

Montélimar agglomération

Gestion du service public de transport communautaire

RAPPORT DE L'ARTICLE L. 1411-4 DU CODE GENERAL
DES COLLECTIVITES TERRITORIALES RELATIF A
L'ORGANISATION DU SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT
COMMUNAUTAIRE



SOMMAIRE

1	OBJET	3
2	ORGANISATION ET PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DES TRANSPORTS PUBLICS ET DES SERVICES DE MOBILITE COMMUNAUTAIRES	3
2.1	LE CADRE JURIDIQUE ACTUEL.....	3
2.2	LE RESEAU AU 1ER SEPTEMBRE 2022	4
2.3	LA TARIFICATION APPLIQUEE AU 1ER SEPTEMBRE 2022	5
2.4	LE REGIME ACTUEL DES BIENS.....	5
2.5	LES DONNEES FINANCIERES (REFERENCE EURO 2021).....	5
3	LA FUTURE EXPLOITATION DU RESEAU	6
3.1	LES OBJECTIFS DE MONTELMAR AGGLOMERATION	6
3.2	LE CHOIX D'UN MODE DE GESTION	7
4	CARACTERISTIQUES DE LA CONCESSION ENVISAGEE	15
4.1	OBJET DU CONTRAT	15
4.2	LA DUREE ENVISAGEE	16
4.3	L'OFFRE DE SERVICE	16
4.4	LES TARIFS	16
4.5	LE FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS	16
4.6	LA REPRISE DU PERSONNEL	17
4.7	LA REMUNERATION DU CONCESSIONNAIRE	17

1 OBJET

Conformément aux dispositions des articles L 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales, « *les assemblées délibérantes des collectivités territoriales et de leurs groupements se prononcent sur le principe de toute délégation de service public local après avoir recueilli les avis de la commission consultative des services publics (CCSPL) et, le cas échéant, du comité technique* ».

Le présent rapport a pour objet d'éclairer le conseil communautaire de la communauté d'agglomération Montélimar-agglomération sur les modes de gestion possibles pour son service public de transport et de mobilité, et de lui permettre de se prononcer sur le principe d'une délégation de service public.

Préalablement à sa présentation en conseil communautaire, le rapport a fait l'objet d'une présentation auprès du Comité Consultatif des Services Publics Locaux, dont l'avis est annexé.

Ce rapport présente les caractéristiques principales des prestations objet du futur contrat.

2 ORGANISATION ET PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DES TRANSPORTS PUBLICS ET DES SERVICES DE MOBILITE COMMUNAUTAIRES

En tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité locale (AOM-I), Montélimar-agglomération a en charge l'offre de mobilité sur le périmètre des 27 communes constituant son ressort territorial : Allan, Ancône, Bonlieu sur Roubion, Charols, Châteauneuf, Cléon d'Andran, Condillac, Espeluche, La Bâtie-Rolland, La Coucourde, La Laupie, La Touche, Les Turrettes, Manas, Marsanne, Montboucher-sur-Jabron, Montélimar, Portes-en Valdaïne, Puygiron, Puy Saint Martin, Roynac, Rochefort-en-Valdaïne, Saint-Gervais sur Roubion, Saint Marcel les Sauzet, Saulce-sur-Rhône, Sauzet, Savasse.

Ce territoire représente un bassin de vie de plus de 70.000 habitants, dont 44 000 résident dans la ville-centre, Montélimar.

2.1 LE CADRE JURIDIQUE ACTUEL

Le réseau de transport communautaire est exploité dans le cadre d'un contrat de concession de service public dont le périmètre est composé des services suivants :

- Le réseau de transport urbain, scolaire, périurbain, et transport à la demande sous le nom commercial Montélibus.
- Le service de vélo sous le nom commercial Mon Vélo.
- Le petit train touristique de Montélimar

Ces services sont exploités dans le cadre d'un contrat conclu le 1^{er} janvier 2016, et arrivant à échéance le 31 décembre 2023.

Il convient donc au travers de la procédure qui s'engage de :

- Définir le cadre juridique de l'exploitation des services relevant de Montélimar agglomération, à compter du 1er janvier 2024.
- Mettre en œuvre la procédure administrative et juridique permettant d'assurer l'exploitation de ces services.

Les services non urbains suivants desservent également le ressort territorial, mais sont organisés sous le contrôle de l'Autorité Organisatrice Régionale.

- Ligne D30 : Savasse-La Coucourde- Saulce > Valence
- Ligne D35 : Montboucher – Puygiron – La Bâtie > Valreas
- Ligne E18 : Montélimar – Privas (E88 et 89 en doublages scolaires)
- Ligne E19 : Montélimar – St Thomé (et le E87 -doublage scolaire)
- Ligne E20 : Pont St Esprit – Montélimar (et le 86 – doublage scolaire)
- Ligne E98 : Doublage scolaire Aubenas / Montélimar /St Paul 3 Châteaux

2.2 LE RESEAU AU 1ER SEPTEMBRE 2022

Le réseau organisé par Montélimar agglomération à travers ce contrat est composé des services suivants :

- Le réseau urbain Montélibus :
 - 8 lignes régulières urbaines desservant les communes de Montélimar, Châteauneuf du Rhône, Montboucher sur Jabron et Ancône.
 - 2 lignes régulières périurbaines: lignes 31 et 34
 - 23 lignes à vocation scolaire
 - Un service de transport à la demande composé :
 - de trois lignes virtuelles,
 - et d'un service à destination de personnes à mobilité réduite.
 - Deux services de proximité.
 - Une ligne fonctionnant le dimanche et jours fériés de 9h à 17h (mise en service au 1^{er} septembre 2022)
 - Une ligne estivale fonctionnant
 - ✓ Les samedis, dimanches et jours fériés durant les mois de Juin et Septembre,
 - ✓ Du lundi au dimanche et jours fériés durant les mois de juillet et août.
- Le petit train touristique de Montélimar, fonctionnant en saison estivale.
- Les vélos en libre-service (Mon Vélo) : 40 vélos à assistance électrique en libre-service sur 8 stations

2.3 LA TARIFICATION APPLIQUEE AU 1ER SEPTEMBRE 2022

Sur le réseau Montelibus, les principaux titres de transports utilisés par les voyageurs sont les suivants :

- Le ticket unité à 1,20 € ; il est vendu dans le bus, valable 60 minutes , il permet les correspondances ;
- Le ticket pour les bénéficiaires de la CMU : 0,50€;
- Le ticket journée : 2,85€ ; il est vendu dans le bus et valable 1 journée sur toutes les lignes Montelibus ;
- 10 voyages : 8€ ; titre vendu en agence
- 10 voyages pour bénéficiaires de la CMU 4€ : vendus en agence,
- Tarif groupe 10 à 25 personnes ; titre à réserver à l'agence, 10 jours avant le voyage
 - Aller simple/personne : 0,40€
 - Aller-retour / personne : 0,80€
- Tarif groupe 25 à 70 personnes, sur devis
- Abonnement mensuel – tous publics : 24€
- Abonnement annuel – tous publics : 264€
- Abonnement jeune -26 ans mensuel habitant Montélimar Agglo : 12€
- Abonnement jeune -26 ans trimestriel habitant Montélimar Agglo : 33€
- Abonnement jeune -26 ans annuel habitant Montélimar Agglo : 108€
- Gratuité :
 - Seniors + 60 ans résidant dans l'Agglomération de Montélimar
 - PMR en fauteuil roulant résidant dans l'Agglomération de Montélimar
 - Demandeurs d'emploi résidant dans l'Agglomération de Montélimar : 1 aller-retour gratuit pour un entretien d'embauche ou une convocation Pôle Emploi.
 - Abonnement scolaire – 16 ans résidant dans l'Agglomération de Montélimar : 2 voyages gratuits / jour scolaire
 - Enfants de moins de 4 ans

2.4 LE REGIME ACTUEL DES BIENS

Montélimar agglomération met à disposition du délégataire :

- le mobilier urbain,
- l'agence commerciale,
- la billettique.

2.5 LES DONNEES FINANCIERES (REFERENCE EURO 2021)

Le coût pour la collectivité des services de transport du périmètre d'organisation de Montélimar Agglomération s'élève en 2021 (dernière année documentée par un rapport d'activité du délégataire) à environ 3,804 M€.

Le financement a été assuré notamment par le versement mobilité pour 2 675 k€, et la dotation de transfert des services régionaux pour 1 109 k€.

3 LA FUTURE EXPLOITATION DU RESEAU

3.1 LES OBJECTIFS DE MONTELIMAR AGGLOMERATION

Dans le cadre de la future exploitation, les objectifs principaux fixés par Montélimar agglomération sont les suivants :

1/ Améliorer la performance économique

- En maîtrisant les coûts de production,
- En faisant évoluer la grille tarifaire et les conditions d'obtention de certains titres pour accroître les recettes sans pénaliser la fréquentation,

2/ Améliorer la performance commerciale

- En adaptant les modes de desserte aux caractéristiques des secteurs desservis (centre-ville, les quartiers prioritaires, autres secteurs d'habitat, les zones d'activité économique, les zones commerciales, l'hôpital, villages et hameaux du périurbain, par tous moyens jugés appropriés,
- En développant la fréquentation de l'ensemble des publics

3/ Engager le réseau dans une trajectoire de transition écologique adaptée

- La Collectivité mettra à profit ce contrat pour tester et investiguer des solutions énergétiques et de motorisation permettant la transition écologique du parc de véhicules.

4/ Progresser dans le pilotage de la délégation, à travers un suivi régulier de la fréquentation, de la qualité de service et de la production.

3.2 LE CHOIX D'UN MODE DE GESTION

3.2.1 PRELIMINAIRES

En vertu de l'article L1221-2 du Code des transports, l'exécution des services publics de transport de personnes réguliers et à la demande est un service public à caractère industriel et commercial. Cette caractéristique exclut le recours à la régie simple, uniquement mobilisable pour la gestion d'un service public administratif.

Conformément au principe constitutionnel de libre administration des collectivités territoriales, et en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité sur son ressort territorial, il revient à Montélimar agglomération de définir le mode de gestion le plus approprié au regard des caractéristiques envisagées du nouveau service. La collectivité doit ainsi apprécier librement si elle souhaite assumer le service en gestion directe, c'est-à-dire par ses propres moyens, ou en déléguer l'exploitation à un tiers.

Ainsi elle doit décider du futur mode de gestion, du cadre juridique et du cadre contractuel qu'elle entend mettre en place.

Montélimar agglomération s'appuie aujourd'hui sur une gestion déléguée de ses transports publics urbains et de son service de location de vélos dans le cadre d'une DSP.

3.2.2 LA GESTION DIRECTE

La gestion directe du service, en régie, correspond à une prise en charge directe, technique et financière, du fonctionnement du service public.

Une collectivité peut gérer directement ses transports publics en constituant :

- Soit une régie à simple autonomie financière (RAF).
- Soit une régie dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière dite « personnalisée », relative à un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC).
- Soit une structure placée en situation de quasi régie : Société Publique Locale (SPL) ou Société d'économie mixte à opération unique (SEMOP)

1/ La régie à simple autonomie financière :

- N'a pas de personnalité morale : c'est un service de l'autorité organisatrice avec un budget annexe.
- Bénéficie d'une autonomie financière.
- Est gérée par un conseil d'exploitation dépendant de l'autorité organisatrice et par un directeur, sous l'autorité du Président de la communauté de communes et de son assemblée délibérante.
- Personnel soumis au statut de droit privé à l'exception du directeur et du comptable.

> Le rôle de l'autorité organisatrice est donc majeur puisqu'elle organise et gère de fait le réseau, par ses services. L'exécutif de la communauté d'agglomération demeure l'ordonnateur des dépenses.

2/ La régie à autonomie financière et à personnalité morale :

- Est dotée d'une personnalité morale propre et distincte de la collectivité : en conséquence le pouvoir de décision est détenu par son conseil d'administration, elle vote son budget.
- Bénéficie d'une autonomie financière.
- Est gérée par un conseil d'administration dépendant de l'autorité organisatrice et par un directeur.
- Personnel soumis au statut de droit privé à l'exception du directeur et du comptable.

> Le rôle de l'autorité organisatrice est légèrement moindre (voix consultative de l'autorité organisatrice au sein du conseil d'administration) et consiste à contrôler la gestion du service. L'ordonnateur des dépenses est le directeur.

L'option du recours à la régie implique nécessairement :

- La mise en place d'un conseil d'administration ou d'exploitation (en fonction du type de régie)
- Le recrutement du personnel administratif et technique.
- De bénéficier des ressources techniques et financières ainsi que de l'expertise technique indispensable à l'exploitation du service public, et prévoir leur mise à jour. Le recours à la régie s'accompagne souvent de la passation de marchés confiés à des opérateurs privés.

3/ La Société publique locale

La SPL est une structure juridique privée (société anonyme), à la disposition des collectivités locales pour la gestion de leurs services publics, dont les dispositions sont prévues à l'article L1531-1 du CGCT et dont les principales caractéristiques sont les suivantes :

- Son capital est entièrement public,
- Elle est détenue par au moins deux actionnaires publics,
- Elle est une société anonyme.

Les personnes publiques actionnaires doivent exercer sur la société un contrôle dit analogue à celui exercé sur leurs propres services. La SPL doit réaliser au moins 80 % de ses activités pour le compte de ses actionnaires.

Si ces conditions sont effectivement remplies, les actionnaires peuvent recourir à leur SPL sans publicité ni mise en concurrence pour l'exploitation des services envisagée. La SPL n'en reste pas moins soumise aux dispositions de la commande publique pour ses propres achats. Le recours à la SPL s'accompagne donc souvent de la passation de marchés confiés à des opérateurs privés.

> Dans ces trois modalités de gestion directe, le risque économique et financier lié à l'exploitation est totalement assumé par la collectivité.

4/ Contrat confié à une SEMOP

Après mise en concurrence, un contrat peut également être conclu avec une société d'économie mixte à opération unique (SEMOP) créé par la collectivité « *qui est constituée, pour une durée limitée, à titre exclusif, en vue de la conclusion et de l'exécution d'un contrat avec la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales dont l'objet unique est [...] la gestion d'un service public pouvant inclure la construction des ouvrages ou l'acquisition des biens nécessaires au service* », selon l'article L1541-1 du CGCT.

La SEMOP, société anonyme, fait l'objet d'un actionnariat mixte : une collectivité ou un groupement (entre 34% et 85% du capital), et au moins un actionnaire opérateur économique sélectionné après mise en concurrence. La collectivité partage avec l'autre actionnaire les responsabilités et risques techniques et financiers de la gestion du service public.

Sa durée d'existence est strictement limitée à la durée du contrat. Son objet est unique et ne peut pas être modifié pendant la durée du contrat.

La création de la société suppose un ensemble d'obligations (préparation des statuts, pacte d'actionnaires, document de préfiguration...). Puis, la collectivité devra à la fois contrôler la bonne exécution du contrat et assurer ses responsabilités d'actionnaire (pérennité financière de la structure), tout en participant à la capitalisation du projet.

> Le contrat liant la collectivité à la SEMOP peut relever du cadre de la concession ou de celui du marché public, selon le niveau de risque économique assumé par la SEMOP.

3.2.3 LA GESTION CONFIEE A UN TIERS

Dans ce cadre, la collectivité décide de confier la gestion de ses transports à une personne publique ou privée.

Cette externalisation peut se faire selon deux cadres juridiques :

- Soit dans le cadre des marchés publics.
- Soit dans le cadre de la Délégation de Service Public (DSP), aujourd'hui dénommé concession de service public.

La distinction entre ces deux cadres s'établit selon la dimension du risque économique assumé par le tiers.

3.2.3.1 La gestion confiée à un tiers dans le cadre des marchés publics

Elle s'observe dans des contrats d'exploitation pour lesquels le risque économique assumé par le tiers est limité au risque industriel (évolution des dépenses d'exploitation). Elle s'opère dans le cadre de contrats à prix forfaitaire ou de garantie de recettes, le risque commercial étant supporté par la collectivité.

1/ Le cas de la gérance

Qualifiée parfois de « gestion semi-directe », ce type de contrat engage la collectivité à assumer le risque industriel et commercial le plus important et à intervenir très fortement dans la gestion du réseau :

- La collectivité finance l'établissement du service.
- La production du service et l'entretien des biens sont confiés à une personne morale de droit privé qui assure la gestion pour le compte de la collectivité avec un faible degré d'autonomie, dans le cadre d'un marché public.
- La rémunération du co-contractant est une somme forfaitaire versée par la collectivité et ne dépend donc pas de ses performances.

Dans sa forme originale, la gérance a pratiquement disparu et a été remplacée par la Régie Intéressée qui, suivant la dimension du risque pris par l'exploitant, va se pratiquer soit dans la cadre des marchés publics (risque faible), soit dans le cadre de la concession (risque fort). Les quelques exemples relevés de Régie Intéressée sont pratiqués dans le cadre de la concession (cf. 3.2.3.2).

2/ Le cas de la gestion à prix forfaitaire

Ce contrat répartit le risque entre les deux partenaires :

- L'autorité organisatrice supporte l'aléa commercial et reste propriétaire des recettes.
- Le co-contractant assure le risque industriel sur les charges d'exploitation en s'engageant sur un prix forfaitaire.

Ce type de contrat est très peu pratiqué dans le secteur des transports publics urbains. Il est en revanche fréquemment utilisé pour les réseaux composés de services non urbains avec souvent une forte vocation de transport des scolaires.

3.2.3.2 La gestion confiée à un tiers dans le cadre d'une délégation de service public

Au terme de l'article L.1411-1 du code général des collectivités territoriales et des articles L.1121-1 et L.1121-3 du code de la commande publique, une délégation de service public est un contrat de concession, conclu par écrit, par lequel une autorité délégante confie la gestion d'un service public à un ou plusieurs opérateurs économiques, à qui est transféré un risque lié à l'exploitation du service, en contrepartie soit du droit d'exploiter l'ouvrage ou le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix.

La part de risque transférée au délégataire implique une réelle exposition aux aléas du marché, de sorte que toute perte potentielle supportée par le délégataire ne doit pas être purement nominale ou négligeable. Le délégataire assume le risque d'exploitation lorsque, dans des conditions d'exploitation normales, il n'est pas assuré d'amortir les investissements ou les coûts qu'il a supportés, liés à l'exploitation du service.

La délégation de service public prend la forme d'un contrat de concession dont la passation et l'exécution doivent être conforme au Code de la commande publique et au Code général des collectivités territoriales.

Cette gestion déléguée s'observe dans des contrats d'exploitation pour lesquels le risque économique assumé par le délégataire est complet :

- Risque industriel : maîtrise des dépenses d'exploitation (salaires, etc.).
- Risque commercial : maîtrise des recettes voyageurs.
- Intéressement à la qualité de service, à l'atteinte d'objectifs fixés par la collectivité par un système de bonus-malus.

Différents types de contrat sont envisageables dans le cadre d'une concession de service public.

1/ La régie intéressée

Il s'agit d'un contrat dans lequel le risque commercial et industriel est assuré par l'autorité organisatrice, et partagé avec le régisseur par le biais de son système de rémunération. L'autorité organisatrice :

- Assume le financement des biens nécessaires à l'exploitation.
- Assume le risque industriel sur les charges d'exploitation.
- Assume le risque commercial, est propriétaire des recettes.
- Est le redevable fiscal de la TVA pour laquelle elle effectue les déclarations.

Le concessionnaire est régisseur du réseau de transport pour le compte de l'autorité organisatrice, ce qui représente une charge de travail administratif particulièrement lourde tant en ce qui concerne la gestion des recettes que la reddition des comptes de charges. Sa rémunération comporte :

- Une partie fixe (montant forfaitaire ou part du chiffre d'affaires).
- Une part correspondant aux prestations d'assistance technique.
- Une part variable, un intéressement positif comme négatif sur différents critères (développement de la fréquentation, réduction du déficit, amélioration de la qualité de service, etc.) sur laquelle réside le risque d'exploitation.

Les dépenses et les recettes gérées par le régisseur étant de fait celles de l'autorité délégante, ce système est très lourd administrativement car il nécessite des procédures strictes de transmission et de contrôle des recettes et des dépenses entre le régisseur et la collectivité.

Ces procédures nécessitent un renfort des structures administratives tant du côté de la collectivité que de celui du régisseur.

Par construction, il ne permet pas de laisser une grande souplesse au délégataire sur la gestion de l'offre de service.

2/ La contribution financière forfaitaire

Dans le cadre de la concession, l'un des contrats les plus pratiqués aujourd'hui est le contrat de contribution financière forfaitaire (CFF).

Il s'agit du type de contrat dans lequel le concessionnaire assume le risque industriel et commercial, ce qui l'incite à optimiser tant sa politique commerciale qu'industrielle pour atteindre les résultats de produits (notamment recettes voyageurs) et de charges sur lesquels est calculée la contribution financière.

Ce type de contrat permet de lier une partie de la rémunération du concessionnaire, d'une part, à l'encaissement des recettes et, d'autre part, à l'atteinte d'objectifs fixés par la Collectivité par le biais de mécanismes d'intéressements (qualité de service, fréquentation, productivité...). La rémunération est sur ce point basée sur un transfert de risque d'exploitation à l'opérateur.

La CFF prévue au contrat peut être uniquement composée ou partiellement composée d'une « *compensation d'obligations de service public* » au sens du règlement (CE) n°1370/2007 du parlement européen et du conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) no1191/69 et (CEE) no1107/70 du Conseil en cas de services non rentables demandés à l'opérateur.

Ce type de contrat permet de laisser au concessionnaire une certaine souplesse dans la gestion de son produit et la mise en œuvre de sa politique marketing et commerciale.

3/ La contrepartie forfaitaire

Ce type de contrat se pratique aujourd'hui très fréquemment pour des agglomérations urbaines moyennes ou importantes.

Ce dispositif, tout en restant dans le cadre strict de la concession, consiste à modifier les modalités de rémunération du concessionnaire afin que ce dernier soit rémunéré par un prix assujéti à la TVA, versé par l'Autorité Organisatrice en contrepartie de prestations effectuées. Les recettes d'exploitation remontent alors directement à la Collectivité afin qu'elle puisse intégralement récupérer la TVA versée, en tant qu'exploitant au sens fiscal du terme.

Dans ce type de contrat, la prise de risque du concessionnaire est identique à celle de la contribution financière forfaitaire et porte sur le risque industriel et commercial. Le processus est alors le suivant :

- La rémunération (prix) du concessionnaire versée par la Collectivité est soumise à TVA, et constitue la contrepartie directe de la prestation fournie par le concessionnaire.
- Cette rémunération est calculée en fonction de l'engagement sur dépenses pris par le concessionnaire.
- La propriété des recettes d'exploitations est transférée à la Collectivité, dans le cadre d'un dispositif (régie ou autre) de perception des recettes d'exploitation par le concessionnaire au nom et pour le compte de la Collectivité.
- Un intéressement du concessionnaire aux recettes est mis en place, calculé en fonction de l'Engagement sur recettes pris par le concessionnaire, ce qui constitue le transfert de risque d'exploitation.

3.2.4 SYNTHÈSE CONCERNANT LE CHOIX DU MODE DE GESTION

1/ La gestion directe permet une maîtrise parfaite du service, et une gestion de proximité des relations aux usagers. Cependant, l'importance de la fonction managériale et de la relation sociale dans les transports publics, ainsi qu'une technicité croissante en matière de matériels et d'équipements, demandent un niveau de qualification important et spécifique pour l'ensemble de l'encadrement.

De fait, la gestion directe est peu pratiquée par les collectivités françaises : un peu plus de 10% des collectivités urbaines ont choisi ce mode de gestion (sur 160 réseaux urbains existants).

Montélimar agglomération ne dispose pas en interne des ressources humaines et matérielles nécessaires à une gestion directe des services de transport, ni du temps nécessaire pour s'en doter. Par ailleurs, une partie du matériel roulant et des installations sont mutualisables avec des services réalisés en dehors du périmètre contractuel. Leur mobilisation exclusive aux services organisés par Montélimar agglomération serait susceptible de générer des charges fixes préjudiciables à l'économie du service public.

> Les différentes formes de gestion directe paraissent donc, à ce stade, peu appropriées pour la collectivité.

2/ La constitution d'une SEMOP suppose d'ajouter aux délais de consultation les délais de constitution de la société.

Par ailleurs, la SEMOP comporte un certain nombre d'inconvénients :

- La participation de la collectivité au risque et péril, au titre de sa qualité d'actionnaire de la société délégataire ;
- La contrainte financière est forte lors de sa création, avec un apport de capital conséquent ou le financement de garanties bancaires onéreuses ;
- La soumission de la structure au droit de la commande publique, si le contrôle exercé par la collectivité permet de considérer que la SEMOP constitue un « organisme de droit public » au sens du droit européen ;
- En outre, il est rappelé que la collectivité actionnaire de la SPL engagerait leur responsabilité à hauteur de leur apport en capital conformément aux dispositions en vigueur pour les sociétés anonymes. Elles pourraient être amenées à se porter garantes des emprunts contractés par la SEMOP.

> Au regard de ce qui précède et au vu du calendrier et des besoins de la collectivité, ce modèle n'apparaît pas comme le plus pertinent.

3/ Le tableau ci-dessous dresse un comparatif des solutions de gestion confiée à un tiers, soit dans le cadre d'un marché public, soit dans celui d'une concession.

	Avantages	Points minorants
Marchés publics	<ul style="list-style-type: none"> • Maîtrise du service • Contrôle des prestations 	<ul style="list-style-type: none"> • Risque de multiplication des procédures et de segmentation des services • Risque de rigidité du service
DSP	<ul style="list-style-type: none"> • Responsabilité du prestataire • Implication et adaptabilité du service • Rémunération en lien avec la qualité du service • Transfert du risque d'exploitation à l'opérateur 	<ul style="list-style-type: none"> • Fort niveau d'externalisation du service • Suivi et contrôle régulier indispensable

> Sur le plan pratique, la délégation de service public permet à Montélimar agglomération de bénéficier de l'expertise d'un acteur du transport au savoir-faire éprouvé et de compétences techniques non disponibles au sein de ses services. Les objectifs de la collectivité en matière d'optimisation de la production et de développement de la fréquentation se prêtent particulièrement bien au cadre de la concession.

Au vu des éléments qui précèdent, il apparaît donc que les modes de gestion les plus adaptés aux besoins exprimés par Montélimar agglomération sont du domaine de la concession, soit sous la forme d'un contrat prévoyant une contrepartie forfaitaire, soit sous la forme d'un contrat prévoyant une contribution financière forfaitaire.

Economiquement ces deux contrats permettraient de :

- Limiter les risques pris par la collectivité tant au niveau commercial qu'industriel.
- Favoriser l'innovation, l'amélioration de la qualité de service, l'optimisation de la fréquentation et des recettes par le biais de mécanismes d'intéressement du concessionnaire.
- Laisser une souplesse contractuelle au concessionnaire dans la gestion de l'offre de service et dans son exploitation.
- Conserver au niveau de la collectivité une structure technique et administrative consacrée au pilotage et au contrôle de la convention plutôt qu'à un suivi administratif important.
- Bénéficier d'économies d'échelle liées à l'éventuelle mutualisation des moyens propres aux sociétés de transports.

Compte tenu du niveau de recette constaté sur le réseau, le choix d'un contrat en contrepartie forfaitaire serait de nature à rendre incertain le caractère d'exploitant fiscal pour la collectivité, compte tenu des seuils habituellement retenus pour cette qualification par les services fiscaux.

> Le choix d'un contrat prévoyant une contribution financière forfaitaire apparaît donc comme le plus adapté pour la collectivité. Ce contrat permettrait à la Collectivité de:

- Limiter les risques pris par la collectivité tant au niveau commercial qu'industriel.
- Favoriser l'innovation, l'amélioration de la qualité de service, l'optimisation de la fréquentation et des recettes par le biais de mécanismes d'intéressement du délégataire.
- Laisser une souplesse contractuelle au délégataire dans la gestion de l'offre de service et dans son exploitation.

4 CARACTERISTIQUES DE LA CONCESSION ENVISAGEE

Les principales caractéristiques des prestations qui seront demandées au concessionnaire, si le choix de la convention de contribution financière forfaitaire est retenu, sont présentées ci-dessous.

Elles seront détaillées dans le dossier de consultation remis aux candidats.

4.1 OBJET DU CONTRAT

Le contrat aura pour objet la concession du service de transport public collectif de voyageurs sur le territoire de Montélimar agglomération.

La concession comprendra :

- L'exploitation des services de transport : lignes régulières commerciales et à vocation scolaire, urbaines et non urbaines, services à la demande, éventuellement location de vélos,
- L'adaptation continue de l'offre de service,
- La fourniture et le financement des moyens et équipements nécessaires à l'exploitation du service :
 - Le matériel roulant pour l'ensemble des lignes.
 - Les dépôts des véhicules.
 - Dispositifs d'alimentation des véhicules en carburant ou en énergie des véhicules
 - Les équipements embarqués (SAEIV, Vidéo surveillance, écrans ...), à l'exception du système billettique fourni par la collectivité
 - Les équipements informatiques, logiciels métier, logiciels généralistes, site internet, etc.
 - Le cas échéant, les vélos et leur mise à disposition au public
 - Les différents logiciels (suivis du matériel roulant, système de réservation en ligne pour les vélos, suivi de la flotte, du personnel, établissement de statistiques)
 - Le système de réservation pour les TAD
- Les opérations relatives à l'information et à la promotion du réseau de transport, notamment :
 - La gestion et l'animation des points d'information-vente,
 - La réalisation de différents supports d'information de type guide horaire, plan de réseau, site internet...
 - Le renseignement de la clientèle en vis-à-vis, par téléphone, via le site internet...
 - La gestion des réclamations,
 - La réalisation d'actions commerciales et de promotion du réseau,

- L'entretien des poteaux d'arrêt, ainsi que l'affichage des horaires,
 - L'administration de la billettique et la maintenance de premier niveau,
 - La création des cartes scolaires
 - La mise en place et la vérification de respect de la conformité RGPD,
- Le contrôle des voyageurs.
 - L'assistance technique à Montélimar agglomération (développement commercial, innovation technologique...) et la réalisation des études et enquêtes nécessaires à l'adaptation de l'offre de service.

4.2 LA DUREE ENVISAGEE

Le contrat est envisagé pour une période de sept ans, soit du 1er janvier 2024 au 31 décembre 2030.

Cette durée est justifiée par la nature et le volume des investissements demandés au concessionnaire.

4.3 L'OFFRE DE SERVICE

L'offre de service attendue par Montélimar agglomération sera précisée dans le Dossier de Consultation des Entreprises.

Les candidats s'engageront sur une offre de base répondant aux objectifs préalablement définis sur l'évolution de l'offre du réseau. Les conditions seront précisées dans le DCE.

Les candidats auront à proposer une offre variante obligatoire intégrant une redistribution des moyens de production sur l'ensemble du réseau. Les conditions seront précisées dans le DCE.

4.4 LES TARIFS

Les tarifs du réseau seront fixés par délibération du conseil communautaire, en tenant compte du projet de grille tarifaire issu de la consultation.

Le concessionnaire aura à s'engager sur un niveau minimum garanti de recettes tarifaires et à promouvoir la grille tarifaire du réseau.

Les évolutions ultérieures des tarifs seront fixées par délibération du conseil communautaire de Montélimar agglomération.

4.5 LE FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS

Sauf cas particulier, le concessionnaire supportera les charges relatives :

- Au matériel roulant, au lancement de la convention comme pour le renouvellement en cours de convention.
- Aux matériels embarqués nécessaires, exception faite du système billettique, financé par la collectivité.
- Au dépôt
- Aux vélos et leurs systèmes de mise à disposition
- A l'information voyageurs

Montélimar agglomération mettra à disposition du concessionnaire :

- Le système billettique.
- Le mobilier qui équipe les points d'arrêts
- L'agence commerciale

4.6 LA REPRISE DU PERSONNEL

Le concessionnaire aura éventuellement à reprendre, en application du code du travail et des conventions collectives concernées, le personnel affecté actuellement à l'exploitation du réseau.

Cette reprise concernera le personnel du délégataire aujourd'hui titulaire de la DSP et des personnels des marchés susceptibles d'être transférés en application de la convention collective des transports routiers.

Aucun personnel salarié de Montélimar agglomération n'est concerné par ce dispositif.

4.7 LA REMUNERATION DU CONCESSIONNAIRE

La rémunération du concessionnaire sera composée :

- Des recettes d'exploitation : recettes titres, produits des amendes, produits publicitaires éventuels.
- De la Contribution Financière Forfaitaire, calculée par différence entre l'engagement de dépenses et l'engagement de recettes contractuel. Ce mécanisme de calcul sera établi dans le respect des exigences du règlement (CE) n°1370/2007 du parlement européen et du conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n°1191/69 et (CEE) n°1107/70 du Conseil.
- D'un intéressement à l'atteinte d'objectifs fixés par le contrat qui seront contrôlés par l'Autorité Organisatrice, et qui pourront concerner le niveau de qualité de service, ainsi que le niveau de fréquentation.

Le dispositif d'intéressement sera précisé par le cahier des charges de la consultation.

Un dispositif de rémunération à la fréquentation est également susceptible d'être mis en place.

AVEC 10 ETABLISSEMENTS ET 6 AGENCES REPARTIS SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE, VOUS TROUVEREZ TOUJOURS UN INTERLOCUTEUR INDDIGO PRES DE CHEZ VOUS !



Notre siège social est basé à Chambéry :

367 avenue du Grand Ariétaz

CS 52401

73024 Chambéry Cedex

Tél : 04 79 69 89 69

Mail : inddigo@inddigo.com

Agence de Paris :

40 rue de l'Echiquier

75010 Paris

Tél : 01 42 46 29 00

Agence de Nantes :

4 avenue Millet

44000 Nantes

Tél : 02 40 48 99 99

Agence de Toulouse :

9 rue Paulin Talabot

Immeuble le Toronto

31100 Toulouse

Tél : 05 61 43 66 70

Agence de Marseille :

11 rue Montgrand

13006 Marseille

Tél : 04 95 09 31 00

Agence de Nancy :

8 rue des Dominicains

54000 Nancy
Tél : 03 83 18 39 39

WWW.INDDIGO.COM

