

Rapport sur le principe d'une délégation de service public pour l'exploitation des services de mobilité de Mont-de-Marsan Agglomération

OCTOBRE 2024



1PRÉSENTATION GÉNÉRALE.....	3
1.1Rappel du contexte et présentation du service.....	3
1.2Orientations pour le futur service.....	4
1.3Objet du présent rapport.....	4
2PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DES MODES DE GESTION ENVISAGEABLES.....	5
2.1La méthode de détermination des modes de gestion envisageables.....	5
2.2Le choix d'une gestion externalisée du service.....	5
2.3Le choix d'une délégation de service public comme contrat support de l'externalisation du service..	6
2.4Le choix du type d'opérateur auprès duquel le service sera externalisé.....	9
2.5Synthèse	12
3JUSTIFICATION DU RECOURS A UN CONTRAT DE CONCESSION DE SERVICE PUBLIC	
.....	13
4CARACTÉRISTIQUES DES PRESTATIONS EXERCÉES PAR LE DÉLÉGATAIRE	14
4.1Objet du contrat	14
4.2Périmètre géographique de la délégation.....	14
4.3Durée du contrat	14
4.4Rôle de l'Autorité délégante.....	14
4.5Missions confiées au délégataire	15
4.6Moyens mis à disposition du délégataire	15
4.7Qualité de service et pénalités	15
4.8Conditions financières et tarifaires.....	15
4.9Suivi et contrôle de l'exploitation.....	16
4.10Exclusivité	16
4.11Personnel.....	16
4.12Assurance.....	17
4.13Fin du contrat.....	17
5PROCÉDURE À METTRE EN ŒUVRE.....	18



1 PRÉSENTATION GÉNÉRALE

1.1 Rappel du contexte et présentation du service

La Communauté d'agglomération de Mont-de-Marsan (ci-après « la CA ») est l'Autorité Organisatrice de la mobilité sur son ressort territorial, composée de 18 communes regroupant 54 000 habitants.

La CA organise les services de mobilité sur le territoire de la manière suivante :

- un réseau de transport urbain (TMA) composé de 6 lignes régulières, d'une ligne de rocade à la demande, et d'une navette de centre-ville gratuite ;
- un service de transport à la demande (TAD) composé de 5 lignes virtuelles ;
- un service de transport de personne à mobilité réduite (TPMR) ;
- un service spécifique pour les fêtes de la Madeleine ;
- une ligne de desserte estivale de la base de loisirs du Marsan ;
- un service de transport scolaire.

Les services de mobilité précités sont assurés dans le cadre d'une convention de délégation de service public (ci-après « le Contrat ») démarrée le 1er janvier 2019 et conclue pour une durée de 7 ans avec la Société Transdev du Marsan.

En synthèse, le Contrat confie au délégataire les missions suivantes :

- l'exploitation et la gestion des services de transport susmentionnés ;
- la fourniture des biens nécessaires à l'exploitation en complément de ceux mis à disposition par la CA ;
- la gestion commerciale et marketing du réseau ;
- la mise à jour des dispositifs d'information voyageurs ;
- l'amélioration de la qualité de service
- l'entretien et la maintenance du mobilier urbain mis à disposition par la CA ;
- la gestion des espaces publicitaires des véhicules ;
- le conseil à la CA notamment dans le choix des matériels dont elle pourrait assurer l'investissement

Le Contrat a pris effet le 1^{er} janvier 2019 et doit s'achever le 31 décembre 2025.

Par ailleurs, la Société Publique Locale Trans'Landes assure pour le compte de la CA la réalisation de prestations de transport scolaire sur 16 circuits périurbains.



À l'approche de son échéance, et en vue d'assurer la continuité du service au 1^{er} janvier 2026, la CA s'interroge sur ses modalités de renouvellement du contrat.

1.2 Orientations pour le futur service

Au terme d'un travail de diagnostic du service actuel, la CA a retenu les orientations suivantes pour le futur service :

- la prise en compte des modifications imposées par la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités ;
- le prise en compte des besoins de mobilité, impliquant la délivrance et le renforcement des services suivants :
 - le transport urbain ;
 - le transport périurbain ;
 - le transport à la demande ;
 - le transport à destination des personnes à mobilité réduite ;
- la volonté d'engager une transition de la flotte de véhicules vers une motorisation à plus faible émission

1.3 Objet du présent rapport

Conformément aux dispositions de l'article L1411-4 du code général des collectivités territoriales, les assemblées délibérantes des collectivités territoriales, de leurs groupements et de leurs établissements publics, se prononcent sur le principe de toute délégation de service public local.

Le Conseil communautaire va donc se réunir prochainement pour délibérer sur le principe du recours à une délégation du service public pour assurer les services de transport et de mobilité susmentionnés.

Préalablement à cette délibération, l'avis de la commission consultative des services publics locaux (CCSPL) et du comité technique a été sollicité sur le principe de recourir à une délégation de service public.

Selon les dispositions du code général des collectivités territoriales, le Conseil Communautaire statue au vu d'un rapport présentant les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire.

Tel est l'objet du présent rapport.



2 PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DES MODES DE GESTION ENVISAGEABLES

2.1 La méthode de détermination des modes de gestion envisageables

La détermination du mode de gestion suppose en pratique de se positionner sur quatre points distincts :

- le choix d'une gestion directe ou externalisée du service (régie / contrat) ;
- le choix du contrat support de l'externalisation de la gestion du service (marché public / concession),
- le choix du type d'opérateur auprès duquel le service sera externalisé (société publique de type société publique locale (SPL), société d'économie mixte de type SEM à opération unique (SEMOP), opérateur privé (sous la forme d'une société dédiée le cas échéant) ;
- la détermination des contours du contrat et de la nature précise des prestations qui seront externalisées.

La synthèse de cette analyse est restituée ci-après.

2.2 Le choix d'une gestion externalisée du service

Il appartient à la CA de décider si elle souhaite gérer directement ou externaliser auprès d'un tiers la gestion de son service.

L'article L. 1221-3 du code des transports précise en ce sens que les services publics de transport de personnes réguliers et à la demande sont assurés soit en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cette effet une convention avec l'autorité organisatrice.

La loi oriente donc vers une gestion directe ou externalisée du service, sachant que la gestion directe, assurée sous forme de « régie » a pour objet, en application de l'article L. 1221-7 du code des transports :

« d'exploiter des services de transports publics de personnes, qu'ils soient urbains ou routiers non urbains, et, à titre accessoire, toutes activités de transports ou connexes à celui-ci, effectuées à la demande ou avec l'accord de l'autorité organisatrice ».

La constitution d'une régie suppose :

d'importants moyens matériels et humains pour assurer la gestion intégrale du service, à la fois dans l'exploitation technique et le suivi administratif du contrat ;
le portage par la CA de l'ensemble des risques juridiques, techniques, financiers et sociaux du service.

La constitution d'une régie ne permet pas le jeu de la concurrence, n'emporte pas de transfert de risques et n'autorise pas la mobilisation d'un opérateur de transport dont l'expérience peut être bénéfique au service rendu.



La gestion du service étant actuellement externalisée, cela supposerait que la CA puisse en outre être en capacité de reprendre la gestion d'ici à l'expiration du contrat actuel, au 31 août 2024, dans des conditions lui permettant d'assurer la continuité du service en pleine période de rentrée scolaire.

Dès lors qu'elle ne dispose actuellement pas des moyens en interne permettant une gestion en régie, il convient donc pour la CA de privilégier l'externalisation de la gestion du service.

2.3 Le choix d'une délégation de service public comme contrat support de l'externalisation du service

L'externalisation de la gestion du service suppose ensuite de définir le type de contrat ayant vocation à supporter l'externalisation du service.

Sur ce point, deux montages sont traditionnellement opposés en matière de mobilité : le recours à un marché public et le recours à une délégation de service public (le recours à un marché de partenariat n'étant aucunement adapté au déploiement d'une prestation de service en matière de mobilité).

2.3.1 Le recours à un marché public

Conformément à l'article L.1111-1 du code de la commande publique, un marché public est :

« un contrat conclu par un ou plusieurs acheteurs soumis au présent code avec un ou plusieurs opérateurs économiques, pour répondre à leurs besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services, en contrepartie d'un prix ou de tout équivalent ».

Dès lors qu'il implique la réalisation de prestations distinctes, le marché public doit donner lieu à allotissement.

La durée du contrat doit être fixée en tenant compte de l'obligation d'assurer une remise en concurrence périodique.

Dans le cadre de l'exploitation d'un service public de transport, le titulaire du marché public est rémunéré par l'Autorité organisatrice sur la base de prix figurant dans le marché.

Autrement dit, quel que soit le résultat de son activité, le prestataire ne subit pas les conséquences financières et est rémunéré à hauteur du prix contractuellement défini à l'acte d'engagement. Les aléas sont directement supportés par l'Autorité organisatrice, une augmentation ou une diminution du nombre de voyageurs n'ayant aucune conséquence sur la rémunération forfaitaire de l'entreprise.

La rémunération du prestataire n'est pas liée aux résultats d'exploitation du service. Elle couvre les charges d'exploitation de l'entreprise sur la base d'une offre de service donnée.

La passation d'un marché public ne transfère ainsi pas le risque commercial, qui resterait donc supporté par l'Autorité organisatrice.

Un tel mode de gestion conduit à la nécessaire implication pratique et matérielle de l'Autorité organisatrice dans la gestion quotidienne du service du fait des risques économiques, techniques, juridiques et



comptables qu'elle devra conserver, ainsi que de l'organisation des services nécessaires au suivi de l'exécution du marché.

Si la conclusion d'un marché public présente l'avantage, pour l'Autorité organisatrice, de faire exécuter le service par un prestataire privé, tout en conservant un contrôle étroit sur le service et en définissant les modalités d'exécution du service, le marché public de services :

- doit donner lieu à allotissement et ne permet pas de confier à un tiers la gestion globale de prestations distinctes ;
- apparaît peu responsabilisant pour le(s) titulaire(s) ;
- fait peser sur la Communauté d'Agglomération l'intégralité des risques d'exploitation – dont notamment les risques commerciaux.

Le recours à un marché, qui fait peser l'intégralité des risques d'exploitation sur la CA et ne permet pas de confier la gestion globale du service à un seul titulaire n'apparaît pas pertinent en l'espèce, au regard notamment des objectifs de cohérence et de lisibilité identifiés par la collectivité.

2.3.2 Le recours à une concession de service public

Conformément à l'article L.1121-1 du code de la commande publique (CCP) :

« Un contrat de concession est un contrat par lequel une ou plusieurs autorités concédantes soumises au présent code confient l'exécution de travaux ou la gestion d'un service à un ou plusieurs opérateurs économiques, à qui est transféré un risque lié à l'exploitation de l'ouvrage ou du service, en contrepartie soit du droit d'exploiter l'ouvrage ou le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix.

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

La concession de service public mentionnée à l'article L.1411-1 du code général des collectivités territoriales est une concession de services ayant pour objet un service public et conclue par une collectivité territoriale, un établissement public local, un de leurs groupements, ou plusieurs de ces personnes morales (article L.1121-3 du CCP).

La caractéristique de la concession de service public tient à la notion de « risque lié à l'exploitation » qui fonde le critère de distinction avec un marché public.

Le délégataire exploite à ses risques et périls le service et sa rémunération est liée aux résultats de l'exploitation.



Le contrat définit des obligations qui garantissent que l'activité continuera à service public (continuité, égalité, mutabilité), la collectivité devant veiller au respect de ces obligations et en sanctionner la violation. La communauté transfère la responsabilité du service mais en conserve le contrôle.

En fonction des modalités de portage des investissements, la délégation de service public peut prendre la forme d'un contrat de type concessif ou de type affermage.

En l'espèce, le recours à une délégation de service public est approprié : il s'agit d'un contrat global et de longue durée, qui permet de faire peser le risque d'exploitation du service et les responsabilités sur le délégataire, et s'inscrit dans la continuité de la gestion opérée jusqu'à présent.



2.4 Le choix du type d'opérateur auprès duquel le service sera externalisé

Le choix d'une gestion externalisée et de la nature du contrat effectué, il importe de déterminer le type d'opérateur en charge de l'exécution du service.

Outre la mise en concurrence auprès des opérateurs privés qui viendraient se porter candidats à l'attribution du contrat et desquels on pourrait exiger la constitution d'une société dédiée qui garantirait une transparence accrue des circuits financiers du service, la CA peut envisager de confier le contrat (2.4.1) à une société d'économie mixte spécifiquement dédiée à l'exécution du contrat ou à (2.4.2) une société publique locale.

2.4.1 La contractualisation avec une société d'économie mixte

L'intérêt d'une SEM est de pouvoir confier l'exécution du contrat à une société d'économie mixte permettant l'association de capitaux publics et privés.

À ce titre, la CA pourrait envisager de confier l'exécution du contrat à une société spécifiquement dédiée à cette fin, laquelle sera constituée sous la forme d'une société anonyme d'économie mixte, société de droit privé associant le cas échéant un groupement de collectivités et au moins un opérateur économique.

Il s'agit du mécanisme de la SEM à opération unique (SEMOP), prévu à l'article L.1541-1 du CGCT, lequel permet d'associer au sein du capital d'une même société en charge de l'exécution d'un contrat public :

une collectivité locale (ou un groupement de collectivités locales) qui devra détenir entre 34 et 85 % du capital social – la CA pouvant donc faire librement le choix de rester majoritaire au capital ;

un ou plusieurs opérateurs privés, lesquels peuvent donc être majoritaires (à la différence du droit commun des sociétés d'économie mixte) ; il peut être noté que la participation au capital d'une SEM à opération unique est donc directement liée à la capacité des actionnaires potentiels à offrir sur le marché économique la réalisation de travaux ou d'ouvrages, la fourniture de produits ou la réalisation de prestation de services, c'est-à-dire plus généralement qui exercent une activité économique sur un marché concurrentiel.

Ce mécanisme présente l'intérêt de placer la CA au plus près de l'exécution du service, en lui permettant de bénéficier d'un droit de regard « permanent » sur les décisions prises en vue de l'exécution du contrat, y compris sur les décisions financières (partage des bénéfices par exemple), tout en bénéficiant du savoir-faire des opérateurs économiques coactionnaires.

Elle suppose toutefois un fort degré d'ingénierie contractuelle et de suivi de l'exécution du service.

Elle peut également conduire à augmenter les coûts d'exploitation du service.



Le recours à une SEMOP supposerait l'association de la CA avec un privé dans le cadre d'une société de droit privé, impliquant une libération d'un apport en capital et une participation à la gestion de la société.

Outre que la SEMOP n'est pas nécessairement pertinente en matière de mobilités (eu égard notamment à la durée du contrat et au rôle nécessairement prédominant de l'autorité organisatrice de la mobilité), sa mise en place est de nature à complexifier la gestion du service et à induire des coûts supplémentaires.

Le recours à un contrat public avec constitution d'une SEMOP n'apparaît en conséquence pas approprié en l'espèce.

2.4.2 Le recours à une SPL

La CA pourrait également envisager de confier l'exécution du contrat à une société publique locale (ci-après « SPL ») au capital exclusivement public.

Conformément aux dispositions de l'article L.1531-1 du code général des collectivités territoriales, la SPL est constituée sous la forme d'une société anonyme au capital exclusivement public, soumise au code de commerce pour l'essentiel, à l'exception des dispositions spécifiques aux SPL, qui sont prévues par le code général des collectivités territoriales.

Les SPL sont :

« compétentes pour (...) exploiter des services publics à caractère industriel et commercial ou toutes autres activités d'intérêt général ».

L'objet social des SPL est encadré par les mêmes règles qui régissent les interventions économiques des collectivités territoriales et de leurs groupements. En effet, si les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent créer des SPL dans des secteurs variés, elles ne peuvent le faire que dans le cadre des compétences qui leur sont attribuées par la loi.

Le recours à une SPL suppose donc :

une gestion exclusivement publique du service à l'exclusion de toute participation privée ;

une cogestion limitée aux seules personnes publiques disposant de compétences complémentaires.

Le recours à une SPL suppose en conséquence de trouver un autre acteur public compétent en matière de mobilité et désireux de prendre des participations au sein du capital d'une société publique locale auprès de laquelle il pourrait externaliser la gestion des services dont il a la charge.

Le recours à la SPL permet à une collectivité de confier à cette SPL des prestations dans un cadre « in house », exempté de l'obligation de publicité et de mise en concurrence.

Pour pouvoir bénéficier de cette possibilité, lorsque la SPL dispose de plusieurs actionnaires, il convient pour la collectivité concernée de pouvoir être regardée comme exerçant sur la SPL un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ces propres services.

En l'état, la CA de Mont-de-Marsan :

est actionnaire de la SPL Trans-Landes à hauteur d'une action (406 € soit 0,04% du capital) ;

ne participe pas au conseil d'administration ;



est représentée à la SPL dans l'assemblée spéciale (1siège).

L'externalisation des prestations à la SPL Trans-Landes impliquerait une forte montée en capital de la CA afin de satisfaire à la condition de contrôle analogue.

Cette montée au capital implique un processus complexe de modification du pacte d'actionnaire puis de capitalisation, en accord avec les actionnaires de la SPL.

Au regard des contraintes calendaires fortes exprimées par la CA, et de l'impératif d'un réseau opérationnel au 1^{er} janvier 2026, le recours à une contractualisation avec une SPL n'apparaît en conséquence pas approprié en l'espèce.



2.5 Synthèse

	Points forts	Limites
Régie	<i>Transparence et maîtrise du service</i> <i>Pas de procédure de mise en concurrence</i>	<i>Nécessité d'une forte implication des services de la CA</i> <i>Nécessité d'un personnel propre spécialisé</i> <i>Ensemble des risques supportés par la CA</i> <i>Modalités de mise en œuvre peu compatible avec le calendrier actuel</i>
Marché public	<i>Transparence et maîtrise du service</i> <i>Transfert des risques liés à l'exploitation technique</i>	<i>Obligation d'allotissement des services</i> <i>Pas forcément de possibilité de négocier avec les candidats</i> <i>Plus forte implication des services de la CA pour le suivi et l'exécution du marché</i> <i>Durée du contrat relativement courte (3-5 ans) impliquant une remise en concurrence périodique</i> <i>Prise en charge des risques financiers par la CA</i>
Concession de service public	Contrat global Responsabilité et transfert du risque au titulaire Rémunération liée aux résultats d'exploitation Mobilisation moindre de la CA Contrat longue durée	Externalisation du service public Maîtrise du service plus réduite Contrôle moins étroit
Concession de service public avec constitution d'une SEMOP	Idem DSP Contrôle et implication renforcée de la CA	Externalisation du service public Portage des risques par la CA à hauteur de sa participation au capital Forte ingénierie contractuelle Modalités de mise en œuvre peu compatible avec le calendrier actuel Lourdeur procédurale
Constitution d'une SPL	Gestion publique du service à travers un outil évolutif et de coopération	Nécessite une forte montée en capital de la CA, incompatible avec le calendrier actuel



3 JUSTIFICATION DU RECOURS A UN CONTRAT DE CONCESSION DE SERVICE PUBLIC

Eu égard à l'étude des modes de gestion envisageables, la délégation de service public conclue avec un opérateur privé apparaît être le mécanisme le plus adapté.

La gestion de réseau de transport a jusqu'alors été effectuée dans le cadre d'une gestion externalisée.

La CA ne dispose donc pas actuellement du savoir-faire et des moyens matériels et humains pour permettre de gérer directement son service public des transports en régie.

Le choix d'un marché public de service serait peu responsabilisant pour le titulaire du contrat et conduirait la CA à conserver une grande partie des risques d'exploitation et à procéder à un allotissement de prestations aujourd'hui globalisées, sur une durée plus courte.

Le choix d'une concession de service public permettra donc à la CA de continuer à externaliser la couverture des risques industriels et commerciaux.

La délégation de service public permet une gestion aux risques et périls d'un opérateur économique, ce qui conduit à une prise en charge par le délégataire de tout ou partie de :

- **L'aléa économique**, tenant à l'évolution de l'activité,
- **L'aléa financier**, tenant à la gestion de l'activité d'exploitation et à la gestion des investissements prévus au contrat,
- **L'aléa technique**, tenant à l'obligation de maintenir le bon fonctionnement continu du service. Le délégataire sera responsable à la fois aux niveaux contractuel et réglementaire de la qualité du service public et du bon fonctionnement des biens nécessaires au service et dont il aura la responsabilité.

Par ailleurs, la CA n'a pas émis la volonté de participer à une société dédiée à l'exploitation du futur service, ni à partager les risques avec un opérateur privé, auprès duquel elle entend externaliser la gestion du service. Le recours au mécanisme de la SEMOP paraît donc devoir être écarté.

Il ressort de l'analyse que la concession de service public auprès d'un opérateur privé est bien appropriée au service et aux enjeux, et offre les meilleures garanties pour assurer la continuité du service.



4 CARACTÉRISTIQUES DES PRESTATIONS EXERCÉES PAR LE DÉLÉGATAIRE

4.1 Objet du contrat

Le Contrat sera exécuté aux risques et périls du délégataire, en application des principes généraux du droit des concessions et de toutes les dispositions juridiques et réglementaires en vigueur au moment de son exécution.

En particulier, le Délégataire assumera un risque lié à l'exploitation des services, la part de risque transférée étant entendue au sens du second alinéa de l'article L. 1121-1 du code de la commande publique.

Le contrat de concession de service public de transports urbains et de services de mobilités de la CA aura pour objet de confier l'exploitation des services de mobilité suivants :

- le transport urbain ;
- le transport à la demande ;
- les transports scolaires en milieu urbain ;
- le transport à destination des personnes à mobilité réduite ;
- Services exceptionnels pendant les fêtes de la Madeline

La nature et le détail des prestations déléguées et des obligations respectives de l'autorité délégante et de son délégataire ainsi que les moyens mis à la disposition de ce dernier sont précisés dans les pièces du DCE.

4.2 Périmètre géographique de la délégation

Le périmètre géographique du contrat sera le ressort territorial de la CA.

4.3 Durée du contrat

Le contrat prendra effet le 1^{er} janvier 2026.

La durée du contrat sera comprise entre 7 et 9 ans.

4.4 Rôle de l'Autorité délégante

La CA portera les responsabilités suivantes, principalement :

Définir la politique générale de mobilité y compris les modes de coopération avec les services de transport et mobilité gérés par d'autres autorités organisatrices ;

Définir l'offre de mobilité, le système qualité et le mode de rémunération du délégataire ;

Définir la politique de tarification du service ;

Contrôler le respect par le délégataire des obligations du contrat et la conformité des services effectués par rapport aux stipulations contractuelles.



4.5 Missions confiées au délégataire

Dans le cadre du contrat, les missions du délégataire seront principalement les suivantes :

Mettre en place une organisation interne adaptée à la consistance du service (fonctions supports, exploitation, maintenance, direction, etc.) ;
Supporter l'ensemble des charges directement liées à l'exécution du contrat dans le respect des normes comptables, fiscales et réglementaires en vigueur ;
Financer et mettre à disposition le matériel roulant nécessaire à l'exploitation du service, le dépôt nécessaire à son exploitation, et une agence commerciale ;
De manière générale, mettre à disposition les biens nécessaires aux services autres que ceux mis à disposition par la CA ;
Assurer la gestion du personnel ;
Mettre en œuvre une politique de marketing et de communication pour développer la fréquentation, en lien avec la CA
Mettre en œuvre des modalités adaptées d'informations voyageurs et les améliorer au cours de l'exécution du contrat ;
Assurer un niveau optimal de qualité de service pour les usagers tout au long du contrat et assurer le suivi de la qualité ;
Assurer l'entretien et la maintenance des matériels et biens nécessaires au service ;
Coordonner et contrôler les sous-traitants et plus généralement l'ensemble des intervenants associés à l'exploitation et à la gestion du réseau ;
Apporter à la CA son conseil et son expertise pour améliorer le réseau de transport et les services de mobilité au cours de l'exécution du contrat ;
Produire pour le compte de la CA l'ensemble des informations de suivi de l'activité permettant le contrôle de l'AOM via la production d'un rapport annuel et de toute information prévue au contrat (tableaux de bord de suivi, etc.).

4.6 Moyens mis à disposition du délégataire

Les moyens suivants seront notamment mis à disposition du délégataire :

- Mobilier urbain : poteaux d'arrêts

Moyens du contrat actuel pouvant être repris dans le cadre de la prochaine concession :

- les véhicules (suivant inventaire).

4.7 Qualité de service et pénalités

Le concessionnaire se verra imposé, sous peine de pénalités, le respect d'un niveau de qualité de service.

4.8 Conditions financières et tarifaires

Le délégataire sera rémunéré sur la base des éléments figurant dans son compte d'exploitation prévisionnel, en tenant compte de l'atteinte des objectifs de qualité de service et de fréquentation définies contractuellement.



4.9 Suivi et contrôle de l'exploitation

4.9.1 Société dédiée

La CA exigera que le concessionnaire soit une société dédiée dont l'objet sera exclusivement la gestion du réseau de transport dans les conditions prévues au contrat.

4.9.2 Subdélégation et sous-traitance

Le concessionnaire aura l'interdiction de procéder à la subdélégation des prestations objet du contrat.

Il pourra procéder à la « sous-traitance » ou au recours à la prestation de service pour l'exécution de certaines de ses prestations : le délégataire pourra conclure avec des tiers, sous sa seule responsabilité et en conservant l'intégralité des risques d'exploitation du service, des contrats de prestation de services en vue de l'assister dans l'exécution du service public qui lui a été délégué, dans les conditions définies contractuellement.

4.9.3 Contrôles

La CA conservera le contrôle du service et devra obtenir du concessionnaire tous les renseignements nécessaires à l'exercice de ses droits et obligations, et ce, dans tous les domaines : exploitation, technique, comptable, environnemental, etc.

Le délégataire sera notamment soumis à des mesures de contrôle relevant à la fois des obligations contractuelles et des obligations réglementaires.

À cet effet, conformément à l'article L.3131-5 du code de la commande publique, le délégataire produira chaque année, avant le 1^{er} juin, à la CA, un rapport comportant notamment les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution du contrat et une analyse de la qualité de service.

Ce rapport sera assorti d'une annexe permettant à la CA d'apprécier les conditions d'exécution du service public. Le contenu de ce rapport sera conforme aux exigences prévues par les articles R3131-3 et R3131-4 du code de la commande publique.

En outre, la CA pourra à tout moment mettre en place un audit soit par ses propres services, soit dans le cadre d'un marché de contrôle spécifique avec production de rapports ad hoc par le tiers désigné.

4.9.4 Sanctions

Dans le cadre du futur contrat, LA CA aura la possibilité de prévoir des sanctions applicables en cas de manquements du concessionnaire à ses obligations contractuelles. Ces sanctions pourront aller, selon la gravité des cas ou des manquements, de sanctions pécuniaires à la sanction résolutoire.



4.10 Exclusivité

LA CA confiera au concessionnaire l'exclusivité de l'exploitation des services qu'il exploite sur son ressort territorial.

(Les services scolaires inter urbains ne sont pas inclus)

4.11 Personnel

En application de l'article L.1224-1 du code de travail, les contrats de droit privé des salariés actuellement affectés au service de transports en commun seront automatiquement transférés au futur concessionnaire.

Les salariés bénéficieront en outre d'un maintien d'une garantie de rémunération d'un montant annuel minimal égal à la rémunération dont ils ont bénéficié les douze derniers mois.

4.12 Assurance

Le délégataire sera tenu de souscrire les assurances liées à sa responsabilité d'exploitant.

4.13 Fin du contrat

La délégation de service public ne pourra être tacitement reconduite.

Au terme de la convention et ce, pour quelque raison que ce soit, l'ensemble des biens, équipements et installations indispensables à l'exploitation des services seront remis par le concessionnaire à la CA en bon état d'entretien, compte tenu de leur âge, selon les modalités et aux conditions à définir dans la convention.

5 PROCÉDURE À METTRE EN ŒUVRE



Au vu de la présente analyse, il est proposé au Conseil communautaire de lancer une procédure de publicité et de mise en concurrence dite « restreinte » conformément aux dispositions du code de la commande publique, pour l'attribution d'une concession de service public et des articles L.1411-1 et suivants et R.1411-1 et suivants du code général des collectivités territoriales.

Cette procédure se déroulera selon les étapes suivantes :

- saisine du CST et de la CCSPL ;
- délibération du conseil communautaire sur le principe de la concession et le lancement de la procédure ;
- publication d'un avis de concession et mise à disposition du DCE
- réception des candidatures par les services de la CA ;
- ouverture des candidatures par les services de la CA ;
- Analyse et établissement de la liste des candidats admis à déposer une offre par la Commission de délégation de service public (CDSP) ;
- Ouverture des offres par les services de la CA ;
- Analyse et avis de la CDSP sur les offres initiales ;
- Décision du président de la CA sur les candidats invités à négocier ;
- Négociations avec le(s) candidat(s) ;
- Réception, analyse et choix du conseil communautaire sur les offres finales, sur proposition du Président ;
- Délibération du conseil communautaire en fin de procédure, sur le choix du président.