



## Communauté de communes Intercommunalité de la Vire au Noireau

### RAPPORT DE PRESENTATION SUR LE PRINCIPE DE LA DELEGATION DE SERVICE PUBLIC DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC ET DES MOBILITES

Article L.1411-4 du CGCT

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

#### I. INTRODUCTION

La commune de Vire Normandie exerçait la compétence mobilité au travers d'une délégation de service public pour le transport public urbain dont l'échéance est fixée au 31 août 2024.

La communauté de communes « Intercommunalité de la Vire au Noireau » (l'IVN) a délibéré en date du 25 mars 2021 en vue de prendre la compétence mobilité au 1<sup>er</sup> juillet 2021.

Par délibération en date du 17 mai 2021, la commune nouvelle de Vire Normandie a transféré sa compétence « mobilité » à l'IVN.

A l'appui de ces délibérations, l'IVN est donc devenue l'Autorité délégante pour la DSP mobilité en cours dont l'échéance est fixée au 31 août 2024.

Cette délégation de service public concerne :

- La ligne régulière intra Vire
- Les services scolaires Intra-Vire
- Les services scolaires sur le périmètre des communes déléguées

Le service des transports publics de voyageurs a été délégué à la société Voyages ROBERT, depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2019 pour une durée de 5 années. La nouvelle convention prendra effet au 1<sup>er</sup> septembre 2024.

Le présent rapport a donc pour objet :

- dans un premier temps, de présenter un exposé de l'application de l'actuelle convention (II) ;
- dans un second temps, d'exposer les arguments en faveur d'une gestion déléguée du service public de transport régulier de personnes de l'IVN (III)
- dans un troisième temps, de présenter les caractéristiques des prestations que devrait assurer le délégataire dans le cadre de la convention de délégation de service public envisagée (IV).

## **II. BILAN DE L'ACTUELLE CONVENTION DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC**

### **Présentation du réseau actuel et de son économie**

Le service de transport « AMIBUS », objet de la DSP, comprend actuellement :

- Une ligne urbaine desservant la commune déléguee de Vire
- 20 circuits scolaires desservant les communes délégues
- 9 circuits scolaires Intra-Vire

Il se caractérise en 2022 par :

- Environ 221 847 voyages,
- 220 412 kilomètres commerciaux parcourus,
- L'AOM conserve la charge de la mise en œuvre des points d'arrêts du réseau,
- Le délégataire exploite 1 minibus urbain + 13 autocars scolaires standards

### Chiffres clés année 2022 :

Source – rapports d'activité du Délégataire 2022 :

	<b>2022</b>
km commerciaux	<b>220 412</b>
Fréquentation	<b>221 847</b>
Recettes commerciales usagers HT	<b>32 600</b>
Contribution financière (actualisée)	<b>791 523 €</b>

## **III. PRESENTATION DES MODES DE GESTION ENVISAGEABLES**

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982 (dite « LOTI »), codifiée au Code des Transports a consacré les transports publics de voyageurs comme un service public relevant de la compétence exclusive des collectivités publiques.

L'Article L1221-3 du Code des Transports instaurent le libre choix du mode d'exploitation du service :

- soit le service public est directement organisé en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial,
- soit il est exécuté par une entreprise dans le cadre d'une convention conclue avec l'Autorité Organisatrice, contrat, qui relève pour ses modalités de passation du Code de la commande publique, d'une Concession de service public (délégation de service public au sens des articles L.1411-1 et suivants du CGCT) ou d'un marché public.

### **3.1 La gestion directe**

L'article R1221-1 Code des Transports (codifiant l'article 12 du décret n° 85-891 du 16 août 1985 modifié relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes) distingue deux formes de régies que sont soit des établissements publics à caractère industriel et commercial, soit des régies dotées de la seule autonomie financière.

### **3.1.1 La régie dotée de la seule autonomie financière**

Dans cette hypothèse, la régie financière est dotée de la seule autonomie financière et non de la personnalité morale. Le Code des Transports comporte trois articles succincts relatifs au mode de fonctionnement des régies dotées de la seule autonomie financière.

Le directeur est désigné par l'exécutif de l'autorité organisatrice. Il agit dans le cadre des délégations reçues de l'autorité organisatrice (art. R.1221-7). L'agent comptable est le comptable de la collectivité locale concernée (art. R.1221-8), et les recettes et les dépenses de la régie font l'objet d'un budget annexe à celui de l'autorité organisatrice (art. R.1221-9).

Faute de dispositions plus précises relatives aux modalités d'organisation (statuts, montant de la dotation initiale) et de fonctionnement des régies dotées de la simple autonomie financière, il conviendra de se référer aux dispositions des articles L.2221-1 à L.2221-9 et L.2221-11 à L.2221-14 (dispositions applicables aux régies dotées de la seule autonomie financière) et R.2221-72 à 94 (dispositions propres aux régies dotées de la seule autonomie financière, chargées de l'exploitation d'un service public à caractère industriel et commercial) du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT).

### **3.1.2 La régie dotée de l'autonomie financière et de la personnalité morale**

Dans ce cas, la régie correspond à un établissement public industriel et commercial (EPIC) qui a donc une personnalité juridique propre, distincte de l'Autorité Organisatrice et bénéficie de l'autonomie financière. Elle dispose en conséquence de ses propres structures. Le Code des Transports encadre le mode de fonctionnement de ces EPIC (arts. R1221-2 à R1221-6).

L'autonomie de l'établissement public se traduit par l'exercice du pouvoir de décision conféré à la régie à travers les délibérations de son conseil d'administration.

C'est en effet le conseil d'administration qui décide de l'ensemble des questions relatives au fonctionnement de la régie, ce qui n'est pas le cas de la régie dotée de la seule autonomie financière : vote du budget, sort des biens de la régie, affectation du résultat, création et suppression des emplois. Les organes de la régie personnalisée disposent d'une plus grande autonomie de gestion.

La régie est administrée par un conseil d'administration qui élit en son sein son président. Le conseil d'administration est composé d'au moins neuf membres ; il comprend des représentants du personnel sans que le nombre de ces derniers puisse excéder le tiers des membres du conseil. Les administrateurs sont désignés par l'organe délibérant de l'Autorité Organisatrice. La durée de leur mandat est de trois ans ; ce mandat est renouvelable (art. R.1221-2).

Le directeur est nommé par le conseil d'administration. Il est responsable de son activité devant le conseil d'administration. Il assiste aux séances de cette assemblée. Outre les pouvoirs qui peuvent lui être délégués par le conseil d'administration, il a autorité sur le personnel, fixe l'organisation du travail, prépare le projet du budget et en assure l'exécution (art. R.1221-3).

L'agent comptable est soit un comptable direct du Trésor nommé par le ministre chargé du budget après information préalable de l'Autorité Organisatrice, soit un agent comptable spécial nommé par le préfet, sur proposition du conseil d'administration, après avis du trésorier payeur général et placé sous l'autorité administrative du directeur (art. R.1221-4).

Le règlement intérieur détermine les modalités juridiques et financières de fonctionnement de la régie. Le cahier des charges fixe les obligations de la régie à l'égard des usagers et des tiers (art. R.1221-5).

## **3.2 La gestion contractuelle**

L'exploitation d'un réseau de transport peut être gérée dans le cadre d'un contrat, qui relève pour ses modalités de passation du Code de la commande publique.

### **3.2.1 La délégation de service public (Concession de service public)**

La délégation de service public implique que le délégataire se voit confier une mission globale et complète, qui ne saurait être assimilée à une prestation de service. Le délégataire doit être en charge de la gestion et de l'exploitation du service c'est-à-dire qu'il combine un ensemble de moyens financiers,

matériels, humains et techniques de nature à répondre aux objectifs assignés par l'autorité organisatrice.

Dans sa conception traditionnelle, l'objet d'une délégation de service public implique un véritable transfert de gestion et de responsabilités vers le cocontractant.

L'article L.1121-1 du Code de la Commande publique est rédigé comme suit :

*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.*

L'article L1121-3 du Code de la Commande publique précise :

*Un contrat de concession de services a pour objet la gestion d'un service. Il peut consister à concéder la gestion d'un service public.*

*Le concessionnaire peut être chargé de construire un ouvrage ou d'acquérir des biens nécessaires au service.*

*La délégation 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.*

Trois éléments sont à prendre en compte pour caractériser une convention de délégation de service public :

- Le concédant est une personne morale de droit public,
- Le contrat a pour objet la gestion d'un service public (avec la possibilité de confier au déléataire la construction des ouvrages ou d'acquérir les biens),
- Une délégation de service public implique l'existence d'un transfert de risque, lequel implique une réelle exposition aux aléas liés à son activité. L'existence du versement d'une contribution financière par la communauté de communes n'est pas antinomique avec la qualification de délégation de service pour autant que sa participation n'affecte pas le risque réel d'exploitation du service délégué.

Cette analyse par le risque d'exploitation est directement issue de la Jurisprudence de la Cour de Justice de l'Union Européenne et de la Directive communautaire n° 2014/23 du 26 février 2014 sur les concessions de services laquelle dispose (article 5) :

*« L'attribution d'une concession de travaux ou d'une concession de services implique le transfert au concessionnaire d'un risque d'exploitation lié à l'exploitation de ces travaux ou services, comprenant le risque lié à la demande, le risque lié à l'offre ou les deux. Le concessionnaire est réputé assumer le risque d'exploitation lorsque, dans des conditions d'exploitation normales, il n'est pas certain d'amortir les investissements qu'il a effectués ou les coûts qu'il a supportés lors de l'exploitation des ouvrages ou services qui font l'objet de la concession. La part de risque transférée au concessionnaire implique une réelle exposition aux aléas du marché, telle que toute perte potentielle estimée qui serait supportée par le concessionnaire ne doit pas être purement nominale ou négligeable »*

Il y a sur ce point une convergence en ce que l'attribution d'une concession (une délégation de service public en l'espèce) « *implique le transfert au concessionnaire du risque d'exploitation lié à l'exploitation de ces travaux ou services, comprenant le risque lié à la demande, le risque lié à l'offre ou les deux* ».

### 3.2.2 *Le marché public de service*

La passation d'un marché public n'implique pas, dans le principe, un transfert du risque commercial à l'exploitant, lequel risque est consubstancial de la délégation de service public.

La passation d'un marché public implique en revanche un quasi-fonctionnement en régie. En effet, la communauté de communes va confier une prestation de service à un tiers, sans lui transférer l'exploitation du service.

En contrepartie de la prestation de service, l'Autorité Organisatrice rémunère le prestataire sur la base d'un prix forfaitaire (coût kilométrique par exemple) qui couvre les charges d'exploitation de l'entreprise sur la base d'une offre de service donnée et ce, sans aucun lien en théorie avec les résultats commerciaux (fonction de la fréquentation).

Quels que soient les résultats de son activité, le prestataire n'en subira donc pas les conséquences financières et sera rémunéré à hauteur du prix contractuellement défini dans l'acte d'engagement, sauf à intégrer un mécanisme de bonus/malus en fonction du niveau de fréquentation par exemple. Toutefois, il conviendra de quantifier et de plafonner le système bonus/malus afin d'éviter un risque de requalification du marché en convention de délégation de service public.

Par ailleurs, la passation d'un tel contrat impliquerait la mise en place d'une organisation comptable particulière pour la perception et la gestion des recettes du service. En effet, dans le cadre d'un marché public, les recettes encaissées par le prestataire auprès des usagers doivent être reversées dans les comptes de la communauté de communes.

Considérées comme des fonds publics, leur encaissement est soumis aux règles de la comptabilité publique. Une régie de recettes devrait par conséquent être instituée pour l'encaissement de fonds publics, conformément aux dispositions du décret du 29 décembre 1997 relatif aux régies d'avances et de recettes (interdiction de la mise en place d'un mandat de perception – Avis du CE du 13 février 2007) et en l'absence de toute habilitation législative visée à l'article L.1611-7-1 du CGCT.

Le prestataire aura l'obligation de reverser les recettes dans la caisse du comptable public et de procéder à une reddition des comptes avec les justificatifs comptables au minimum une fois par mois à l'Autorité Organisatrice.

## 3.3 **Un mode d'exploitation alternatif entre une gestion « publique » et une gestion « privée » contractualisée**

### 3.3.1 *L'exploitation dans le cadre d'une société publique locale*

Pour moderniser l'action locale et la gestion des services publics locaux, le législateur français a mis à la disposition des collectivités territoriales et de leurs groupements une nouvelle forme d'entreprise, présentant les avantages de la notion communautaire de « *prestations intégrées* » (également appelée « *in house* » ou « *quasi-régie* »).

En effet, faisant suite à l'évolution de la jurisprudence de la Cour de Justice de l'Union Européenne sur le régime dit du « *in house* »<sup>1</sup>, le législateur est intervenu dans un premier temps à titre expérimental dans le domaine de l'aménagement (SPLA) puis a pérennisé et diversifié le domaine d'intervention des *sociétés publiques locales*, lesquelles ont vocation à être utilisées par les collectivités locales actionnaires sans mise en concurrence, dans le respect du droit communautaire.

Néanmoins, pour répondre à la définition communautaire des prestations intégrées, deux conditions sont requises :

<sup>1</sup> Régime dérogatoire du droit de la commande publique permettant aux collectivités et à leurs groupements de confier à des sociétés des prestations sans mise en concurrence, sous certaines conditions.

- La collectivité doit exercer sur la structure cocontractante **un contrôle analogue** à celui qu'elle exerce sur ses propres services, ce qui suppose notamment, au regard de la jurisprudence communautaire, que son **capital soit totalement et exclusivement public**, ce qui implique :
  - i. un actionnariat exclusivement public : la détention du capital de la SPL par des actionnaires strictement publics est une condition indispensable à la reconnaissance d'une relation « in house » (capital 100 % public – 2 actionnaires minimum),
  - ii. un lien de dépendance institutionnel fort : les statuts de la SPL doivent permettre à la personne publique qui la détient d'exercer un contrôle étroit et réel sur ses activités. Les principales décisions devront être prises par le conseil d'administration de sorte que la société ne jouisse que d'une autonomie décisionnelle limitée ; les principales décisions devant relever des collectivités actionnaires.
- La structure cocontractante doit réaliser **l'essentiel de son activité avec la ou les collectivités qui la détiennent** ce qui implique :
  - i. des activités exercées pour le compte exclusif des actionnaires : contrairement aux SEML, la SPL ne peut donc pas intervenir :
    - pour le compte de personnes publiques ou privées non-actionnaires, même dans le respect des règles de la commande publique et même à titre accessoire,
    - pour leur propre compte, même de manière marginale<sup>2</sup>.
  - ii. des activités exercées sur le territoire des actionnaires : contrairement aux SEML, la SPL exerce ses activités exclusivement sur le territoire des collectivités territoriales ou des EPCI qui en sont membres. Il n'est donc pas possible de créer une SPL pour gérer un équipement situé en dehors du territoire des collectivités actionnaires.

L'hypothèse de la création d'une Société publique locale (SPL) impliquerait un actionnariat exclusivement public et nécessiterait par conséquent la constitution d'une société entre la communauté de communes et une autre structure publique.

Dans un arrêt en date du 14 novembre 2018 (req. n°405628), le Conseil d'État a apporté un éclairage sur la possibilité, ou non, pour une collectivité, d'être membre d'une société publique locale (SPL). Adoptant une interprétation particulièrement stricte des dispositions de l'article L. 1531-1 du Code général des collectivités territoriales, le Conseil d'État a jugé qu'une collectivité pouvait être actionnaire d'une SPL, sous réserve qu'elle exerce, non pas quelques-unes, mais *l'ensemble des compétences constituant l'objet social de la SPL*, ce qui limitait la constitution d'une telle structure au cas d'espèce.

Compte tenu de l'arrêt du Conseil d'Etat précité, le législateur est rapidement intervenu afin de modifier les conditions nécessaires pour la création d'une société publique locale (Loi n° 2019-463 du 17 mai 2019 tendant à sécuriser l'actionnariat des entreprises publiques locales) et de disposer, au-delà de la complémentarité des activités, que « *La réalisation de l'objet de ces sociétés concourt à l'exercice d'au moins une compétence de chacune des collectivités territoriales et de chacun des groupements de collectivités territoriales qui en sont actionnaires.* ».

Si les conditions de création d'une SPL s'assouplissent, il n'en demeure pas moins que la création d'une telle structure relève d'une quasi-régie (absence de mise en concurrence) mais ne répond pas à l'organisation envisagée par la communauté de communes.

Enfin, au regard de la loi n°2015-991 du 7 août 2015, dite loi « *NOTRE* » qui affecte la compétence transport aux Autorités Organisatrices de transports et supprime la clause générale de compétence des Départements et transfert la compétence transport aux Régions, il est improbable en l'état de constituer une SPL avec la Région ou une autre AOM souhaitant créer une SPL.

---

<sup>2</sup> Article L.1531-1 et Circulaire du 29 avril 2011 point 1.3.

### 3.3.2 L'exploitation dans le cadre d'une société d'économie mixte (SEML)

Une SEML est une société de droit privé associant des collectivités territoriales (communes, départements, régions et leurs groupements et, une ou plusieurs personnes privées ainsi, éventuellement, qu'une ou plusieurs autres personnes publiques, pour réaliser des opérations d'aménagement, de construction, exploiter des services publics à caractère industriel ou commercial, ou pour toute autre activité d'intérêt général (art. L.1521-1 du CGCT).

Les collectivités territoriales et leurs groupements détiennent, séparément ou à plusieurs, plus de la moitié du capital de ces sociétés et des voix dans les organes délibérants (art. L.1522-1 du CGCT) et la participation des actionnaires autres que les collectivités territoriales et leurs groupements ne peut être inférieure à 15 % du capital social (art. L.1522-2 du CGCT)

L'hypothèse d'une SEML n'aurait qu'un intérêt limité dans la mesure où :

- en tant qu'opérateur privé (même à capital mixte), la SEML ne pourrait bénéficier de l'application de la théorie des « *prestations intégrées* » précitée (cf. 3.3.1) et ferait obligatoirement l'objet d'une procédure de mise en concurrence,
- le risque d'exploitation supporté par la SEML dans le cadre d'une délégation de service public serait in fine supporté par ses actionnaires en cas de déficit (et principalement la communauté de communes, en qualité d'actionnaire majoritaire),
- l'exploitation en SEML (comme en SPL) nécessiterait peut être dans un premier temps une assistance technique d'un groupe pour la réalisation d'un certain nombre de prestations aujourd'hui réalisées par les fonctions supports du Délégataire.

### 3.3.3 L'exploitation dans le cadre d'une société d'économie mixte à opération unique (SEMOP)

La SEMOP présente les mêmes caractéristiques que la SEML à la seule différence qu'elle est constituée, pour une durée limitée, à titre exclusif en vue de la conclusion et de l'exécution d'un contrat avec la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales dont l'objet unique est (art. L.1541-1 du CGCT) :

- soit la réalisation d'une opération de construction, de développement du logement ou d'aménagement ;
- soit la gestion d'un service public pouvant inclure la construction des ouvrages ou l'acquisition des biens nécessaires au service ;
- soit toute autre opération d'intérêt général relevant de la compétence de la collectivité territoriale ou du groupement de collectivités territoriales.

L'hypothèse d'une SEMOP n'aurait également qu'un intérêt limité pour les raisons exposées ci-dessus concernant les SEML.

## 3.4 La caractérisation des modes de gestion

Dans le choix du mode de gestion de son réseau de transports, l'Autorité Organisatrice bénéficie par conséquent d'une alternative entre : « faire » ou « faire-faire », c'est-à-dire choisir entre la gestion directe ou la gestion contractuelle avec un degré plus ou moins important d'autonomie accordé à l'exploitant.

Chacun des deux modes de gestion présente ses avantages et ses inconvénients. Toutefois, le critère essentiel de distinction est celui du transfert de risque, qui dans le domaine des transports se caractérise notamment par les **finances** (la maîtrise des charges), **le marketing** (la fréquentation des services), **les ressources humaines** (gestion du personnel) et la technicité d'optimisation.

Si l'Autorité Organisatrice supporte l'intégralité des risques dans l'hypothèse d'une gestion directe, ce dernier est transféré pour l'essentiel au délégataire en cas de gestion déléguée.

Cela dépend du niveau de délégation du risque qu'elle entend supporter :

- internalisation importante dans le cadre d'une régie, limitée dans le cas d'un établissement public (EPIC), notamment en matière sociale : dans le premier cas, l'ensemble du personnel roulant et non roulant est intégré sous la responsabilité directe de l'Autorité Organisatrice (régie à simple autonomie financière), dans le cas de l'EPIC, le personnel est rattaché à l'établissement,
- externalisation plus ou moins limitée dans le cadre d'un marché public mais totale avec la délégation de la gestion du service à une entreprise privée (si les investissements sont confiés au délégataire), l'autorité organisatrice reportant alors dans un cadre défini au préalable le risque d'exploitation et le risque commercial sur un tiers extérieur.

D'un point de vue technique, l'Autorité Organisatrice a toutefois la possibilité en régie (directe ou en EPIC) de se faire assister par un groupe dans le cadre d'une convention d'assistance, ou de sous-traiter une partie du service à un prestataire privé dans le cadre de marchés publics (par exemple pour la production du service et/ou l'entretien des biens). Dans ce cas, la régie dotée de l'autonomie financière ou l'EPIC sont assujettis aux procédures prévues par le code de la commande publique.

En principe, la gestion directe en régie est destinée à permettre une meilleure maîtrise du service par l'Autorité Organisatrice : strict contrôle des modalités de fonctionnement, transparence totale de l'information, maîtrise de l'action commerciale et sociale, absence de marges et d'impôts sur les sociétés, etc.

Un tel choix suppose cependant que l'Autorité Organisatrice dispose dans une large mesure des outils de cette maîtrise ou bénéficie d'une assistance : capacité à organiser la production (graphique, roulements, remplacement en cas d'absence, etc.), capacité à mettre en œuvre une politique commerciale et marketing dynamique, développement technologique et commercial...

En outre, au-delà de 2 véhicules, elle devra également disposer d'une personne attestataire de la « capacité transport de voyageurs ».

La délégation de service public et dans une moindre mesure le marché public présentent des caractéristiques différentes en termes d'organisation et de gestion : elle permet d'abord d'externaliser les responsabilités de l'exploitation du réseau, au niveau de la production du service (marché public) de la politique commerciale et marketing (D.S.P.), de bénéficier du savoir-faire des exploitants (graphicage, roulements, formation du personnel,...), de pouvoir le cas échéant bénéficier d'économies d'échelle grâce à une organisation optimisée du réseau de transport (détachement à temps partiel de personnes de l'entreprise, assistance du siège, etc.).

### 3.5 Conclusion sur le choix du mode de gestion

Le choix du type de contrat impacte directement les modalités, et donc les enjeux, dudit contrat, notamment sur la répartition du risque commercial. Dans le domaine des transports publics de voyageurs, il existe trois grands types de relations contractuelles.

Ce choix dépend principalement de la répartition du risque commercial (sur les recettes) entre l'Autorité Organisatrice et l'exploitant, le risque sur les coûts d'exploitation étant assumé par l'exploitant :

- ➔ L'entreprise s'engage sur les coûts d'exploitation (charges) et sur les recettes commerciales (contrat actuellement en vigueur). Il s'agit des contrats dits à « contribution financière forfaitaire ». Ce sont les contrats qui délèguent à l'exploitant l'intégralité du risque dit industriel (sur l'évolution des dépenses de l'exploitation) et le risque commercial (sur l'évolution des recettes de l'exploitation). Il s'agit d'une convention de délégation de service public, contrat par lequel l'exploitant assure sa rémunération à partir des recettes commerciales et d'une contribution forfaitaire fixée sur la durée du contrat (à offre kilométrique constante et hors révision).
- ➔ L'entreprise s'engage sur les coûts d'exploitation, mais le risque sur les recettes est assumé par l'autorité organisatrice. Il s'agit des contrats de « gestion à prix forfaitaire ». C'est de sa capacité à maîtriser l'évolution des dépenses au regard de cette rémunération que l'exploitant pourra dégager un résultat. Ces contrats disposent parfois d'un système d'intéressement directement ou indirectement lié à l'évolution de la fréquentation ou des recettes du trafic du

service, qui entraîne un accroissement ou une diminution du résultat de l'exploitant. Il convient de noter que ce type de contrat relève aujourd'hui de la catégorie des marchés publics. L'entreprise ne s'engage que sur un montant de charges rémunéré directement par l'Autorité Organisatrice. Les recettes tarifaires sont des fonds publics qui restent propriétés de l'Autorité Organisatrice.

- ➔ L'autorité organisatrice assume l'intégralité des risques : risque sur les coûts d'exploitation et le risque sur les recettes commerciales. Il s'agit des contrats de « régie intéressée ou de gérance », dans lesquels l'autorité organisatrice assume les risques industriels et commerciaux. La rémunération propre de l'exploitant est fixée contractuellement et ne couvre en fait que ses prestations de gestionnaire. Cette rémunération est généralement assortie d'un système d'intéressement sur l'évolution de certains paramètres de l'exploitation (comme par exemple l'évolution des dépenses, de la fréquentation ou des recettes de trafic).

Dans le cadre d'une délégation de service public, l'IVN pourrait bénéficier du savoir-faire acquis par les exploitants dans l'organisation et la gestion des réseaux contraints pour faire face aux évolutions de services.

Par ailleurs, la contractualisation en délégation de service public permettrait à l'IVN de maîtriser la charge qui lui incombe sur la durée du contrat (le coût étant fixée contractuellement pour chacune des années, et évoluant ensuite par application d'une formule indicielle connue à l'avance).

Enfin, ce mode de contractualisation conduirait le déléataire à supporter le risque sur les charges du service mais surtout sur les recettes d'exploitation, car faute d'atteindre ses objectifs quantifiés et contractualisés, la contribution de l'IVN reste, à périmètre constant, identique.

**En conséquence, il est proposé de retenir comme mode de gestion du réseau de transports la gestion contractuelle de type délégation de service public dans le cadre d'une convention à contribution financière forfaitaire.**

## IV. LES CARACTÉRISTIQUES DU PROCHAIN CONTRAT

### 4.1 Le périmètre de la délégation

Le réseau de transports publics urbains de voyageurs qui constitue le service public délégué, comprend les services de desserte urbaine de Vire Normandie ainsi que les transports scolaires de Vire Normandie.

Il ne comprend pas les services scolaires réalisés sur le reste du territoire, qui restent exploités par la Région Normandie en accord avec l'IVN, ni les services réguliers ordinaires actuellement organisés par la Région.

Dans le cadre de la volonté de l'IVN de prendre en compte toutes les mobilités et notamment les mobilités des territoires moins denses, plus ruraux, il est également prévu de demander au futur déléataire la possibilité de mettre en œuvre, dès le début ou dans le courant de la DSP, de nouvelles dessertes, en lignes régulières voire en modes de transports à la demande, voire d'autres services tels que la mise en œuvre de solutions de covoiturage dynamique, d'autopartage, peut-être même réfléchir à des mobilités douces (vélos en libre-service ou location humanisée), ...

### 4.2 Les grands principes du futur contrat

#### Les missions du déléataire

Les missions du Déléataire seront principalement :

- Offrir un niveau de service adapté aux déplacements du grand public, intégrer des solutions de mobilités pour les salariés durant toute l'année et les vacances scolaires, en assurant pour les actifs des liaisons adaptées et des temps de parcours rapides vers les zones d'emplois ou les pôles d'échanges,

- Prendre en compte dans l'adaptation du réseau les besoins et nouvelles habitudes de déplacement (tout au long de la journée) et d'adapter l'offre de transport (fréquence, amplitude, itinéraires, ...) aux besoins de la demande en tenant compte :
  - des zones d'habitat denses qui se sont développées ou en projet
  - des zones d'activités (existantes et en projet)
  - des zones commerçantes et commerciales
  - des futures opérations immobilières
  - des nouveaux pôles génératrices de trafic
- Desservir de manière performante les établissements scolaires et d'enseignements,
- Relier directement les quartiers d'habitat dense aux zones d'emplois et d'enseignement,
- Répondre par un système de transport adapté à la desserte des polarités de la ville de Vire Normandie, d'envisager des solutions de dessertes des deux villes pôles de Vire et de Condé sur Noireau, tout en réfléchissant à un système de transport pour assurer la desserte des principaux générateurs de déplacement sur les autres polarités du territoire,
- Offrir des solutions de dessertes adaptées aux zones peu denses, dans le respect des contraintes budgétaires de l'AOM,
- Conseiller l'AOM en vue de favoriser la multimodalité et l'intermodalité des transports, y compris en termes d'innovation sur les sujets de mobilités au sens large,
- Mettre en avant dans la politique de communication le rôle des transports collectifs pour la protection de l'environnement, par l'augmentation de la part de marché des transports collectifs urbains,
- Respecter les normes environnementales en vigueur et proposer toutes mesures permettant de contribuer à la prise en compte du développement durable,
- Prendre en compte les dispositions de l'AOM en matière d'accessibilité,
- Proposer une tarification attractive commercialement, c'est-à-dire simple d'usage et facilement lisible et compréhensible pour attirer de nouveaux usagers et les inciter à l'usage du bus plutôt que de la voiture, et ainsi développer les ventes de titres et les recettes tarifaires,
- Proposer une politique d'information et d'actions marketing et commerciales, orientée sur la captation de nouveaux usagers,
- Développer une image dynamique et novatrice de la mobilité au sein de l'IVN,
- Poursuivre la politique d'amélioration de la qualité du service de transport rendue aux usagers,
- Maîtriser les charges d'exploitation et augmenter le taux de couverture des charges par les recettes commerciales,
- Veiller au bon état des biens mis à sa disposition et nécessaires à l'exploitation, dont il assure l'entretien et la maintenance,
- Assister et conseiller l'Autorité Délégante dans le choix des matériels dont elle assure l'investissement dans le cadre de l'exploitation du service.

### **La durée du futur contrat**

Le contrat actuel est d'une durée de 5 ans. Pour le futur contrat, une durée de 5 ans est également envisagée. En effet, l'IVN poursuit ses réflexions sur l'organisation de la mobilité sur son territoire, sur les transports scolaires, sur les mobilités douces et/ou innovantes, et pourra ainsi se projeter sur cette durée pour préparer une future DSP plus ambitieuse d'ici là.

## **Statut du délégataire**

Il pourrait être demandé au Délégataire de constituer une société dédiée, ayant un établissement sur le territoire, pouvant présenter des comptes, clairement identifiés, de la délégation de service public. Néanmoins, il conviendra de mesurer l'impact financier de cette demande.

## **Reprise du personnel**

Le nouveau délégataire devra reprendre le personnel de l'actuel délégataire, en application de l'article L. 1224-1 du Code du travail.

## **Les investissements – répartition des charges d'entretien et de renouvellement**

L'Autorité Organisatrice ne mettra à la disposition du délégataire aucun bien.

Les investissements en matière d'équipement des points d'arrêts (poteaux et abri-voyageurs) sont à la charge de l'Autorité délégante et ou des communes, en tout état de cause, ils ne relèvent pas de la responsabilité du Délégataire.

Le Délégataire aura la charge d'apporter les installations (dépôt, agence commerciale, atelier, ....), l'ensemble des matériels roulants, et équipements nécessaires à la réalisation du service tel que défini au document programme de la consultation. Il sera responsable du nettoyage, de l'entretien courant et de la maintenance courante des biens et installations dont il a la charge.

## **Tarification du service**

Les tarifs en vigueur en 2023 seront maintenus dans le cadre du cahier des charges. Le délégataire évaluera ses engagements de recettes sur cette base.

L'Autorité Organisatrice peut, à tout moment, modifier les tarifs, sous réserve de prendre en charge les compensations éventuelles dues au délégataire. Le projet de contrat précisera le mode de calcul desdites compensations.

## **Régime économique et financier de la délégation**

Dans le cadre d'une délégation de service public "à contribution financière forfaitaire", l'exploitant s'engage, à ses seuls risques et pendant toute la durée de la convention, sur le fondement d'un compte prévisionnel d'exploitation qu'il aura lui-même établi en amont de la conclusion du contrat (coût d'exploitation et recettes diverses) au regard de la configuration du réseau et des tarifs fixés.

L'Autorité Délégante verse au délégataire une contribution financière forfaitaire en contrepartie des sujétions de service public qu'elle impose à son délégataire : itinéraires, fréquences, amplitude horaire...

Pour couvrir les charges de fonctionnement du réseau, l'exploitant bénéficie :

- des recettes perçues des usagers pour son propre compte (vente de titres, amendes, etc.),
- des recettes annexes (publicités, etc.)
- de la contribution financière forfaitaire, en euros constants.

Le délégataire est par conséquent responsable de la gestion financière et des éventuelles pertes d'exploitation qu'il pourrait enregistrer, sous certaines réserves liées notamment à des circonstances extérieures exceptionnelles type cas de force majeure.

Par ailleurs, le contrat prévoira les modalités d'un intérressement de l'Autorité Organisatrice aux recettes commerciales, dans l'hypothèse où le résultat dégagé serait supérieur aux prévisions du délégataire. Les modalités de détermination de cet intérressement seront fixées contractuellement à l'issue des négociations.

Toute modification des conditions d'exécution du service de transport donnera lieu à une révision par avenant des relations financières entre le délégataire et l'Autorité Délégante afin de tenir compte de l'évolution des contraintes de service public imposées.

### **Responsabilités**

Le délégataire sera responsable du bon fonctionnement du service dans le cadre du respect des missions qui lui sont confiées. Il fera son affaire de tous les risques et litiges pouvant provenir du fait de son exploitation. Le délégataire est seul responsable vis-à-vis des tiers de tous accidents, dégâts et dommages de quelque nature que ce soit.

### **Modalités de contrôle par la collectivité délégante**

L'Autorité Organisatrice est chargée du contrôle de la bonne exécution des services et du respect des clauses contractuelles.

A ce titre, conformément à l'article L3131-5 du CCP, le délégataire doit remettre à l'Autorité Organisatrice des transports publics, un certain nombre de documents définis contractuellement afin de rendre compte de l'exécution de la délégation de service public.

### **Terme du contrat**

Les cas de fin de contrat seront prévus, dont la résiliation pour motif d'intérêt général, à l'initiative de l'Autorité Organisatrice. Des clauses sur les effets de l'expiration du contrat et la continuité du service public seront également prévues.

### **Démarche Qualité**

Il sera attendu du délégataire la mise en œuvre d'une démarche qualité permettant d'évaluer le service rendu à l'usager, sur la base d'indicateurs, de seuil et d'objectif, de système de mesure. Elle pourra le cas échéant faire l'objet d'un dispositif d'intéressement (Bonus, Malus, ....).

## **V. LES PRINCIPALES ETAPES DE LA PROCEDURE DE PASSATION SONT LES SUIVANTES :**

- |  |                    |
|--|--------------------|
| - AAPC                                     | : mi oct 2023      |
| - Remise des candidatures                  | : mi nov 2023      |
| - Agrément des candidats                   | : mi nov 2023      |
| - Remise des offres                        | : fin février 2024 |
| - Analyse des offres                       | : mars 2024        |
| - Négociation                              | : avril - mai 2024 |
| - Mise au point du contrat                 | : mai 2024         |
| - Approbation par le conseil communautaire | : juin 2024        |

\* \* \*