

DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

Envoyé en préfecture le 27/09/2023

Reçu en préfecture le 27/09/2023

Publié le 28.09.2023

ID : 026-200040459-20230920-2023\_09\_20\_304-DE



○○○

**PROCES-VERBAL N° 2**  
**DE LA COMMISSION DE CONCESSION**  
**DE SERVICES ET DE TRAVAUX**

(article L.1411-5 du Code général des collectivités territoriales)

**OBJET :**

**DELEGATION DU SERVICE DE TRANSPORT PUBLIC COLLECTIF DE  
VOYAGEURS SUR LE TERRITOIRE DE MONTEILIMAR-AGGLOMERATION  
SUR UN PERIMETRE DE 27 COMMUNES**

○○○

**EXAMEN DES OFFRES**

○○○



Le 4 mai 2023 à 14 heures 30,

La Commission de Concession de Services et de Travaux s'est réunie en vue d'émettre un avis sur les offres reçues dans le cadre de la procédure de délégation de service public **de transport public collectif de voyageurs sur le territoire de Montélimar Agglomération sur un périmètre de 27 communes.**

Sont présents :

**Membres à voix délibérative :**

NOM ET PRENOM	QUALITE
Monsieur <b>Norbert GRAVES</b>	Président
Madame <b>Marie-Pierre PIALLAT</b>	Membre titulaire
Madame <b>Marie-Christine MAGNANON</b>	Membre titulaire
Madame <b>Françoise QUENARDEL</b>	Membre titulaire
Monsieur <b>Julien DUVOID</b>	Membre titulaire
Madame <b>Chrisel FALCON</b>	Membre titulaire

**Membres à voix consultative :**

NOM ET PRENOM	QUALITE
Monsieur <b>Pascal CATEL</b>	Inspecteur DGCCRF

Secrétariat : Madame **Delphine MAHOUX**, Cheffe du Service de la Commande Publique,

Madame **Hélène AVIOTTE**, secteur « Gestion des Procédures ».

Le quorum étant atteint, la Commission peut valablement délibérer.

Monsieur le Président rappelle que lors de la réunion du 20 janvier 2023, la Commission a demandé l'établissement d'un rapport de vérification et d'analyse des offres obtenues dans le cadre de cette procédure.

La Commission de Concession de Services et de Travaux prend connaissance de ce rapport (annexé au présent procès-verbal) et, après un nouvel examen des offres, **expose son avis** sur le classement des offres à opérer au regard des critères figurant à l'article 5.2 du Règlement de la Consultation, émet l'avis suivant

#### N°1 – SA COURRIERS RHODANIENS

En conséquence, la Commission propose, conformément à l'article 6.2 du Règlement de la Consultation et à l'article L.1411-5 du Code Général des Collectivités Territoriales que les négociations soient engagées avec la **SA COURRIERS RHODANIENS**, seul candidat ayant déposé une offre.

Ce classement est décidé à :

#### **L'UNANIMITE**

Résultat des votes :

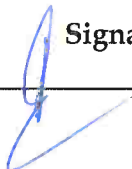
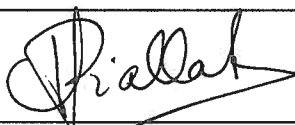


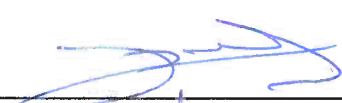
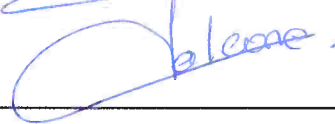
- Pour : 6
- Contre : /
- Absentions : /

#### **Autres observations :**


SANS OBJET

Fait et clos à Montélimar, les jour, mois et an que dessus à 16 Heures 30  
La Commission de Concession de Services et de Travaux composée comme suit :

**A - Membres à voix délibérative :**

Nom et Prénom	Qualité	Signature
Monsieur Norbert GRAVES	Président	
Madame Marie-Pierre PIACAT	Membre titulaire	
Madame Marie-Christine MAGNANON	Membre titulaire	
Madame Françoise QUENARDEL	Membre titulaire	
Monsieur Julien DUVOIS	Membre titulaire	
Fabienne Christel	Membre titulaire	

**B - Membres à voix consultative :**

Nom et Prénom	Qualité	Signature
Monsieur Pascal CATEL	Inspecteur DGCCRF	
Monsieur Régis SOREIDA	Tre'sorier Principal	Absent mais invité par courrier du 24.06.23

# Assistance à la passation d'un contrat de délégation de service public pour le service de transport urbain de personnes

Rapport d'analyse des offres initiales à la Commission de

Concession – 4 Mai 2023

## VOTRE INTERLOCUTEUR :

Pierrette PENITOT BOUVIER

Jérôme PETIT

Julien BOUTEILLER



[www.inddigo.co](http://www.inddigo.co)

# SOMMAIRE

**Rappel du cadre de consultation**

**La synthèse des offres**

**L'offre de Base**

**La variante obligatoire**

**La Prestation Supplémentaire  
Eventuelle**

**La clause de réexamen**

**Le cadre de négociation**

**La synthèse des offres**

**L'offre de Base**

**La variante obligatoire**

**La Prestation Supplémentaire  
Eventuelle**

**La clause de réexamen**

**Le cadre de négociation**

# ◆ 1. RAPPEL DU CADRE CONTRACTUEL

## Les principes de la concession et de la consultation lancée

### ✓ **Concession de service public incluant :**

- Les transports urbains
- Les transports scolaires
- Les services à la demande

### ✓ **La convention prendra effet le 1<sup>er</sup> janvier 2024 et s'achèvera le 31 août 2030 : elle s'appliquera donc sur une durée de 7 ans.**

### ✓ **Convention de délégation de service public à contribution financière forfaitaire :**

- Le Dégatataire perçoit les recettes d'exploitation, il supporte les risques industriels et commerciaux
- La contribution financière forfaitaire correspond à la rémunération perçue par le Dégatataire pour produire le service convenu, de laquelle sont ajoutés ou retranchés en fin d'exercice une rémunération à la fréquentation et sont retranchés d'éventuelles pénalités.

### ✓ **3 candidats, ont déposé une candidature et ont été admis à concourir.**

- Société Rhodanienne des cars Ginhoux
- SA Courriers Rhodaniens
- KEOLIS

### ✓ **Seule la société SA Courriers Rhodaniens a déposé une offre**

# ◆ 1. RAPPEL DU CADRE CONTRACTUEL

## Les prestations demandées

### ✓ Une offre de base

- Une optimisation des offres de service des TAD et des services scolaires
- L'amélioration de l'intermodalité
- Le maintien de la grille tarifaire de référence

### ✓ Une variante obligatoire

- Faire évoluer l'offre de service en redéployant les moyens de production de manière à améliorer la couverture des dépenses par les recettes et l'efficacité du réseau (V/K)
- Une évolution de la grille tarifaire pour dynamiser les recettes

### ✓ Une Prestation Supplémentaire Eventuelle

- Un service de location de 40 vélos électriques en libre-service et la gestion des stations

### ✓ Une clause de réexamen

- Portant sur l'extension éventuelle du vélo en libre service

# ◆ 1. RAPPEL DU CADRE CONTRACTUEL

## Les critères de jugement des offres

✓ **Le niveau global de contribution financière demandé à Montélimar-Agglomération**

✓ **La qualité de service rendue aux usagers**

- Pertinence du plan qualité
- Formation du personnel
- Dispositions mises en place pour assurer la continuité du service

✓ **La pertinence de l'offre de service**

- Pertinence des adaptations proposées pour faire évoluer l'offre actuelle
- Performance de l'exploitation

✓ **La dynamique du projet commercial**

- L'engagement du Concessionnaire en matière de progression de la fréquentation et des recettes
- La pertinence des mesures envisagées pour renforcer l'usage du réseau et son image
- La pertinence et la cohérence des propositions d'évolution de la grille tarifaire pour la variante obligatoire

✓ **La pertinence du plan d'investissements**

- Engagement du Concessionnaire sur son plan d'investissements, la maintenance du matériel et les conditions de remisage

✓ **La pertinence du plan environnemental**

✓ **La pertinence du projet d'organisation**

- Structures organisationnelles mises en place
- Assistance technique

✓ **La cohérence technique et financière des informations relatives aux prestations fournies dans le mémoire technique et les cahiers économiques**

**Rappel du cadre de consultation**

**L'offre de Base**

**La variante obligatoire**

**La Prestation Supplémentaire  
Eventuelle**

**La clause de réexamen**

**Le cadre de négociation**

# ◆ 2.SYNTHESE ÉCONOMIQUE DES OFFRES

## Offre de Base

OFFRE DE BASE

Candidat : STAMONTELIBUS

SYNTHESE DE L'OFFRE		EX1	EX2	EX3	EX4	EX5	EX6	EX7	Total	Moyenne
Offre kilométrique										
Kilomètres commerciaux	870 316	870 316	870 316	870 316	870 316	870 316	870 316	870 316	6 092 211	870 316
	1 073 618	1 073 618	1 073 618	1 073 618	1 073 618	1 073 618	1 073 618	1 073 618	7 515 325	1 073 618
	19%	19%	19%	19%	19%	19%	19%	19%	19%	19%
Part des hlp										
Nombre de véhicule en ligne HP	33	33	33	33	33	33	33	33		33
Coût de production										
Engagement de dépense (k€ HT)	5 815,76	5 811,65	5 806,02	5 875,07	5 873,63	5 864,51	5 850,29	5 850,29	40 896,94	5 842,42
Prix du km	5,42 €	5,41 €	5,41 €	5,47 €	5,47 €	5,46 €	5,45 €	5,45 €	5,44 €	5,44 €
Prix du kmc	6,68 €	6,68 €	6,67 €	6,75 €	6,75 €	6,74 €	6,72 €	6,72 €	6,71 €	6,71 €
Recette et fréquentation										
Engagement de fréquentation (en voyages)	1 293 863	1 338 575	1 362 644	1 387 429	1 412 517	1 437 946	1 463 864	1 463 864	9 696 838	1 385 263
Recette commerciale (k€ HT)	500,45	516,15	525,37	534,81	544,39	554,11	563,97	563,97	3 739,26	534,18
Total des recettes d'exploitation (k€ HT)	505,72	521,42	530,64	540,08	549,66	559,38	569,24	569,24	3 776,15	539,45
Rémunération à la fréquentation (k€ HT)	675,79	695,66	708,11	721,01	734,01	747,26	760,71	760,71	5 042,53	720,36
Engagement de recette (k€ HT)	1 181,51	1 217,08	1 238,75	1 261,09	1 283,66	1 306,64	1 329,95	1 329,95	8 818,68	1 259,81
Coût pour la collectivité										
CFF (k€ HT)	4 634,24	4 594,58	4 567,27	4 613,98	4 589,97	4 557,88	4 520,34	4 520,34	32 078,26	4 582,61
Plafond théorique rémunération fréquentation (k€ HT)	709,58	730,44	743,51	757,06	770,71	784,62	798,74	798,74	5 294,66	756,38
Plafond théorique rémunération fréquentation K€ TTC	780,54	803,48	817,86	832,76	847,78	863,08	878,62	878,62	5 824,12	832,02
Coût total collectivité (k€ HT)	5 343,83	5 325,02	5 310,78	5 371,04	5 360,68	5 342,50	5 319,08	5 319,08	37 372,92	5 338,99
Coût total collectivité TTC	5 414,78	5 398,06	5 385,13	5 446,75	5 437,75	5 420,96	5 398,95	5 398,95	37 902,38	5 414,63
Coût au km	4,98 €	4,96 €	4,95 €	5,00 €	4,99 €	4,98 €	4,95 €	4,95 €	4,97 €	4,97 €
Coût au kmc	6,14 €	6,12 €	6,10 €	6,17 €	6,16 €	6,14 €	6,11 €	6,11 €	6,13 €	6,13 €
Coût au voyage	4,13 €	3,98 €	3,90 €	3,87 €	3,80 €	3,72 €	3,63 €	3,63 €	3,85 €	3,86 €

# 2.SYNTHESE ÉCONOMIQUE DES OFFRES

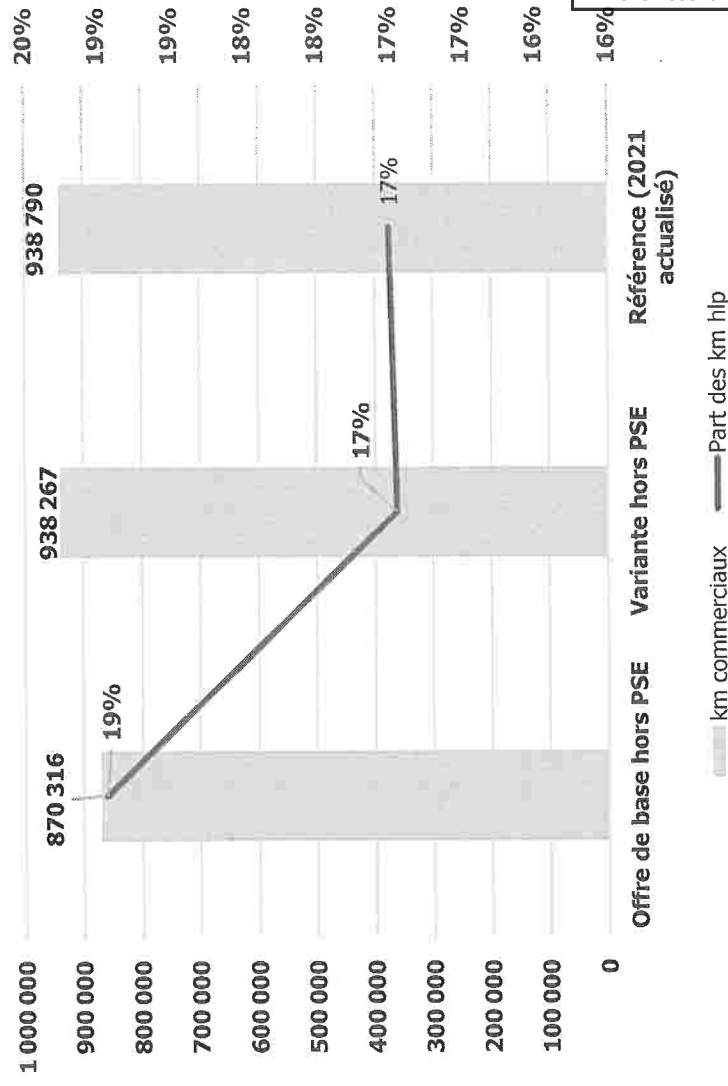
### Variante obligatoire

VARIANTE										
Candidat : STAMONTELIBUS										
SYNTHESE DE L'OFFRE										
Offre kilométrique	EX1	EX2	EX3	EX4	EX5	EX6	EX7	Total	Moyenne	
Kilomètres commerciaux	938 267	938 267	938 267	938 267	938 267	938 267	938 267	6 567 871	938 267	938 267
Kilomètres totaux	1 129 692	1 129 692	1 129 692	1 129 692	1 129 692	1 129 692	1 129 692	7 907 842	1 129 692	1 129 692
Part des hp	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%
Nombre de véhicule en ligne HP	31	31	31	31	31	31	31		31	31
Coût de production										
Engagement de dépense (k€ HT)	5 827,67	5 832,50	5 830,96	5 902,59	5 874,38	5 866,57	5 847,67	40 982,34	5 854,62	5 854,62
Prix du km	5,16 €	5,16 €	5,16 €	5,22 €	5,20 €	5,19 €	5,18 €	5,18 €	5,18 €	5,18 €
Prix du kmc	6,21 €	6,22 €	6,21 €	6,29 €	6,26 €	6,25 €	6,23 €	6,24 €	6,24 €	6,24 €
Recette et fréquentation										
Engagement de fréquentation (en voyages)	1 389 796	1 471 853	1 501 543	1 516 441	1 524 081	1 527 903	1 531 727	10 463 344	1 494 763	1 494 763
Recette commerciale (k€ HT)	651,37	689,48	703,26	710,21	713,74	715,45	717,17	4 900,69	700,10	700,10
Total des recettes d'exploitation (k€ HT)	656,64	694,75	708,53	715,48	719,01	720,72	722,44	4 937,58	705,37	705,37
Rémunération à la fréquentation (k€ HT)	694,90	735,93	750,77	758,22	762,04	763,95	765,86	5 231,67	747,38	747,38
Engagement de recette (k€ HT)	1 351,54	1 430,68	1 459,31	1 473,70	1 481,05	1 484,68	1 488,30	10 169,25	1 452,75	1 452,75
Coût pour la collectivité										
CFF (k€ HT)	4 476,13	4 401,82	4 371,66	4 428,88	4 393,33	4 381,90	4 359,37	30 813,09	4 401,87	4 401,87
Plafond théorique rémunération fréquentation (k€ HT)	729,64	772,72	788,31	796,13	800,14	802,15	804,16	5 493,26	784,75	784,75
Plafond théorique rémunération fréquentation k€ TTC	802,61	850,00	867,14	875,74	880,16	882,36	884,57	6 042,58	863,23	863,23
Coût total collectivité (k€ HT)	5 205,77	5 174,55	5 159,97	5 225,01	5 193,47	5 184,05	5 163,52	36 306,34	5 186,62	5 186,62
Coût total collectivité TTC	5 278,74	5 251,82	5 238,80	5 304,63	5 273,48	5 264,26	5 243,94	36 855,67	5 265,10	5 265,10
Coût au km	4,61 €	4,58 €	4,57 €	4,63 €	4,60 €	4,59 €	4,57 €	4,59 €	4,59 €	4,59 €
Coût au kmc	5,55 €	5,52 €	5,50 €	5,57 €	5,54 €	5,53 €	5,50 €	5,53 €	5,53 €	5,53 €
Coût au voyage	3,75 €	3,52 €	3,44 €	3,45 €	3,41 €	3,39 €	3,37 €	3,47 €	3,47 €	3,47 €

## ◆ 2.SYNTHESE ÉCONOMIQUE DES OFFRES

### Comparaison entre offre de base et variante obligatoire

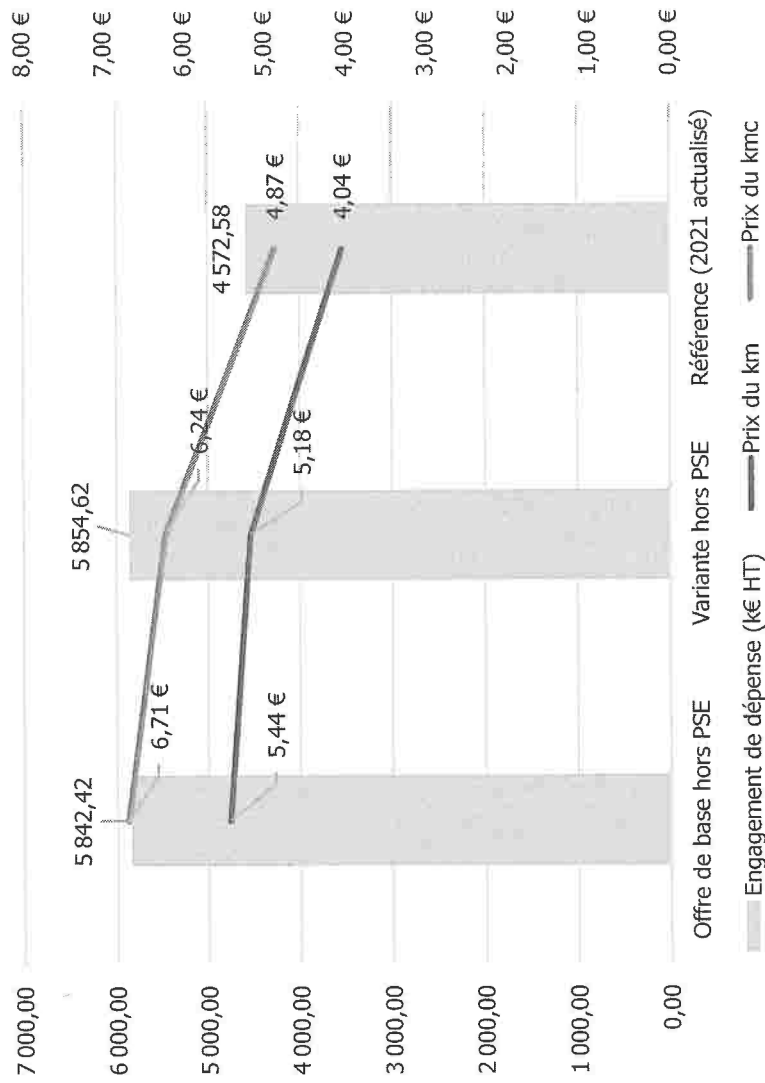
- Offre de base : production kilométrique en retrait, productivité dégradée
- Offre variante : volumétrie proche de la situation de référence, productivité équivalente au réseau actuel



## ◆ 2.SYNTHÈSE ÉCONOMIQUE DES OFFRES

### Comparaison entre offre de base et variante obligatoire

- Offre de base : prix au km 35% plus élevé que la situation de référence
- Offre variante : prix au km 28% plus élevé que la situation de référence
- Engagement de dépense en hausse de 1,3 M€/an par rapport à la situation de référence



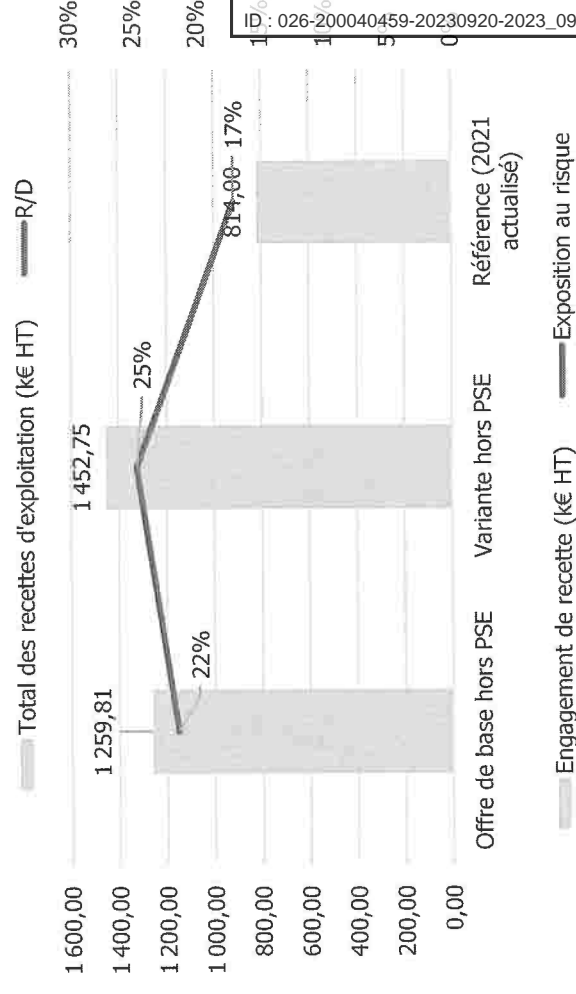
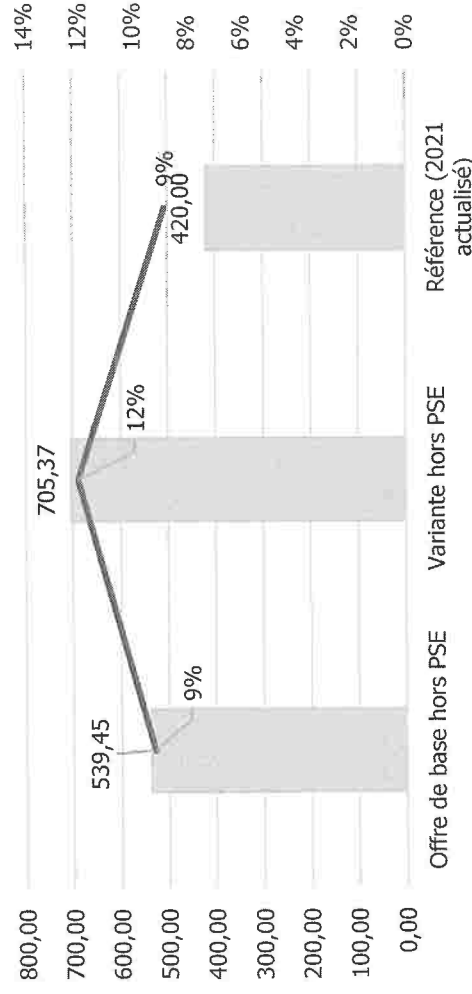
## ◆ 2.SYNTHESE ÉCONOMIQUE DES OFFRES

### Comparaison entre offre de base et variante obligatoire

- Offre de base : recette en hausse, mais R/D similaire à la situation de référence

- Offre variante : recette et taux de couverture en hausse

- Offre de base et variante : exposition au risque commercial en forte hausse



## ◆ 2.SYNTHESE ÉCONOMIQUE DES OFFRES

### Comparaison entre offre de base et variante obligatoire

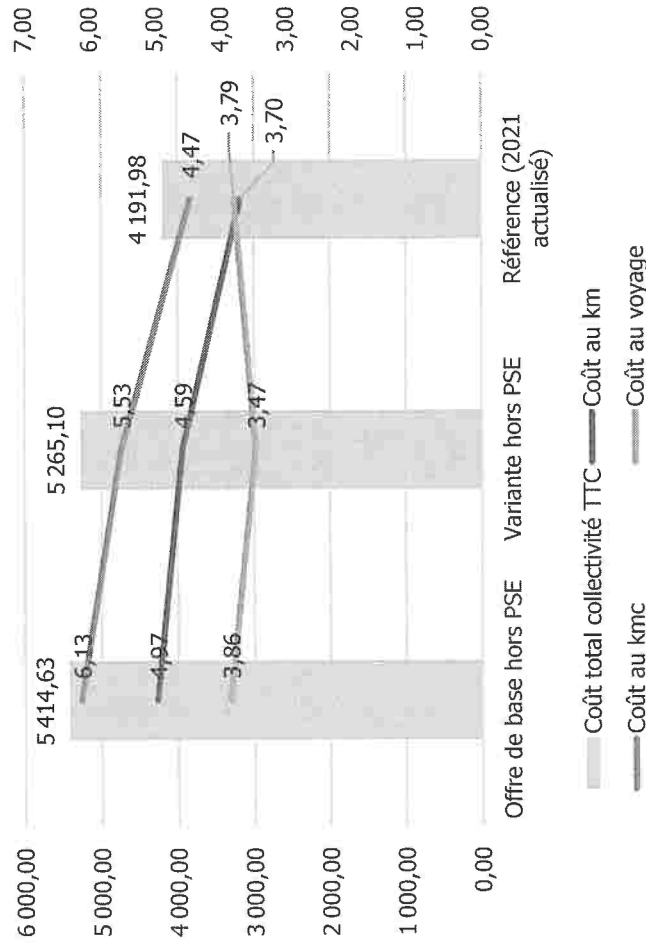
- Offre de base : coût total pour la collectivité 25% plus élevé que la référence (1,22 M€/an)

- Offre variante : coût total pour la collectivité 22% plus élevé que la référence (1,07 M€/an)

- Coût au voyage de l'offre de base du même ordre que la référence

- Coût au voyage offre variante 11% plus bas que la référence

- Les valorisations de l'offre de base et de la variante ne comprennent pas la PSE (vélo en libre service, environ 100 k€), dont les prestations sont intégrées à la référence



## Prestation Supplémentaire Eventuelle

- | PSE VAELS                                  |            |            |            |            |            |            |            |           |                  |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|------------------|
| Candidat : STAMONTELIBUS                   |            |            |            |            |            |            |            |           |                  |
| (En k€ H.T.)                               |            |            |            |            |            |            |            |           |                  |
|  | Exercice 1 | Exercice 2 | Exercice 3 | Exercice 4 | Exercice 5 | Exercice 6 | Exercice 7 | Total     | Moyenne annuelle |
| Engagement sur dépenses                    | 104 597 €  | 94 032 €   | 98 623 €   | 101 078 €  | 103 230 €  | 103 434 €  | 105 198 €  | 710 192 € | 101 456 €        |
| Engagement de recettes                     | 7 821 €    | 8 134 €    | 8 459 €    | 8 797 €    | 9 149 €    | 9 515 €    | 9 896 €    | 61 772 €  | 8 825 €          |
| <b>Contribution Financière Forfaitaire</b> | 96 776 €   | 85 898 €   | 90 164 €   | 92 280 €   | 94 081 €   | 93 918 €   | 95 302 €   | 648 420 € | 92 631 €         |

- 14

## ◆ 2.SYNTHESE ÉCONOMIQUE DES OFFRES

### Prestation Supplémentaire Eventuelle et clause de réexamen

- Prestations correspondant à 2 stations et 10 vélos supplémentaires
  - > 1 station / 5 vélos en 2024 (Montboucher-sur-Jabron)
  - > 1 station / 5 vélos en 2027 à Ancône
- Coût au vélo supplémentaire de l'ordre de 1600 €/an
- Coût au voyage supplémentaire de l'ordre de 14 €

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Coût annuel HT	8 838 €	8 116 €	8 123 €	18 979 €	18 251 €	18 984 €	18 984 €

Estimations de fréquentation et recettes – tarification cahier économique

TARIFICATION	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Recettes € HT	289 €	298 €	368 €	382 €	398 €	414 €	430 €
Fréquentation	340	354	735	765	796	827	860

Estimations de fréquentation et recettes – tarification proposée

TARIFICATION	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Recettes € HT	350 €	364 €	379 €	394 €	410 €	426 €	443 €
Fréquentation	515	536	1 115	1 160	1 206	1 254	1 310

**Rappel du cadre de consultation**

**La synthèse des offres**

**La variante obligatoire**

**La Prestation Supplémentaire  
Eventuelle**

**La clause de réexamen**

**Le cadre de négociation**

## ◆ 3.L'OFFRE DE BASE

Le niveau global de contribution financière demandé à Montélimar-Agglomération.

- Energies et fluides (GNV, électricité) : coût moyen kilométrique de 0,48 € (plus de 30% au-delà des standards sur des flottes GO)
- > Les consommations au km envisagées sont adéquates, mais les prix unitaires des énergies paraissent élevés : sont-ils bien nets de taxes et de remboursements ?
- > En particulier, le prix de l'électricité est 2 à 3 fois plus élevé que les références du marché ; le prix de l'électricité au km atteint celui du B100.
- Frais d'entretien élevés chez le Délégataire (0,44 €/km), plus raisonnable chez le sous-traitant (0,32 €/km)
- > Erreur probable sur les coûts de main d'œuvre sur les premières années du contrat pour le Délégataire
- Frais de conduite plutôt maîtrisés (36,7 €/h pour le Délégataire, 30 €/h pour le sous-traitant)
- Frais ARV optimisables, à plus de 2 k€/an par véhicule
- Frais d'exploitation très élevés chez le Délégataire : près de 4 etp, et des frais divers à préciser pour plus de 75 k€/an

## ◆ 3.1 L'OFFRE DE BASE

Le niveau global de contribution financière demandé à Montélimar-Agglomération.

- Frais commerciaux maîtrisés (0,14 €/voyage), mais probablement optimisables en personnel et surtout en frais annexes (ils représentent un montant correspondant à 37% de la recette voyage)
- Frais généraux extrêmement élevés (0,78 €/km), avec des frais excessifs concernant le Délégué (près de 100 k€/an de frais de siège, près de 75 k€/an de frais non détaillés, loyers optimisables à 135 k€/an, 300 k€/an de personnel de structure générale)
- Frais de détention des véhicules extrêmement élevés chez le Délégué (3 véhicules de réserve pour 12 unités, erreur probable dans le calcul du coût annuel de mise à disposition, impact des autobus électriques), et optimisables chez le sous-traitant (pas de réutilisation, erreur probable dans le calcul du coût annuel de mise à disposition)
  - > Impact du choix de motorisation électrique : plus de 200 k€/an
  - > Impact total du choix d'énergie du parc : de l'ordre de 350k€/an
- Valorisation des infrastructures de recharge non explicite, et valorisation d'aménagements urbains non justifiée (2,4 k€/an)
- Marge optimisable (4%)
- > Evaluation de 600 k€ de marge de négociation, hors choix de motorisation du parc

# 3.L'OFFRE DE BASE

## La qualité de service rendue aux usagers : pertinence du plan qualité

Mesures	Atouts	Faiblesses
Le pilotage du projet qualité	<p>Le pilotage du respect de la conformité des critères demandés s'appuie sur l'équipe QSE de Galéo.</p> <p>La qualité de service est placée sous la responsabilité du Directeur de Centre et Responsable QSE Galéo</p> <p>&gt; Prise en main du sujet aussi bien pour le Délégataire que les sous-traitant</p>	

Quel est ce prestataire/ quel coût ?

- Définition des critères et des niveaux d'exigence
- 85% pour le critère Ponctualité / contrôles aléatoires sur la base de données SAE sur 1 échantillon représentatif
  - Disponibilité Info voyageurs : 95% Recours à un prestataire spécialisé dans l'information voyageurs, mise à jour de façon automatisée tous les supports d'information en cas d'adaptations de l'offre du réseau
  - Conformité technique des véhicules et équipements: 85%
  - Confort de voyage: 90%
  - Accueil du Public: 90%
  - Gestion des réclamations : 95%

Les moyens mis en place

- > Tous ces contrôles sont réalisés en interne sauf pour confort du voyage et accueil du public: intervention Client mystère

Ces contrôles servent de repères pour l'estimation de la qualité offerte aux clients mais pas de sur les pénalités donc il s'agit d'un minimum coûts

- > Procédure de suivi des réclamations dans le cadre d'une procédure mais pas de prévisions sur le format du suivi analytique des réclamations : Collectivité souhaite que soit fait par le délégataire

### ◆ 3.L'OFFRE DE BASE

## La qualité de service rendue aux usagers : La pertinence du plan qualité

Mesures	Atouts	Faiblesses
Mesure de la satisfaction client	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Via Facebook</li><li>➤ Via 3 enquêtes satisfaction réalisée par Epsilon -</li></ul>	
Engagement des salariés	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Dispositif de communication interne sensibilisation à la démarche qualité</li><li>➤ Mise en place d'une commission des compétences: permet l'attribution de la prime variable (stamontelibus) ou le passage à l'échelon supérieur (Gineys)</li><li>➤ Accord intéressement dès 2024 :</li></ul> <p>Lorsque la rémunération à la fréquentation dépasse l'engagement annuel, il y a redistribution aux personnels de STAMONTELIBUS et Autocars Gineys 60% de l'enveloppe dépassant le montant prévisionnel contractuel (correspondant aux 5% maximum prévus dans le projet de convention).</p>	

# 3.L'OFFRE DE BASE

## La qualité de service rendue aux usagers

Mesures	Atouts	Faiblesses
Plan de formation ciblé	<p>La formation cible 5 catégories</p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Conducteurs</li><li>➤ Contrôleurs</li><li>➤ Mécaniciens</li><li>➤ Equipe commerciale</li><li>➤ Equipe Exploitation</li></ul> <p>Plan de formation qui inclue le ss-traitant pour la conduite comme pour le personnel hors conduite</p> <p>Il est prévu la création d'un centre de formation GALEO d'ici septembre 2024</p>	<p>La Collectivité souhaite</p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ connaître le volume des heures de formation concernant l'accessibilité aux services</li><li>➤ Et s'assurer que cette formation est bien dispensée aux conducteurs comme au personnel commercial.</li></ul>
6 635 heures de formation pour la conduite prévues :	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Délégataire 3 237h</li><li>➤ Gineys 3 998h</li></ul> <p>Les heures de productions représentent 1,5% du total heures de conducteurs , légèrement au dessus de qui se pratique</p>	<p>Clarification demandée au candidat :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Le Délégataire fait appel à 30 conducteurs et déclare 23,66</li><li>➤ Gineys fait appel à 30 conducteurs déclare 21,1 ETP</li></ul>
568 heures de formation hors conduite prévues :	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Délégataire 225 h</li><li>Gineys : 343 h</li></ul>	

### 3.L'OFFRE DE BASE

La qualité de service rendue aux usagers

✓ **Dispositions mises en place pour assurer la continuité du service.**

Mesures	Atouts	Faiblesses
Mise en place de plusieurs outils de gestion et suivi	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ ABC : Outil de planification des journées CR et affectation des véhicules permet une programmation claire des services</li><li>➤ SAEIV : interface avec l'application mobile pour les voyageurs /géolocalisation des véhicules /couplé avec les écrans dynamiques des lignes urbaines</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Déploiement prévu dès Nov/déc 2023 pour une mise en service opérationnelle mars 2024 : Manque de clarté sur la coordination avec l'outil Billettique</li><li>➤ 2 mois à vide, comment s'établissent les liaisons avec les bus ?</li></ul>
Astreinte et présence terrain	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Procédures en place</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ La Collectivité souhaite être prévenue en amont des plannings d'astreinte</li></ul>
Faire face aux aléas	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Les procédures détaillées et cohérentes sont présentées</li><li>➤ Réserve 4 véhicules : 3 standards GNV et 1 autocar grande capacité</li><li>➤ Délais d'intervention pour remplacement relativement rapides</li></ul>	


# 3.L'OFFRE DE BASE

## La pertinence de l'offre de service

### ✓ Pertinence des adaptations proposées pour faire évoluer l'offre actuelle.

Mesures	Atouts	Faiblesses
Prise en charge des scolaires	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Changement de matériels roulant permettant à l'ensemble des élèves d'être assis grâce à 1 doublage sur la ligne 12</li><li>➤ Ligne 22 : véh de + grande capacité</li><li>➤ Ligne 24 et 25 réorganisées</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ A valider que tous les véhicules proposés disposant de places assises soient bien équipés également de ceintures de sécurité</li></ul>
Lignes péri urbaines	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Ligne 21 : car 73 places au lieu de 2 de 63 places, car 67 inscrits</li><li>➤ Ligne 32/33: fusion des 2 lignes pour</li></ul>	
Lignes urbaines	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Lignes 1 à 8 : décalage des horaires de 5 mn pour les correspondances et enchainements</li></ul>	
Ligne du Dimanche	Meilleure desserte du quartier Maubec	MAIS dans la note le plan et les notes indiquent un itinéraire inchangé/ Pb de cohérence des horaires avec les partiels pour l'hôpital il n'est pas possible de faire un aller/retour
Ligne de loisir	Rien a changé	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Globalement pas de plan global du réseau produit</li></ul>

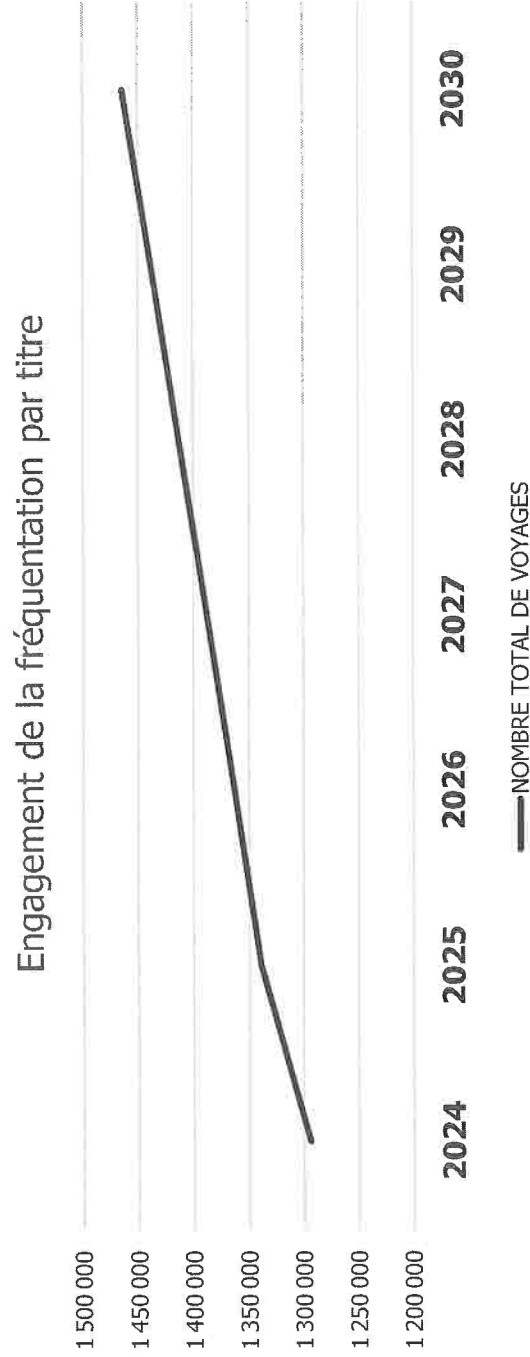
## La pertinence de l'offre de service : **Performance de l'exploitation.**

Envoyé en préfecture le 27/09/2023  
Reçu en préfecture le 27/09/2023  
Publié le   
ID : 026-200040459-20230920-2023\_09\_20\_304-DE

### 3. L'OFFRE DE BASE

#### La dynamique du projet commercial

##### ✓ L'engagement du Concessionnaire en matière de progression de la fréquentation



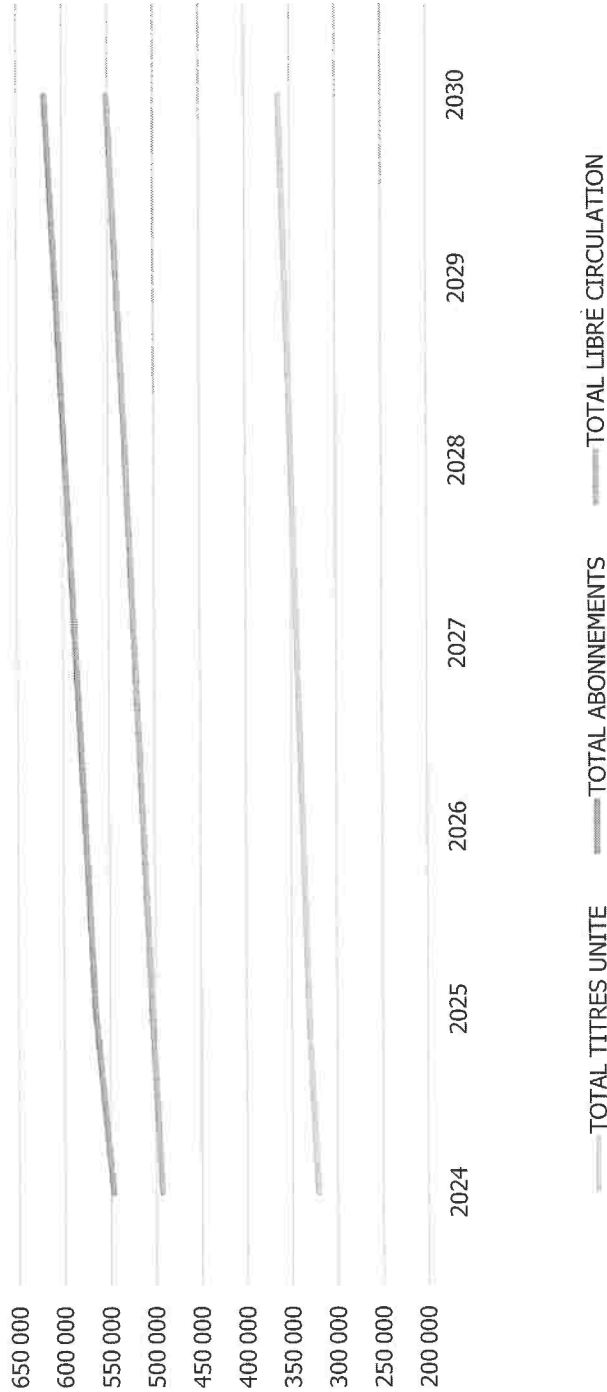
- Sauf la pour la 1<sup>ère</sup> année (+2,9%) progression moyenne de 1,8% des voyages

### 3.L'OFFRE DE BASE

#### La dynamique du projet commercial

#### ✓ L'engagement du Concessionnaire en matière de progression de la fréquentation par titre

Engagement de la fréquentation par titre

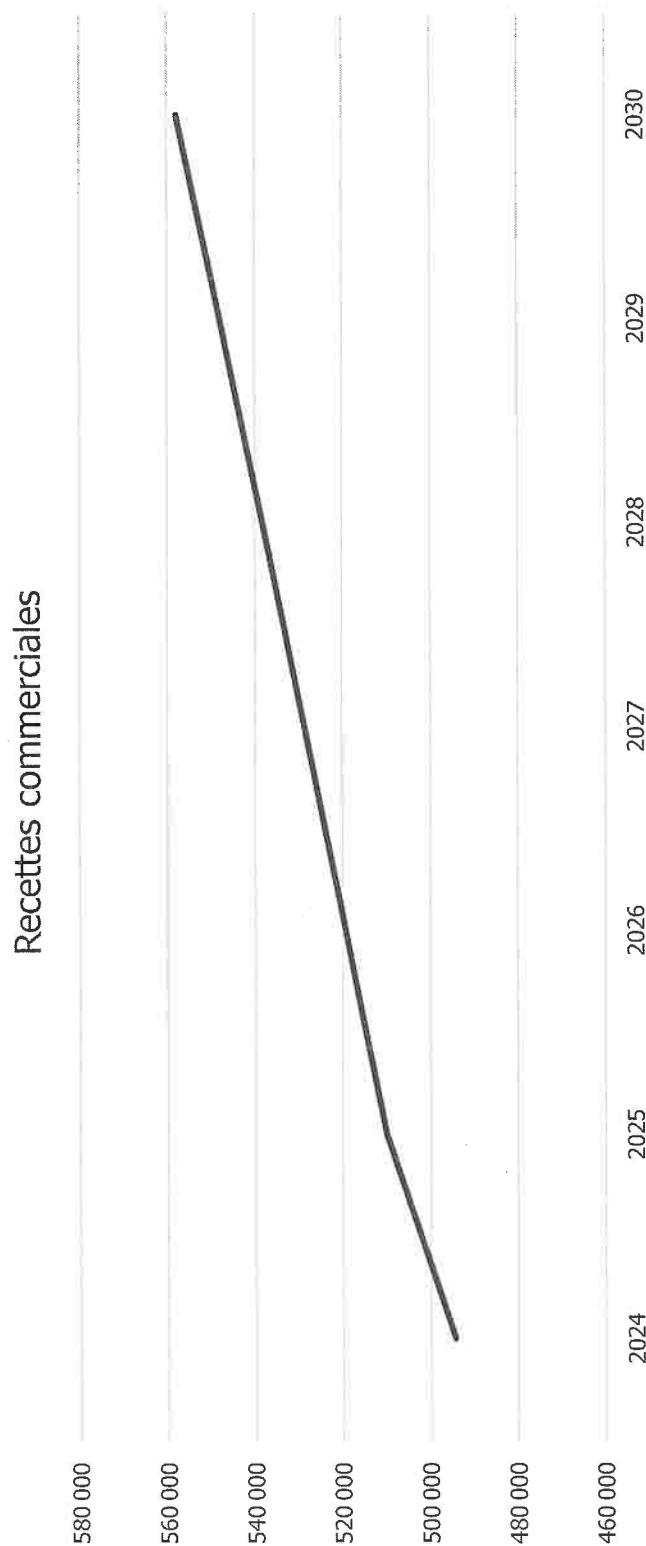


- Progression sur la 1<sup>ère</sup> année de 3,5% sur abonnements et libre circulation (TU 3,1%) puis chaque année progression de 1,8% de la fréquentation chaque année

### 3.L'OFFRE DE BASE

#### La dynamique du projet commercial

- ✓ **L'engagement du Concessionnaire en matière de progression de recettes : la tarification reste identique**



> Les recettes augmentent proportionnellement aux voyages 3,2% la 1<sup>ère</sup> année puis 1,8% les années suivantes

### ◆ 3.L'OFFRE DE BASE

La dynamique du projet commercial

#### ✓ **L'engagement du Concessionnaire en matière de progression des voyages et des recettes**

- Pas de modification de la grille tarifaire conformément au document Programme
- Dynamique plutôt faible de la progression de la fréquentation de 2 % mais offre constante sur la durée du contrat , sans leviers forts incitatifs
- Dynamique des recettes commerciales identiques à celle de la progression des voyages
- Coût moyen au voyage de 3,86€ assez proche d'aujourd'hui (3,70 € valeur actualisée)
- Ratio Recettes/Voyages légèrement inférieur au contrat actuel : 0,36 cts (2023 alors que l'avenant 6 affiche un R/V de 0,39

# 3.L'OFFRE DE BASE

## La dynamique du projet commercial

- ✓ **La pertinence des mesures envisagées pour renforcer l'usage du réseau et son image.**

Mesures	Atouts	Faiblesses
A la conquête de nouveaux clients	<p>Plusieurs axes déployés</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Agence Mobile</li> <li>➤ Participation à différentes opérations « grand public » : Semaine du Transport, Présence sur les marchés .</li> <li>➤ Offre ciblée pour les actif : programme Pro</li> <li>➤ Action vis-à-vis des jeunes : création d'un plan à destination des jeunes matérialisant par thématique les déplacements non scolaires (loisirs, sorties...)</li> <li>➤ Ateliers Mobilité pour les CM2</li> <li>➤ Pour les seniors (à partir de 60ans): 2 ateliers pédagogiques/an = informations, prévention , offre d'essai</li> <li>➤ Touristes : Informations dans les OT</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Peu de nouveautés et pas très ambitieux A valider ce qui justifie qu'en années 1 et 4 le budget publicité et promotion soit en moyenne de 47K€ alors que les autres années il soit de 31K€</li> <li>➤ Déclaration d'intention mais pas d'objectifs ou de réels plans d'actions</li> <li>➤ Déclaration d'intention mais pas d'objectifs ou de réels plans d'actions</li> <li>➤ A valider le pourcentage de classes CM2 couvertes par ce dispositif</li> <li>➤ Tranche d'âge à partir de 60 ans ? Manque de cadrage de l'opération</li> <li>➤ Pas très ambitieux</li> </ul>

## La dynamique du projet commercial

Mesures	Atouts	Faiblesses
Signalétique renforcée	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Plan pour faciliter l'intermodalité</li> <li>➤ signalétique aux arrêts par une information permettant d'orienter les utilisateurs, et de leur indiquer les cheminements vers d'autres points de correspondance ou points d'intérêt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Ce point sort de la compétence du délégataire , les coûts affectés à ces mesures doivent être retirés</li> </ul>
Accompagnement des temps forts du territoire	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Participer aux événements animant l'Agglomération tout au long de l'année</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ La Collectivité souhaite que soient précisés les coûts/type d'évènement afin de pouvoir les déduire au moment de la régularisation de la CFF , si les évènements n'ont pas eu lieu</li> </ul>
Information voyageur	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Nouveaux kit papier info voyageurs : horaires / plans thématiques/flyers thématiques</li> <li>➤ Info digitale               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nouveau site WEB</li> <li>- Application mobile</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Pas de précision sur le choix de l'application mobile</li> </ul>
Distribution	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Rééquilibrage des horaires d'ouverture de l'agence entre le matin et l'après midi</li> <li>➤ Faire évoluer l'agence Montélibus en « Espace Mobilité »</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Il faut s'assurer que le décalage par rapport aux horaires d'ouverture soit bien cohérent avec la fréquentation de l'agence</li> <li>➤ Précision à apporter sur le rôle de l'Agence Mobilité</li> </ul>

### 3.L'OFFRE DE BASE

La pertinence du plan d'investissements

- ✓ Engagement du Concessionnaire sur son plan d'investissements, la maintenance du matériel et les conditions de remisage

Type de matériel	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Autobus standard	10	10	10	10	10	10	10
Autobus moyenne capacité	5	5	5	5	5	5	5
Autocar grande capacité	4	4	4	4	4	4	4
Autocar standard	11	11	11	11	11	11	11
Autocar moyenne capacité	1	1	1	1	1	1	1
<b>Total</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>31</b>

# 3.L'OFFRE DE BASE

## La pertinence du plan d'investissements

- ✓ **Engagement du Concessionnaire sur son plan d'investissements, la maintenance du matériel et les conditions de remisage**

Mesures	Atouts	Faiblesses
Parc véhicules	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 110 Autobus standard 7 véhicules neufs électriques et 3 véhicules de réserve circulant au GNV</li> <li>• 5 autobus de moyenne capacité neufs fonctionnant au GNV</li> <li>• 4 autocars grande capacité neufs fonctionnant au carburant B100 exclusif dont 1 véhicule de réserve</li> <li>• 11 autocars standard fonctionnant au carburant B100 exclusif (7 véhicules de type scolaire, 2 véhicules de ligne, 2 véhicules Low entry)</li> <li>• 1 autocar moyenne capacité thermique.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ Parc très (trop ?) diversifié en carburant</li> <li>➢ Maintenance et entretien à adapter en fonction de chaque</li> <li>➢ Bornes électriques de rechargement peu détaillées. Celles existantes sont elles adaptées pour approvisionner rapidement 7 bus standards supplémentaires?</li> </ul>

- Coûts de détention du parc
- > 1 125,12 K€ dont 50% (559,94 K€) dus à l'acquisition de 7 véhicules électriques (22% du parc véhicules)
  - > Fort impact économique

## 3.L'OFFRE DE BASE

### La pertinence du plan environnemental

#### ✓ Les incidences énergétiques et environnementales des installations

Mesures	Atouts	Faiblesses
Engagements de l'entreprise	Plusieurs démarches : <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Certification ISO 14 001: Management environnemental</li><li>➤ Démarche RSE</li><li>➤ Engagement Objectif CO2: solutions technologiques, organisationnelles et comportementales</li></ul>	
Gestion des déchets et des eaux usées	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Différentes actions mises en place</li></ul>	
Eco conduite	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Formation dispensée aux conducteurs</li></ul>	
Equipements	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Fin 2023 installation de panneaux photovoltaïques sur une surface de 1320m2 sur le site de Meyrol</li></ul>	

# 3.L'OFFRE DE BASE

## La pertinence du projet d'organisation: structure mise en place

Mesure	Atouts	Faiblesses
Structure dédiée : Stamontelibus 2	<ul style="list-style-type: none"><li>- Filiale de Stamontelibus</li><li>- Maison mère : les courriers Rhodaniens</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Restructuration du groupe , substitution, de la société COURRIERS RHODANIENS à la société STAMONTELIBUS en qualité de mère de la filiale STAMONTELIBUS 2. La dissolution, à intervenir d'ici le 1er septembre 2025 au plus tard, de la société STAMONTELIBUS, sera assurée au moyen d'une Transmission Universelle de Patrimoine au profit de sa société mère COURRIERS RHODANIENS. Structure compliquée - A clarifier avec le candidat</li></ul>
Dépôt Stamontelibus	<ul style="list-style-type: none"><li>- Zone de Meyrols</li><li>- 24 conducteurs</li><li>- 7 agents hors conduite</li></ul>	
Autocars Gineys	<ul style="list-style-type: none"><li>- Fait partie du groupe GALEO et assure déjà aujourd'hui en ss-traitance une partie des prestations de Montélibus donc connaît bien le réseau et le territoire</li><li>- 18 autocars affectés au réseau Montélibus</li></ul>	
Galéo	<ul style="list-style-type: none"><li>- Présent sur plusieurs réseaux du Sud Est (Alès, Vienne , Sytral, Nîmes, Arles, Valence )</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Montélibus est le seul réseau conséquent où ils agissent en gestion directe. Partout ailleurs c'est en qualité de sous-traitant</li></ul>
Dépôt	Sur le site du Meyrol – Ateliers -bureaux – tunnel de lavage récent (2022) –station carburant B7 et AdBlue –avitaillement GNV (pour 25 bus ou cars) Les équipements devraient permettre une meilleure maîtrise des coûts liés aux évolutions de l'énergie et réduire les coûts improductifs en ravitaillement	

# 3.L'OFFRE DE BASE

## La pertinence du projet d'organisation

### ✓ Assistance technique

Mesures	Atouts	Faiblesses
Services support de GALEO vont intervenir principalement sur: <ul style="list-style-type: none"><li>- Gestion systèmes d'information/billettique/logiciels</li><li>- Gestion social du personnel</li><li>- Mise en œuvre politique commerciale</li><li>- Reporting</li><li>- Gestion des parcs véhicules et des locaux – suivi des sinistres</li><li>- Etudes et innovations</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ proximité avec Montélimar</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ A clarifier : temps affectés par Gineys de l'ordre de 4% à 8% sur certains services supports, comme le commercial et poste « Etudes » alors que ce sont des sujets plutôt portés par le Délégué</li></ul>
Directeur filiale dédiée	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Abdel KARBACHE qui coordonne déjà les équipes (depuis le 6 mars) stamontelibus et Autocars Gineys</li><li>➤ Affecté au contrat pour 80% de son temps</li></ul>	

## 3.L'OFFRE DE BASE

La cohérence technique et financière des informations fournies

	Atouts	Faiblesses
Haut le pied	9,7% pour le délégataire 27% pour le sous-traitant	➤ Le taux global est dégradé par rapport au taux actuel
Temps de battement	25% des heures de conduite	Très élevé – heures improductives
Temps Annexes : prise et fin de service, coupures < à 30 mn, temps de caisse, temps de lavage, etc...	6,9% des heures de production - dans la norme	
Nombre d'heures improductives : heures pour activité syndicale, absences rémunérées et divers	5% du total des heures conduite	élevé ( plutôt < à 3%)- heures improductives
Vitesse commerciale	➤ Délégataire : 21,44 ➤ Sous traitant : 29,8	➤ Vitesse du délégataire est moyenne

**Rappel du cadre de consultation**

**La synthèse des offres**

**L'offre de Base**

**La Prestation Supplémentaire  
Eventuelle**

**La clause de réexamen**

**Le cadre de négociation**

## ◆ 4. LA VARIANTE OBLIGATOIRE

Le niveau global de contribution financière demandé à Montélimar-Agglomération.

- Energies et fluides (GNV, électricité) : coût moyen kilométrique de 0,52 € (encore plus élevé que l'offre de base)
- > Les consommations au km envisagées sont adéquates, mais les prix unitaires des énergies paraissent élevés : sont-ils bien nets de taxes et de remboursements ?
- > En particulier, le prix de l'électricité est 2 à 3 fois plus élevé que les références du marché ; le prix de l'électricité au km atteint celui du B100.
- Frais d'entretien élevés chez le Délégataire (0,45 €/km), plus raisonnable chez le sous-traitant (0,32 €/km)
- > Erreur probable sur les coûts de main d'œuvre sur les premières années du contrat pour le Délégataire
- Frais de conduite plutôt maîtrisés (35 €/h pour le Délégataire, 29 €/h pour le sous-traitant)
- Frais ARV optimisables, à plus de 2 k€/an par véhicule
- Frais d'exploitation très élevés chez le Délégataire (mais moins que pour l'offre de base) : près de 4 etp, et des frais divers à préciser pour plus de 68 k€/an

## ◆ 4. LA VARIANTE OBLIGATOIRE

Le niveau global de contribution financière demandé à Montélimar-Agglomération.

- Frais commerciaux maîtrisés (0,13 €/voyage) au regard de la recette : ils représentent un montant correspondant à 28% de la recette voyage)
- Frais généraux extrêmement élevés (0,74 €/km), avec des frais excessifs concernant le Délégataire (près de 100 k€/an de frais de siège, près de 45 k€/an de frais non détaillés, loyers optimisables à 135 k€/an, 300 k€/an de personnel de structure générale)
- Frais de détention des véhicules extrêmement élevés chez le Délégataire (3 véhicules de réserve pour 12 unités, erreur probable dans le calcul du coût annuel de mise à disposition, impact des autobus électriques), et optimisables chez le sous-traitant (pas de réutilisation, erreur probable dans le calcul du coût annuel de mise à disposition)
  - > Impact du choix de motorisation électrique : plus de 150 k€/an
  - > Impact total du choix d'énergie du parc : de l'ordre de 300k€/an
- Valorisation des infrastructures de recharge non explicite, et valorisation d'aménagements urbains non justifiée (2,4 k€/an)
- Marge optimisable (4%)
- > Evaluation de 550 k€ de marge de négociation, hors choix de motorisation du parc

## ◆ 4. LA VARIANTE OBLIGATOIRE

Plusieurs critères restent inchangés par rapport à l'offre de Base

- ✓ La pertinence du plan qualité
- ✓ La Formation du personnel
- ✓ Dispositions mises en place pour assurer la continuité du service
- ✓ Les incidences énergétiques et environnementales des véhicules
- ✓ Structures organisationnelles mises en place
- ✓ Assistance technique:

# 4. LA VARIANTE OBLIGATOIRE

## La pertinence de l'offre de service

✓ **Pertinence des adaptations proposées pour faire évoluer l'offre actuelle.**

Mesures	Atouts	Faiblesses
<b>Restructuration des lignes régulières</b>	<p><b>Ligne 1 :</b> prolongement à Châteauneuf et zone de Fortuneau à la place de la ligne 4</p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Amplitude augmentée</li><li>➤ Renfort du samedi</li><li>➤ Fréquence améliorée à 20 mn toute la journée , toute l'année du L au V</li><li>➤ Autobus stds électriques + 1 renfort autocars pour des déboulages scolaires pour Chateauneuf</li></ul> <p><b>Ligne 2:</b> Modification d'itinéraire , desserte en boucle au niveau de la route de Valence</p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ itinéraire modifié au centre ville passage par l'avenue Maréchal Juin</li><li>➤ Amélioration du quartier de Maubec</li><li>➤ Mise en service d'articulés ou de Minibus GNV pour absorber la charge des lignes scolaires 12 et 17.</li><li>➤ Optimisation des moyens</li></ul> <p><b>Ligne 3 :</b> Modification en centre ville pour desservir le quartier St Martin</p> <ul style="list-style-type: none"><li>&gt; Minibus électrique</li></ul> <p><b>Ligne 5 :</b> Modification d'itinéraire pour absorber l'itinéraire de l'ex-ligne 8. Le nouveau tracé raccorde également Ancône et Sarda au centre commercial Géant et à la zone d'activités</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Ligne forte et structurante , pertinence de la complexifiée</li><li>➤ Quid de la ligne 4</li><li>➤ Si le terminus est boucle , où le véhicule va réguler ?</li><li>➤ Quid des arrêts qui sont desservis aujourd'hui</li><li>➤ En heures creuses , y a-t-il la charge pour ce type de véhicule : risque de créer la sensation « du bus vide » en HC</li><li>➤ Interrogations quant à la capacité des accueillir des véhicules de la taille des a et de l'accessibilité au trottoir</li><li>➤ Sur le secteur Maubec , est-ce que la modification d'itinéraire est bien possible les véhicules articulés</li><li>➤ Rajoute des kms</li><li>➤ Itinéraire proposé bien compliqué pour satisfaire aux besoins des scolaires et de</li></ul>

Envoyé en préfecture le 27/09/2023

Reçu en préfecture le 27/09/2023

Publié le

ID : 026-200040459-20230920-2023\_09\_20\_304-DE



# 4. LA VARIANTE OBLIGATOIRE

## La pertinence de l'offre de service

Mesures	Atouts	Faiblesses
<b>Restructuration des lignes régulières</b>	<p><b>Ligne 10</b> : prolongement à la gare routière le soir pour les correspondances</p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Itinéraire évitant la <b>rue Claudel</b></li></ul> <p><b>Ligne 11</b>: Prolongée en gare routière (depuis gare SNCF)</p> <p><b>Ligne 14</b>: Modification en centre ville pour éviter la rue Claudel</p> <p><b>Ligne 15</b> : Prolongée à la gare routière</p> <p><b>Ligne 16</b> : Inchangée</p> <p><b>Ligne 21</b> : Fusion de 2 véhicules en 1 seul + grand</p> <p><b>Ligne 22/23/24</b> : Inchangées</p> <p><b>Ligne 25</b> : Itinéraire modifié</p> <p><b>Ligne 31</b> : Itinéraire modifié pour absorber la ligne 6</p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Adaptation des horaires de la ligne</li></ul> <p><b>Ligne 33</b> : reprend les horaires de la ligne 32</p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Desserte de Savasse créée le midi</li><li>➤ Prolongée à la Gare routière</li></ul> <p><b>Ligne 34</b> : Itinéraire modifiée</p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Rajout d'offre en heures creuses</li></ul> <p><b>Ligne 35</b> : Assurée par la Région. Elle devient la seule ligne sur le secteur <b>car LIGNE 7 supprimée</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Rajout d'horaires de départ sur cette ligne qui seront eux réalisés par la Montélimar Agglo</li></ul> <p><b>Ligne 51/52/54</b> : Inchangée</p> <p><b>Ligne D</b> : itinéraire modifié / quartier Maubec, mieux desservi</p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Temps supplémentaire compensé par suppression de 2 courses en fin de journée</li><li>➤ <b>Ligne L</b>: prolongée pour desservir le centre Aquatique Aloha</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ La rue <b>Claudel</b> n'est plus desservi, que devient l'arrêt sur cette portion d'itinéraire?</li><li>➤ A valider la capacité de la gare routière pour accueillir toutes ces cars en plus. Quelle organisation est alors prévue en terme de planification des horaires</li><li>➤ Les retours de la ligne 32 se faisaient déjà avec la ligne 33. Mais quelques courses sont supprimées. Quel impact voyageurs sur ces courses sur les portions hors ligne 32</li><li>➤ Itinéraire de la ligne 33 complexifié</li><li>➤ Ligne 34 La modification n'apparaît pas clairement sur le mini plan proposé</li><li>➤ Traitement des lignes 35 et 7 : à clarifier la coordination avec la Région</li><li>➤ La Collectivité doit valider le choix de la desserte du centre Aquatique</li></ul>

## ◆ 4. LA VARIANTE OBLIGATOIRE

### La pertinence de l'offre de service

- Lignes régulières
  - A noter pas de carte globale des modifications
  - Améliorations du quartier de Maubec en semaine et le dimanche
  - Injection d'articulés sur la ligne 2 questionne la pertinence de ces véhicules sur la ligne 2 en heures creuses et la nécessité d'aménager les arrêts pour accueillir les voyageurs
  - Nombreuses lignes ou portions d'itinéraire fusionnées ou supprimées
    - Beaucoup le sont par soucis d'optimisation sans véritable évaluation des arrêts supprimés tant en termes de fréquentation, d'aménagement de voirie, d'évaluation des coûts déjà engagés sur certains arrêts .
  - Couloirs de desserte évités comme Claudel
    - Soucis d'exploitation , est ce que l'arrêt est transféré ?
  - Plusieurs prolongements de lignes jusqu'à la Gare Routière Charles De Gaulle
    - A vérifier la capacité de la gare routière d'accueillir autant de lignes

## 4. LA VARIANTE OBLIGATOIRE

### La pertinence de l'offre de service

- ✓ **Pertinence des adaptations proposées pour faire évoluer l'offre actuelle.**

Mesures	Atouts	Faiblesses
<b>Proposition d'un TAD Dynamique = zonal</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Amplitude de 9h à 12h</li><li>➤ Pas d'horaires prédéfinis</li><li>➤ Points d'arrivée sont prédéfinis, ils correspondent à des générateurs de déplacements</li><li>➤ Service qui vise surtout :<ul style="list-style-type: none"><li>- Axe Savasse, Sauzet et St Marcel</li><li>- Marsanne , Cléon Valdaine</li></ul></li><li>➤ Se substitue au service scolaire durant les vacances 1 trajet le matin + 1 le soir</li><li>➤ Les réservations se font comme aujourd'hui la veille en appelant la Centrale de réservation</li><li>➤ 2 véhicules affectés à l'ensemble du territoire</li><li>➤ Optimisation des courses avec le système VIA qui fait le lien également avec les clients et les conducteurs</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Pas de carte indiquant les secteurs à couvrir , manque de clarté globale sur la complémentarité avec les lignes régulières</li><li>➤ L'organisation du service doit être reprécisée</li></ul>

## ◆ 4. LA VARIANTE OBLIGATOIRE

La pertinence de l'offre de service

✓ **Pertinence des adaptations proposées pour faire évoluer l'offre actuelle.**

- Transport à la Demande yc TPMR
  - Transport zonal qui reste imprécis dans son périmètre d'application et sur ces fonctions (rabattement générateurs ou sur ligne régulière ?)
  - Gestion des courses , des voyageurs et des statistiques avec l'application VIA
  - Services sous-traités
  - Coût à la course environ 46€ : à clarifier le calcul du nombre d'heures comptés. En effet telles quelles , la vitesse commerciale est de 15km/h donc faible – optimisation possible sur les heures de production
  - Il est prévu environ 1 460 courses / an sur la durée du contrat, soit un budget de 67K€/an

# 4. LA VARIANTE OBLIGATOIRE

## La pertinence de l'offre de service

- ✓ **Pertinence des adaptations proposées pour faire évoluer l'offre actuelle.**

Mesures	Atouts	Faiblesses
Offre de covoiturage	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Utilisation de l'application Klaxit : plate forme performante, en cours de rapprochement avec BlaBlaCar</li><li>➤ Coûts logiciels 14K€</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Seuls les frais de licences sont intégrés dans l'offre (+ une provision de garanties de retour)</li><li>➤ Ils sont en attente des séances de négociation pour clarifier le financement des mesures incitatives : gratuité passagers + indemnisation conducteurs, tenant compte des aides de l'Etat dans la cadre du plan national covoiturage</li><li>➤ Pas d'engagements de moyens dans la promotion auprès des employeurs</li><li>➤ Pas d'engagement de résultat en matière de voyages</li></ul>

## 4. LA VARIANTE OBLIGATOIRE

### La dynamique du projet commercial

#### ✓ Les propositions de grille tarifaire

#### ✓ Rappel du Cahier des charges:

- Proposition d'un titre payant pour les moins de 16 ans permettant les déplacements sur l'ensemble du réseau et sur toutes les périodes de fonctionnement du réseau.
- La gratuité des seniors sera attribuée aux seniors âgés d'au moins 60 ans et justifiant d'une pension de retraite.

#### ✓ Deux propositions faites pat le candidat

- Proposition 1 intégrée aux cahiers économiques répondant au cahier des charges
- Proposition 2 : non intégrée aux cahiers économiques mais initiative de leur part pour élargir les évolutions à d'autres titres de la grille tarifaire

Grille tarifaire	Base	Variante	Proposition d'adaptations
Ticket unité	1.00 €	1.00 €	Inchangé
Ticket unité CMU	0.50 €	0.50 €	Inchangé
Carnet 10 voyages	8.00 €	8.00 €	Inchangé
Carnet 10 voyages CMU	4.00 €	4.00 €	Inchangé
Ticket Journée	2.85 €	2.85 €	3.00 €
Ticket groupe aller simple	0.40 €	0.40 €	Inchangé
Ticket groupe aller-retour	0.80 €	0.80 €	Inchangé
Abonnement mensuel tous publics	24.00 €	24.00 €	Inchangé
Abonnement annuel tous publics	264.00 €	264.00 €	Inchangé
Abonnement mensuel moins de 26 ans	12.00 €	12.00 €	Inchangé
Abonnement trimestriel moins de 26 ans	33.00 €	33.00 €	Supprimé – report sur abonnement mensuel et annuel moins de 26 ans
Abonnement annuel moins de 26 ans	108.00 €	108.00 €	Inchangé
Senior	Gratuit	Gratuit	60.00 €
Scolaires	Gratuit	108.00 €	Inchangé
PMR	Gratuit	Gratuit	Inchangé

## ◆ 4. LA VARIANTE OBLIGATOIRE

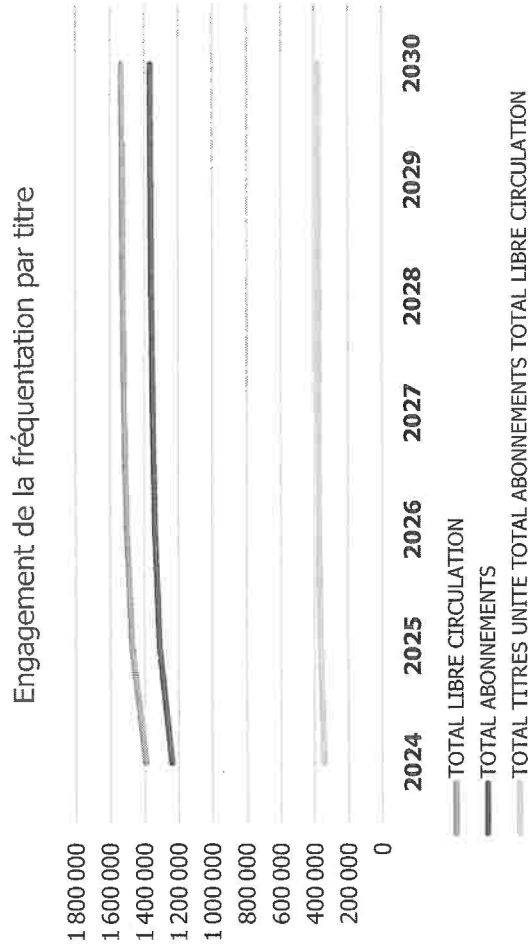
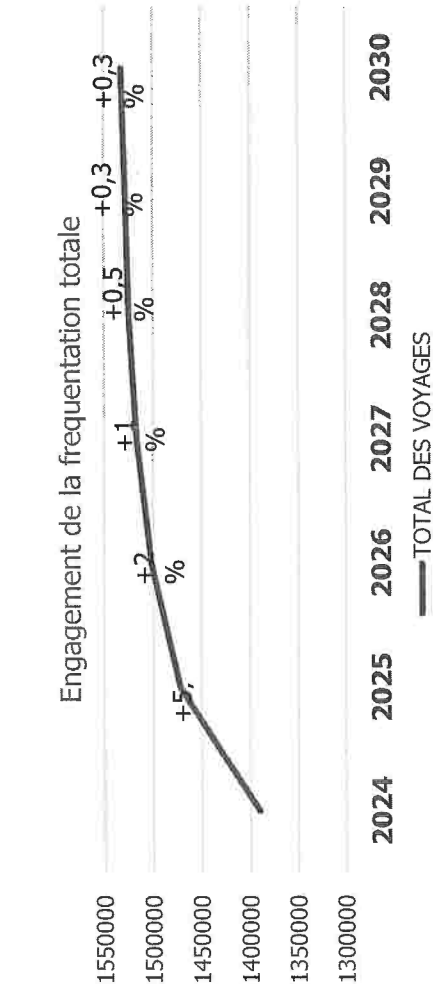
### La dynamique du projet commercial

- ✓ **La grille variante : Respecte le cadre du cahier des charges**
  - Les titres des moins de 16 ans sont alignés sur ce ceux de moins de 26 ans , soit 108 euros. Habituellement il est proposé un titre réellement dédié aux scolaires, moins cher que pour les moins de 26 ans, notamment car une partie d'entre eux n'en font usage que pour des motifs scolaires (primaires, collégiens..)
  - Impact sur les voyages scolaires :
    - 75% vont acquérir ce nouveau titre
    - 25% vont se tourner vers le TU
  - La gratuité des seniors pour les seniors âgés d'au moins 60 ans et justifiant d'une pension de retraite.
    - Ils n'ont pas tenu compte a priori de la contrainte nouvelle « justifiant d'une pension de retraite », sur les voyages et recettes
- ✓ **Leur proposition de grille:**
  - Titre journalier passe de 2,85€ à 3€ : facilite les paiements conducteur , peu d'impacts
  - Suppression du titre trimestriel – intéressant
  - Création d'un titre seniors à 60€/mois – é=augmentation qui avait été écarté lors de la rédaction du document programme

# 4. LA VARIANTE OBLIGATOIRE

## La dynamique du projet commercial

### ✓ L'engagement du Concessionnaire en matière de progression de la fréquentation et des recettes



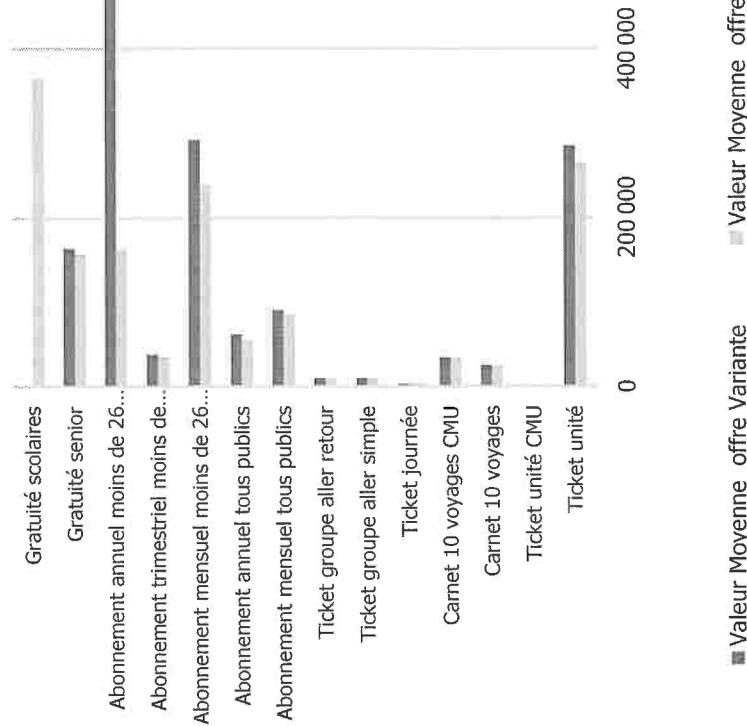
- Progression marquée pour la 1ère année puis diminution de la courbe pour arriver à une stabilisation
- Les différents titres évoluent de la même façon

## 4. LA VARIANTE OBLIGATOIRE

### La dynamique du projet commercial

#### ✓ L'engagement du Concessionnaire en matière de progression des voyages

	Valeur Moyenne offre de Base	Valeur Moyenne offre Variante	Ecart	%
TOTAL TITRES UNITE	342 767	369 293	26 526	7,7%
TOTAL ABONNEMENTS	585 272	961 628		
TOTAL Scolaires	364 577			
SOUS TOTAL	949 849	961 628	11 779	1,2%
TOTAL Seniors	157 243	163 843	6 600	4,2%
TOTAL	1 449 858	1 494 764	44 906	3,1%
Celaane1				
Ticket unité	264 081	285 178	21 097	8,0%
Ticket unité CMU	106	109	3	3,2%
Carnet 10 voyages	23 919	25 836	1 917	8,0%
Carnet 10 voyages CMU	33 544	34 944	1 400	4,2%
Ticket journée	2 845	3 131	286	10,0%
Ticket groupe aller simple	9 136	10 047	911	10,0%
Ticket groupe aller retour	9 135	10 048	913	10,0%
Abonnement mensuel tous publics	85 525	90 705	5 180	6,1%
Abonnement annuel tous publics	54 750	62 300	7 550	13,8%
Abonnement mensuel moins de 26 ans	238 624	292 423	53 799	22,5%
Abonnement trimestriel moins de 26 ans	35 314	38 069	2 755	7,8%
Abonnement annuel moins de 26 ans	161 923	478 131	316 208	195,3%
Gratuité senior	157 243	163 843	6 600	4,2%
Gratuité scolaires	364 577		-364 577	-100,0%



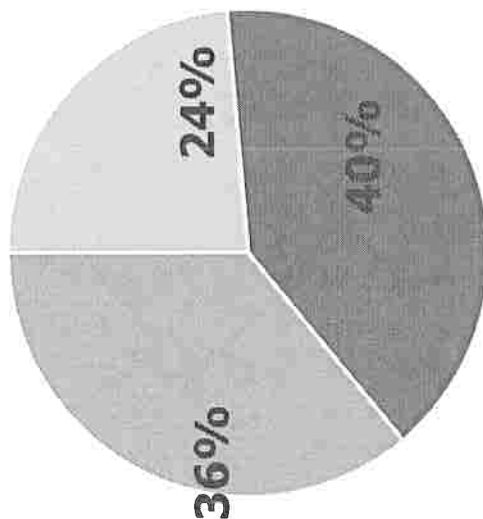
➤ Progression des voyages titre « seniors » est surprenante puisque normalement il y a des conditions + restrictives pour obtenir la gratuité – donc moins de voyages

### 3.L'OFFRE DE BASE

La dynamique du projet commercial

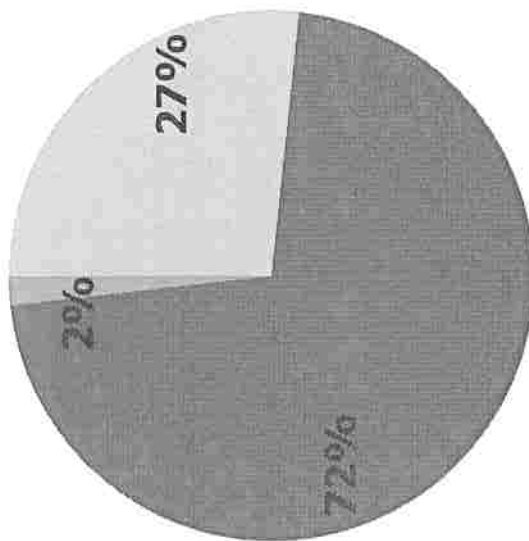
#### ✓ L'engagement du Concessionnaire en matière de progression de la fréquentation par titre

OFFRE DE BASE  
Répartition des voyages / titre



■ TOTAL TITRES UNITE ■ TOTAL ABONNEMENTS ■ TOTAL LIBRE CIRCULATION

OFFRE VARIANTE  
Engagement des voyages / titre

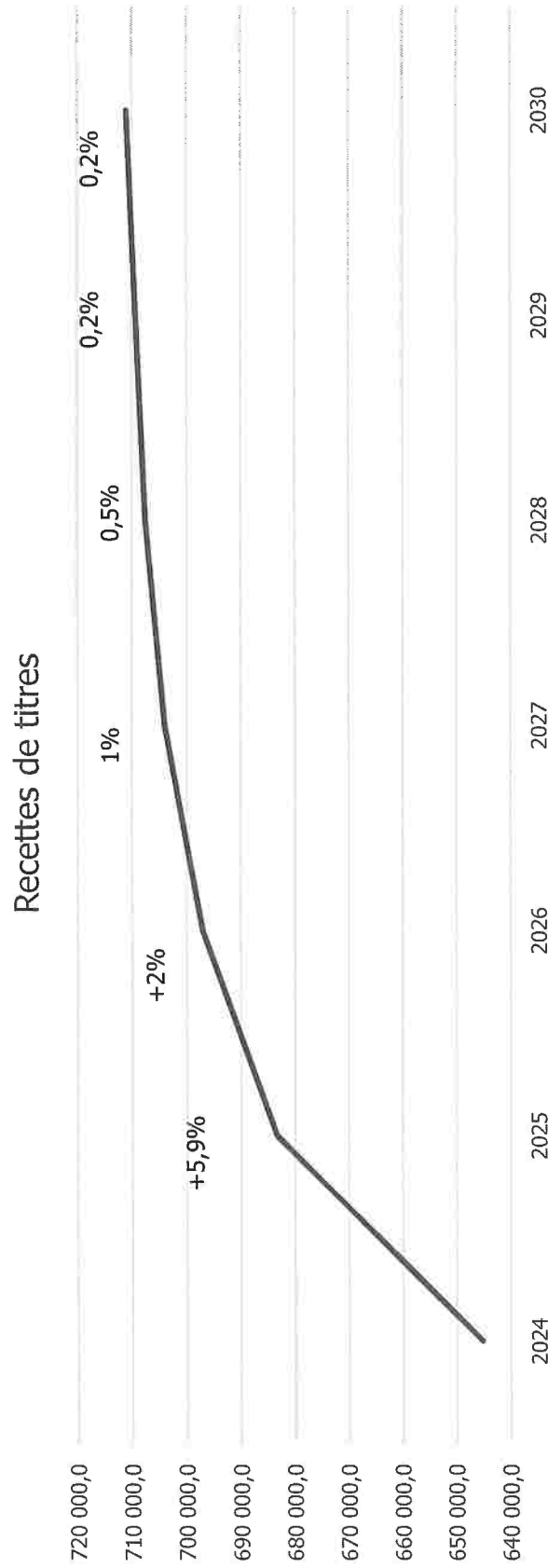


■ TOTAL TITRES UNITE ■ TOTAL ABONNEMENTS ■ TOTAL LIBRE CIRCULATION

## 4. LA VARIANTE OBLIGATOIRE

### La dynamique du projet commercial

#### ✓ L'engagement du Concessionnaire en matière de progression des recettes



# 4. LA VARIANTE OBLIGATOIRE

La dynamique du projet commercial

- ✓ L'engagement du Concessionnaire en matière de progression des recettes

TTC	Valeur Moyenne offre de Base	Valeur Moyenne offre Variante	Ecart	%
TOTAL TITRES UNITE	303 147	330 147	27 000	8,9%
TOTAL ABONNEMENTS	239 582	433 115	193 533	80,8%
TOTAL	542 729	763 262	220 533	40,6%

## ◆ 4. LA VARIANTE OBLIGATOIRE

La dynamique du projet commercial

### ✓ **L'engagement sur les voyages:**

- Augmentation moyenne /an en variante (1,7%) est < à celle l'offre de base (2%)
- Augmentation significative des voyages entre la variante et la base sans que soit mesuré concrètement l'impact sur la fréquentation, généré par les mesures proposées.

### ✓ **L'engagement sur les recettes:**

- Forte augmentation des recettes (+40%) entre la base et la variante
- Gain estimé de 220 K€TTC dont 88% grâce aux scolaires

## 4. LA VARIANTE OBLIGATOIRE

### La dynamique du projet commercial

- ✓ La pertinence des mesures envisagées pour renforcer l'usage du réseau et son image.

Mesure	Atouts	Faiblesses
Hierarchisation de la présentation du réseau au public	> Appellation spécifique pour chaque type de service	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Proposition de suppression des lignes scolaires sur le plan alors que ces lignes sont renforcées par du TAD dans leur proposition</li><li>➤ Il est regrettable que leurs propositions ne soient pas illustrées</li><li>➤ Le budget information voyageurs est équivalent à celui de l'offre de base alors que de fortes modifications viennent impacter le réseau</li><li>➤ Pas d'éléments sur le plan d'action mettre en place pour accompagner tous ces changements</li></ul>

# 4. LA VARIANTE OBLIGATOIRE

## La pertinence du plan d'investissements

### Engagement du Concessionnaire sur son plan d'investissements, la maintenance du matériel et les conditions de remisage

- Rappel : l'offre de base incluait 31 véhicules, soit 6 véhicules de + que l'offre Variante
- Ecart s'explique par:
  - Mise en circulation de 3 articulés en GNV avec optimisation de moyens sur d'autres services
  - Fusion de lignes entraînant la suppression de certaines d'entre elles : 4,6,8,12,13,17,32
- Même volume de véhicules de réserve d'offre de Base : trop riche – à baisser
- Mixité du parc encore + importante que dans l'offre de base

Catégorie véhicule : autobus	VARIANTE Nbre véhicules titulaires	Véhicule de réserve
Bus urbain articulé GNV	3	3 bus standard GNV
Bus standard électrique	5	
Midibus GNV	2	
Minibus électrique	1	
Total	11	

Catégorie véhicule : autocars	VARIANTE Nbre véhicules titulaires	Véhicule de réserve
Autocar Grande capacité B100	3	1 autocar grande capacité B100 – 71 places assises
Autocar Low Entry B100	1	
Autocar scolaire standard B100	7	
Autocars ligne standard B100	2	
Midicar thermique	1	
Total	14	

## 3.1'OFFRE DE BASE

La cohérence technique et financière des informations fournies

	Atouts	Faiblesses
Haut le pied	9,7% pour le délégataire 27% pour le sous-traitant > Taux corrects	
Temps de battement	20% des heures de conduite ➤ Mieux que sur offre de base	Reste élevé – heures improductives
Temps Annexes : prise et fin de service, coupures < à 30 mn, temps de caisse, temps de lavage, etc...	6,2% des heures de production - dans la norme ➤ Mieux que sur offre de base	
Nombre d'heures improductives : heures pour activité syndicale, absences rémunérées et divers	4 % du total des heures conduite	élevé ( plutôt < à 3%)- heures improductives
Vitesse commerciale	➤ Délégataire : 21,44 ➤ Sous traitant : 27,8	➤ Vitesse du délégataire est moyenne

**Rappel du cadre de consultation**

**La synthèse des offres**

**L'offre de Base**

**La variante obligatoire**

**La clause de réexamen**

**Le cadre de négociation**

## ◆ 5.LA PRESTATION SUPPLÉMENTAIRE ÉVENTUELLE

Le niveau global de contribution financière demandé à Montélimar-Agglomération.

- Prestations correspondant à 40 vélos sur 9 stations : qualité et pertinence de l'offre de service satisfaisant, dynamique commerciale plus forte que pour le réseau bus, matériel et conditions de maintenance satisfaisantes

PSE VAELS		PSE VAELS								
Candidat : STAMONTELIBUS		Exercice 1	Exercice 2	Exercice 3	Exercice 4	Exercice 5	Exercice 6	Exercice 7	Total	Moyenne annuelle
(En k€ H.T.)										
Engagement sur dépenses		104 597 €	94 032 €	98 623 €	101 078 €	103 230 €	103 434 €	105 198 €	710 192 €	101 456 €
Engagement de recettes		7 821 €	8 134 €	8 459 €	8 797 €	9 149 €	9 515 €	9 896 €	61 772 €	8 825 €
Contribution Financière										
Forfaitaire		96 776 €	85 898 €	90 164 €	92 280 €	94 081 €	93 918 €	95 302 €	648 420 €	92 631 €

- Coût collectivité moyen de 98 k€/an en intégrant l'intéressement à la fréquentation
- Engagement de voyages : 10.223 voyages annuels en moyenne (plutôt optimiste, mais très inférieur à la mention indiquée de « plus de 50 voyages par jour actuellement »)
- Coût par vélo pour la collectivité de 2450 €/an
  - > Dans les standards hauts pour un service de cette nature
- Coût au voyage pour la collectivité de 9,63 € : 2,5 fois plus que le coût au voyage bus

**Rappel du cadre de consultation**

**La synthèse des offres**

**L'offre de Base**

**La variante obligatoire**

**La Prestation Supplémentaire  
Eventuelle**

**Le cadre de négociation**

## 6.LA CLAUSE DE RÉEXAMEN

Le niveau global de contribution financière demandé à Montélimar-Agglomération.

- Prestations correspondant à 2 stations et 10 vélos supplémentaires
  - > 1 station / 5 vélos en 2024 (Montboucher-sur-Jabron)
  - > 1 station / 5 vélos en 2027 à Ancône
- Coût au vélo supplémentaire de l'ordre de 1600 €/an
- Coût au voyage supplémentaire de l'ordre de 14 €

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Coût annuel HT	8 838 €	8 116 €	8 123 €	18 979 €	18 251 €	18 984 €	18 984 €

Estimations de fréquentation et recettes – tarification cahier économique

TARIFICATION	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Recettes € HT	289 €	298 €	368 €	332 €	398 €	414 €	430 €
Fréquentation	340	354	735	765	796	827	860

Estimations de fréquentation et recettes – tarification proposée

TARIFICATION	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Recettes € HT	350 €	364 €	379 €	394 €	410 €	426 €	443 €
Fréquentation	515	536	1 115	1 160	1 206	1 254	1 300

**Rappel du cadre de consultation**

**La synthèse des offres**

**L'offre de Base**

**La variante obligatoire**

**La Prestation supplémentaire**

## 7. LE CADRE DE NÉGOCIATION

### Synthèse comparative

- ✓ L'offre variante présente des perspectives de production et de fréquentation plus intéressantes que l'offre de base.
  - Elle demande toutefois à être affinée pour vérifier que les évolutions de l'offre de service ne pénalisent pas des publics aujourd'hui desservis.
- ✓ Les deux offres améliorent la recette commerciale et l'exposition au risque commercial du concessionnaire, au regard de la situation actuelle.
- ✓ Les deux offres présentent un engagement de dépense considérablement en hausse par rapport à la situation de référence.
- ✓ Le coût pour la collectivité, à niveau de service sensiblement équivalent, est en hausse de plus de 1 M€/an pour l'offre variante, qui apparaît comme la plus avantageuse économiquement.
  - Le tiers environ de ce surcoût est lié à la proposition de recours à des motorisations électriques, GNV et B100, avec un impact financier peu optimisé.
- ✓ La PSE occasionne un coût supplémentaire de l'ordre de 100 k€/an, avec un coût au voyage sensiblement plus élevé que sur le réseau de transport.

## ◆ 7. LE CADRE DE NÉGOCIATION

### Les axes de négociation

- ✓ L'offre de service du réseau variant doit être précisé , notamment le traitement des voyageurs sur les arrêts supprimés et les transports à la demande.
- ✓ Les choix de motorisation peuvent être réévalués, en recourant à des matériels plus économes
- ✓ Les coûts de mise à disposition du parc de véhicules peuvent être optimisés
- ✓ Les coûts des énergies peuvent être optimisés
- ✓ Des pistes d'amélioration de la productivité en matière de conduite peuvent être explorées
- ✓ Les frais d'exploitation et les frais généraux peuvent être réduits
- ✓ La dynamique commerciale pourrait être amplifiée
- ✓ La structure administrative de l'organisation, complexe dans la proposition du candidat, pourrait être réévaluée.
- ✓ L'accompagnement de la Collectivité et le traitement de l'information destinée aux voyageurs la variante est retenue (les importantes modifications de réseau)
- ✓ La grille tarifaire et les engagement des recettes et voyages devront être retravaillés au regard des orientations voulues par la Collectivité sur l'évolution des titres de transport

# MERCI POUR VOTRE ATTENTION

VOTRE INTERLOCUTEUR :

Envoyé en préfecture le 27/09/2023

Reçu en préfecture le 27/09/2023

Publié le

ID : 026-200040459-20230920-2023\_09\_20\_304-DE