sous-traite partiellement des services de transport à 6 entreprises locales ;
 - ✓ A ce jour, la SEMTAN a des difficultés à remettre à la CAN le reporting détaillé de la sous-traitance en termes de kilomètres, d'heures de conduite, de parc de véhicules, de coûts... ;
 - ✓ Ce manque de transparence et de visibilité de la sous-traitance qui représente une part importante de l'offre (29% de l'offre commerciale est réalisée en sous-traitance) pose problème et est lié au montage en cascade (intermédiaires entre la CAN et les sous-traitants) ;
 - ✓ De plus le problème de la régulation se pose car TRANSDEV en tant qu'assistant technique et assurant la direction de la SEMTAN a des difficultés à s'appliquer des pénalités en tant que sous-traitant principal.

En réalité, le montage retenu (choix politique) est difficile à mettre en œuvre.



- ✓ Le groupe de transport n'est pas le partenaire direct de l'autorité organisatrice mais simplement l'assistant de la SEM alors que c'est lui qui élabore le projet de transport contractualisé.

La délégation du risque de gestion doit se faire à des entités indépendantes les unes des autres.

Dans la mesure où la gestion ne serait plus déléguée à une SEM, le personnel est repris avec son ancienneté par le nouveau délégataire ; les conditions de travail et les accords d'entreprise sont maintenus.

Par délibération du 28 septembre, la CAN a donc décidé de mettre un terme à cette société d'économie mixte à l'issue du contrat de DSP en cours.

7.3.3. Procédure de passation de la DSP

La procédure de passation d'un contrat de délégation de service public fait naturellement l'objet d'une publicité et mise en concurrence.

Après publication d'un avis d'appel public à la concurrence, la commission de délégation de service public est appelée, dans un premier temps, à sélectionner les candidats auxquels les documents de la consultation seront transmis.

Ces documents n'ont pas, comme en marchés publics, à comporter un cahier des charges précis. Ils exposent aux candidats l'ensemble des informations nécessaires sur le service actuel et sur ses perspectives d'évolution, et assignent un certain nombre d'objectifs à atteindre par le futur délégataire.

Dans ce cadre, les candidats élaborent une offre de gestion du service de manière à atteindre les objectifs fixés par la communauté d'agglomération. Contrairement au marché public, ce n'est pas la communauté d'agglomération, mais le candidat, qui, compte tenu de son expertise en exploitation des transports, définit les moyens à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs en cause.

La commission de délégation de service public est ensuite appelée à donner son avis sur les offres remises par les candidats.

Des négociations peuvent être engagées avec ceux-ci par le Président, de manière à améliorer les propositions techniques, économiques et financières des candidats.

A l'issue des négociations, le Président soumet au conseil communautaire le résultat des négociations et propose de retenir tel ou tel candidat, et d'approuver le contrat de délégation de service public.

La durée minimale d'une procédure de passation d'une délégation de service public est d'un an à partir de la publication de l'avis de publicité. Il paraît difficile de raccourcir ce délai, sans que la qualité des offres, des négociations, et du contrat final n'en souffrent.

7.4. Conclusion sur le choix du mode de gestion

Chacun des modes de gestion présente ses avantages et ses inconvénients respectifs.

Toutefois, le critère essentiel de distinction est celui du partage des risques qui, dans le domaine des transports, se caractérise notamment par le risque financier (le risque sur les

charges et les produits d'exploitation), et le risque commercial (la mobilité des usagers et les recettes correspondantes).

Le choix entre gestion directe et gestion déléguée dépend du souhait et de la capacité de la collectivité à s'impliquer dans la gestion et l'exploitation des transports publics.

En gestion déléguée, l'étendue de la mission de gestion, de commercialisation et d'exploitation du service confiée au prestataire (le Délégataire), ainsi que les sujétions de service public qui lui sont imposées par l'Autorité Organisatrice (itinéraires des lignes, tarification, âge et équipement des véhicules, etc.) permettent le transfert de l'ensemble des risques précités sur le Délégataire. La Collectivité lui verse en contrepartie une contribution financière forfaitaire qui correspond à une « subvention » destinée à équilibrer les charges et les produits d'exploitation.

Le choix repose au final sur les critères suivants :

- Les critères techniques (consistance et qualité du service) et de compétences ;
- Les critères portant sur les risques et la responsabilité ;
- Les critères commerciaux (qualité du service produit pour l'utilisateur, actions commerciales, enquêtes pour le suivi des usagers et de leur mobilité) ;
- Les critères de développement durable tant de l'entreprise délégataire que du service délégué ;
- Les critères organisationnels et partenariaux (équipe de direction compétente et en capacité de porter le projet ; organisation pour produire le reporting et développer des relations d'échanges et de travail constructives avec l'autorité délégante ; l'organisation mise en place pour être réactif tant en local qu'en région et au siège pour résoudre les problèmes...)
- Les critères financiers de maîtrise de la contribution de la collectivité délégante ;



Tableaux de synthèse comparative

Comparaison des modes de gestion	DSP	Régie directe	Régie directe avec Marchés publics	EPIC	SPL
Risque commercial (engagement sur les recettes)	Exploitant	CAN	CAN	Exploitant	Exploitant
TVA collectée par :	Exploitant	CAN	CAN	Exploitant	Exploitant
Régie de recettes	NON	OUI	OUI	Oui chez l'exploitant	
Régime des recettes	Fonds privés	Fonds publics	Fonds publics	Fonds publics	Fonds publics
Risque industriel (engagement sur les charges)	Exploitant	CAN	Exploitants	Exploitant	Exploitant
Tarifs	proposition du délégataire et arrêté par la CAN	Proposition et arrêté par la CAN	Proposition et arrêté par la CAN	proposition de l'EPIC et arrêté par la CAN	proposition de l'EPIC et arrêté par la CAN
Actions commerciales et marketing	Exploitant	CAN	CAN ; prestations des exploitants	Exploitant	Exploitant
Degré d'autonomie de l'exploitant	Autonomie d'exploitation et respect du contrat et risque sur les engagements financiers pris	Intégration totale ; risque financier supporté par la CAN	Risque financier des exploitants limité au montant de la prestation à réaliser	Autonomie juridique et financière ; la CAN est obligée d'équilibrer financièrement l'EPIC pour sa pérennité ; risque financier porté par la CAN mais ne dispose pas de réels pouvoirs sur l'EPIC	Idem que l'EPIC
Rémunération	Recettes commerciales et contribution financière forfaitaire	recettes commerciales, VT, Dotations et ressources fiscales	Paiement à l'exploitant de la prestation de transport réalisée ; la CAN encaisse les recettes commerciales	Recettes commerciales et contribution financière forfaitaire + subvention d'équilibre si besoin	Recettes commerciales et contribution financière forfaitaire + subvention d'équilibre si besoin
Responsabilité du personnel	Exploitant	CAN	Exploitants	Exploitant	Exploitant
Sous-traitance	Intérêt financier car C.C. FNTV plus intéressante pour le scolaire Mise en concurrence obligatoire		passation de marchés publics Mise en concurrence obligatoire	passation de marchés publics Mise en concurrence obligatoire	Passation de contrats privés Mise en concurrence obligatoire
Investissements	A la charge de la CAN ou de l'exploitant selon la décision de la CAN ; indépendant du choix du mode de gestion pour les transports en commun TAN				
Récupération de TVA sur invest par :	CAN (Transfert Droit à déduction)	CAN en direct par la voie fiscale	CAN en direct par la voie fiscale	CAN (Transfert Droit à déduction)	CAN (Transfert Droit à déduction)
Statut du directeur général du réseau	MAD par l'exploitant	recruté par la CAN	Ents exploitantes	statut public ; CDD	recruté par la SPL
Directeur financier	Droit privé	Comptable Public	Droit Privé & Comptable public	comptable public	comptable public
Convention collective (C.C.)	Transports publics urbains (UTP)	Fonction Publ Territ. / C.C. TPU	C.C. T Urb / T Interurb	C.C. TPU	C.C. TPU
Organigramme et intégration	CAN et délégataire : 2 entités distinctes rellées par le contrat de DSP	Réseau de transport intégré dans la direction transport de la CAN	Exploitants = Prestataires sous-traitants de la CAN	CAN et EPIC : 2 entités distinctes liées par les statuts et le contrat d'objectif	CAN et SPL : 2 entités distinctes liées par les statuts et le contrat d'objectif

Au vu de l'ensemble de ces éléments,
 Il est proposé de procéder à la délégation du service public en cause
 et de lancer la procédure correspondante.

8. Sur les caractéristiques du futur contrat de délégation de service public

8.1. Le périmètre de la délégation

Le contrat portera sur le réseau de transports publics urbains de voyageurs dans sa globalité à savoir l'intégralité des services de transport urbain inclus dans le PTU.

8.2. La durée du futur contrat

Il est proposé une durée de contrat de l'ordre de 6 ans pour le futur contrat.

1	2	3	4	5	6
1 ^{er} janvier 2017	2018	2019	2020	2021	31/12/2022
Début de la DSP			Elections Municipales	Bilan DSP et réflexion sur le mode de gestion	Echéance de la DSP
				Lancement de la procédure pour le nouveau mode de gestion	Conduite de la procédure pour le nouveau mode de gestion

8.3. Les objectifs assignés au futur délégataire

Au regard des perspectives d'évolution du réseau et des objectifs de la politique des transports poursuivie par la Communauté d'agglomération, les objectifs assignés au futur délégataire seraient les suivants :

- Définir une offre de transport permettant d'assurer les déplacements actuels et de prévoir leurs évolutions en fonction des nouveaux projets ;
- Développer l'usage des modes doux et alternatifs et les intégrer dans le réseau TAN comme mode de déplacements collectifs ;
- Optimiser les moyens mis en œuvre pour produire l'offre notamment en zone périurbaine ;
- Réduire les charges d'exploitation grâce à l'optimisation des moyens ;
- Développer le nombre d'usagers du service public ;
- Réduire la contribution en euros constants pour qu'elle se maintienne en euros courants, autant que faire se peut ;
- Maîtriser le programme d'investissements associé à la DSP ;



- Proposer des actions commerciales dynamiques pour attirer les usagers vers les transports collectifs ;
- Proposer une équipe de direction experte et de haut niveau pour porter le projet en interne dans l'entreprise, pour dynamiser le réseau et mettre en place des relations avec la collectivité qui soient partenariales en termes d'échanges et de travail en commun et qui soient pérennes et durables ;
- Mettre en place une organisation précise et transparente dans l'entreprise pour assurer le reporting demandé par l'autorité délégante ;
- Mettre en place dans l'entreprise une politique effective et performante de développement durable et également pour le réseau de transport.

8.4. Les prérogatives de la communauté d'agglomération, autorité délégante

L'autorité délégante, organisatrice des transports :

- Définit la politique des transports publics urbains de voyageurs ;
- Arrête la consistance des services ;
- Réalise et finance les investissements ;
- Met à disposition gratuite les biens nécessaires à l'exploitation ;
- Verse une contribution financière forfaitaire au délégataire et des recettes tarifaires compensées en cas de mise en place de la gratuité ;
- Contrôle le service délégué (bonne exécution du contrat, résultats conformes aux engagements pris par le délégataire) ;
- Suit l'évolution du service public (analyse des résultats d'exploitation par rapport aux objectifs) ;
- Exerce son droit d'audit permanent.

8.5. Les obligations du délégataire

Le délégataire a pour missions principales :

- De gérer le réseau de transport public de voyageur, en atteignant les objectifs qui lui sont assignés ;
- Proposer et mettre en œuvre le projet de réseau restructuré ;
- D'assumer la gestion du personnel et la responsabilité des opérations de transport ;
- De veiller au bon état de fonctionnement des biens nécessaires à l'exploitation, y compris les biens mis à sa disposition (entretien et maintenance) ;
- De développer le nombre d'usagers du service public
- De se rémunérer sur les recettes tarifaires compensées par l'autorité délégante et sur les autres recettes commerciales ;
- De commercialiser les services auprès du public ;



- D'assurer le marketing et la promotion du service ;
- De rendre compte mensuellement et annuellement à l'autorité délégante des conditions d'exploitation (km commerciaux effectués, voyageurs, recettes, incidents d'exploitation...), de la qualité du service rendu et de l'équilibre financier de l'exploitation (compte d'exploitation de la DSP), et répondre à toute demande de l'autorité délégante formulée dans le cadre de son droit d'audit permanent.

8.6. Rémunération du délégataire

L'exploitation de la délégation s'effectue aux risques et périls du délégataire. Sa rémunération issue de l'exploitation du réseau doit être variable en fonction du chiffre d'affaires réalisé pour l'activité déléguée.

Le délégataire se rémunère généralement directement auprès des usagers (recettes du trafic), suivant des tarifs qui seront fixés dans la convention.

Toutefois, la gratuité du réseau étant envisagée, les recettes issues du trafic seraient dans ce cas compensées par l'autorité délégante sur la base du nombre réel d'usagers dans les bus et de leur niveau de fréquentation réelle et sur la base de la recette tarifaire actuelle au voyage ; ces éléments seront mesurés par comptages (via des cartes de transport et/ou des comptages automatiques embarqués de voyageurs et par enquêtes).

Une contribution forfaitaire sera par ailleurs versée par la Communauté d'Agglomération, Autorité délégante, en contrepartie des sujétions de service public imposées au délégataire. Elle est calculée par différence entre les charges d'exploitation (hors investissements) et les recettes (recettes compensées liées à la gratuité) et les autres recettes commerciales (publicité, services pour des tiers...).

Le montant annuel de cette contribution financière forfaitaire sera arrêté à partir des engagements financiers du délégataire sur les prévisions de charges et de recettes. Ces éléments financiers seront négociés durant la procédure de consultation.

8.7. Les options

Des options pourront être demandées aux candidats pour les éléments de la politique des transports que l'Autorité délégante n'est pas certaine de mettre en œuvre durant le contrat et/ou pour lesquels elle a besoin d'éléments pour prendre sa décision.

Les candidats devront alors remettre une offre pour chacune des options demandées, dans la forme demandée dans le règlement de consultation et selon le contenu exposé dans le document programme.

Les options n'engagent pas la collectivité.

A ce stade, aucune option n'est envisagée ; des options pourront toutefois être intégrées dans le dossier de la consultation ou durant la phase des négociations.

8.8. Les variantes

Les candidats pourront proposer des variantes par rapport au programme de consultation : il s'agit de propositions permettant, selon les candidats, d'obtenir de meilleurs résultats.

8.9. Contrôles

La communauté d'agglomération disposera d'un droit d'audit et de contrôle permanent sur l'exercice par le délégataire de sa mission : ainsi, pour satisfaire aux exigences de l'article L. 1411-3 du Code général des collectivités territoriales, le délégataire devra remettre chaque année à la Communauté d'agglomération un compte-rendu technique, un compte-rendu financier, un rapport comportant l'ensemble des éléments nécessaires à l'appréciation par le délégant des conditions d'exploitation du réseau, de la qualité du service ainsi que de son évolution, ainsi qu'un compte d'exploitation.

Par ailleurs, la communauté d'agglomération disposera du droit de contrôle sur pièces, aux fins de vérification des renseignements donnés par le délégataire dans les documents énumérés ci-dessus.

8.10. Conclusion

Le détail des prestations et l'ensemble des obligations du délégataire feront l'objet d'une description détaillée lors de l'établissement du dossier de consultation des entreprises et seront définis précisément au cours de la procédure de délégation dans le cadre défini par les articles L1411- 1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales.

9. Calendrier de la procédure du choix du délégataire

La procédure de choix du délégataire est définie aux articles L 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales.

Elle est constituée des principales étapes suivantes :

- Une fois la décision prise par le Conseil Communautaire sur le principe de délégation de service public, une publicité est réalisée dans un journal d'annonces légales ainsi que dans une revue spécialisée du secteur d'activités concerné, permettant la présentation de plusieurs candidatures concurrentes,
- Un mois au minimum après la parution de la dernière en date des insertions, aura lieu la clôture de la réception des candidatures,
- La Commission de délégation de service public ouvre les plis et dresse la liste des candidats agréés
- les documents de consultation des entreprises (DCE) sont adressés aux candidats agréés par la commission,
- La Commission de délégation de service public réceptionne les offres des candidats dans un délai de 2 mois minimum, ouvre les plis, analyse les offres et émet un avis motivé sur les offres,
- L'autorité habilitée à signer la future convention (Président de la communauté d'agglomération) engage les négociations avec les candidats.
- A l'issue des négociations, le Président établit-un rapport sur le choix du délégataire,
- Ce rapport ainsi que les motifs du choix du candidat retenu sont adressés aux membres du Conseil communautaire avec un délai minimum de quinze jours avant la date de la délibération à intervenir,

- Le conseil communautaire se prononce alors sur le choix du délégataire et sur le contrat de délégation,
- L'autorité habilitée à signer la convention signe le contrat après l'accomplissement des différentes formalités obligatoires.

Le calendrier prévisionnel de la procédure pourrait être le suivant :

Conseil Communautaire - délibérations sur le Choix du mode de gestion (lancement de la procédure) - sur la désignation des membres de la commission Sapin - sur la prolongation DSP actuelle de 4 mois	26 octobre 2015
Parution de l'avis de publicité pour lancement de la DSP	2-3 novembre 2015
Date limite de réception des candidatures (1 mois au moins)	Début décembre 2015
1ère Réunion de la commission Sapin : ouverture des candidatures + agrément des candidats admis à présenter une offre	Début décembre 2015
Rédaction du DCE (2,5 mois)	Octobre à mi décembre 2015
Comité de pilotage - Présentation du D.C.E. et validation par la CAN	Mi décembre 2015
Envoi du DCE aux candidats agréés	Début janvier 2016
Elaboration des offres par les candidats et réponses aux questions des candidats par la CAN (3 mois)	Janvier à fin mars 2016
Remise des offres par les candidats agréés et ouverture des plis par la commission Sapin	Entre 4 et 6 avril 2016
Analyse des offres des candidats et rédaction du rapport	Avril et Mai 2016
Comité de pilotage - validation du rapport d'analyse des offres	fin mai 2016
2^{ème} réunion de la Commission Sapin – Présentation du rapport d'analyse des offres	Début juin 2016
Négociations et choix du candidat (4 à 5 mois)	De juin à fin septembre 2016
Remise des offres finales par les candidats (3 semaines)	début octobre 2016
Analyse des offres et rédaction du rapport du Président sur le choix du délégataire (3 semaines)	du 1er au 20 octobre 2016
Choix par le Président du candidat pressenti comme futur délégataire	entre 20 et 24 octobre 2016
Rédaction finale du contrat et des annexes (3 semaines)	du 25 oct au 09 nov 2016
Bureau de la CAN - Présentation du rapport du Pdt sur le choix du délégataire	mi novembre 2016
Envoi du rapport du Président sur le choix du délégataire (15 jours francs entre l'envoi et le conseil)	10 novembre 2016
Conférence des Maires - Présentation du rapport du Pdt sur le choix du délégataire	mi novembre 2016
Conseil Communautaire - Délibération sur le choix du délégataire (approbation)	fin novembre 2016
Accomplissement des formalités de publicité <i>ex post</i>	décembre 2016
Entrée en vigueur du contrat	1er janvier 2017

10. Conclusion

Au vu de ce qui vient d'être exposé, il vous est proposé :

- De renouveler la délégation de transports urbains de personnes du réseau de la CAN, en la confiant à un tiers exploitant au travers d'une convention de délégation de service public à contribution financière forfaitaire et recettes tarifaires ou compensation tarifaire, en application des articles L 1411- 1 et suivants et R 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
- En tenant compte des caractéristiques du futur contrat et des prestations à assurer par le délégataire, telles qu'elles sont définies dans le présent rapport.

