



SYNDICAT DES MOBILITES PAYS BASQUE-ADOUR

LIGNE 816 - Rapport sur le principe de la délégation de service public et sur les caractéristiques des prestations que devra assurer le délégataire

Comité syndical du 14 décembre 2018

Version, date	Niveau de finalisation
Version n°2 - 6/12/2018	

Validation
<ul style="list-style-type: none"> - Pierre PINTAT, PIERREPINTAT AVOCAT - Marc COURTIN, ESPELIA - Patrice PERROGON, TECURBIS

Rédaction
<ul style="list-style-type: none"> - Pierre PINTAT, PIERREPINTAT AVOCAT - Marc COURTIN, ESPELIA - Patrice PERROGON, TECURBIS

Contribution
SO



SOMMAIRE

PRESENTATION DU PROJET	4
1. RAPPEL DU CONTEXTE	4
2. LES CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU PROJET	4
2.1. Offre de service	4
2.2. Unités d'œuvre	5
2.3. Economie du service	6
2.4. Tarification du service.....	6
2.5. Orientations du SMPBA pour le futur service	6
JUSTIFICATION DU RECOURS A UNE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC	7
1. ANALYSE COMPARATIVE DES MODES DE GESTION	7
1.1. Les modes de gestion directe.....	7
1.2. Les modes de gestion indirecte	8
1.3. Tableau de synthèse	12
2. LE CHOIX DU TYPE DE CONTRAT DE GESTION DELEGUEE	13
PRESENTATION DES PRESTATIONS DU FUTUR DELEGATAIRE	14
1. DESCRIPTION DU SERVICE RENDU	14
1.1. Objet du Contrat	14
1.2. Durée du Contrat.....	14
2. RESPONSABILITES DES PARTIES	14
2.1. L'autorité organisatrice	14
2.2. Le délégataire	14
3. LES MOYENS MIS A DISPOSITION DU DELEGATAIRE.....	15
4. CONDITIONS FINANCIERES ET TARIFAIRES	15
5. SUIVI ET CONTROLE DE L'EXPLOITATION	16
5.1. Création d'une société dédiée	16
5.2. Les contrôles	16
5.3. Les sanctions.....	16
6. FIN DE CONTRAT	17
LA PROCEDURE DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC.....	18

PRESENTATION DU PROJET

1. RAPPEL DU CONTEXTE

Le Syndicat des Mobilités Pays basque-Adour (ci-après « SMPBA ») est l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) sur son territoire. Le SMPBA définit notamment la politique générale des déplacements, détermine l'offre de transport, fixe la politique tarifaire, supporte les gros investissements et contrôle l'exploitation des réseaux.

La Ligne 816 est actuellement exploitée par Transdev Sud-Ouest dans le cadre d'une convention de délégation de service public (ci-après « Contrat ») conclue avec la région Nouvelle Aquitaine depuis le 1^{er} janvier 2012 et transférée au SMPBA pendant l'année 2018.

Le Contrat porte sur l'exploitation d'un service public de transport de personnes.

Le Contrat, d'une durée initiale de sept ans, a été prolongé d'un an, pour une échéance au 31 août 2019.

A l'approche de l'échéance du Contrat, le SMPBA entend organiser une procédure de mise en concurrence afin de désigner le prochain délégataire du service public.

A cette occasion, la Commission consultative des services publics locaux (CCSPL) a été sollicitée avant que le Comité syndical se prononce sur le choix du mode de gestion conformément aux dispositions de l'article L1411-4 du Code général des collectivités territoriales (CGCT).

2. LES CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU PROJET

2.1. Offre de service

Le service de transport qui porte la dénomination Ligne 816 assure la liaison Hendaye Ville – Bayonne Place des Basques (via Urrugne-Saint Jean de Luz, Guéthary Bidart et Anglet) sur le territoire du SMPBA.

En 2018 la ligne présente les caractéristiques suivantes :

- Une longueur de ligne de 41.5km pour 29 arrêts
- Un temps de parcours compris entre 1h20 et 1h40
- Un itinéraire qui suit globalement l'ancienne RN 10 (RD 810)
- Une desserte des principaux générateurs de la zone littorale : Gare de Hendaye, Gare de Saint-Jean, Gare de Biarritz, Aéroport, Campings, Centre du BAB.

La ligne fonctionne selon les périodicités suivantes :

- Une haute saison du 1^{er} juillet au 31 août
- Une moyenne saison du 1^{er} septembre au 31 octobre puis du 1^{er} mai au 30 juin
- Une basse saison du 1^{er} novembre au 30 avril

Ces dernières déterminent le niveau d'offre proposé :

	Amplitude	Jour ouvrables		Samedi		Dimanche	
		Nombre d'AR	dont express	Nombre d'AR	dont express	Nombre d'AR	dont express
Eté	6h10-23h05	15,5AR	3AR	12,5AR	4AR	9,5AR	3,5AR
Mi-Saison	06h05-20h20	15AR	3AR	6,5AR	0	3AR	0
Hiver	06h05-20h20	15AR	3AR	6,5AR	0	3AR	0

Hors été, le niveau d'offre se caractérise par :

- Une amplitude de quatorze heures
- Une fréquence de 30 minutes en heure de pointe et d'1 heure en heure creuse,
- Une offre non cadencée,
- Une forte diminution de l'offre proposée le week-end.

En été, le niveau d'offre se caractérise par :

- Une amplitude élargie, d'environ dix-sept heures,
- Une fréquence de 30 minutes en heure de pointe et de moins d'1 heure en heure creuse,
- Un maintien d'un niveau d'offre important et attractif le week end
- Le déploiement d'un service spécifique à destination de l'Espagne le week-end.

La fréquentation annuelle de la Ligne s'est établie en 2017 à 280 000 voyages.

En 2017, l'exploitant a mis en place l'application mobile « My Bus », qui permet de consulter les horaires de passage, de localiser en temps réel les bus, et de réserver son titre de transport.

Globalement, cette ligne interurbaine desservant un nombre importants de générateurs de déplacements sur un axe structurant du territoire du SMPBA, connaît une fréquentation importante, notamment pendant la période estivale. Elle souffre toutefois des problèmes de congestion. Sa vitesse commerciale en ressort peu attractive.

2.2. Unités d'œuvre

L'exploitant Transdev Sud-Ouest indique affecter 10 conducteurs à temps plein sur la ligne 816, ainsi que deux conducteurs en renfort.

En 2017 la production kilométrique totale était d'environ 535 000 kilomètres (dont 378 000 kilomètres commerciaux) réalisée grâce à la mobilisation d'un parc de 7 véhicules appartenant à l'exploitant. Deux véhicules ont été mis à disposition en 2017 en remplacement de bus hors d'usage ou vieillissants.

2.3. Economie du service

L'économie actuelle peut être synthétisée de la manière suivante :

	2017
Recettes	1 598 319,00
Recettes commerciales	430 514,00
Autres recettes	2 500,00
Subvention forfaitaire de l'Autorité Organisatrice	1 165 305,00
Charges	1 523 658,00
Charges fixes	557 230,00
Charges variables	966 428,00
Résultat	149 323

Ces données réalisées sont légèrement en deçà des prévisions contractuelles (-11%).

Le service affiche toutefois un avantageux taux de couverture des charges par les recettes commerciales de 28%. Son taux de marge avoisine les 10%.

2.4. Tarification du service

L'accès au service se fait selon les tarifs suivants :

	Tarif normal	Tarif réduit
Tarifs usages occasionnels		
1 voyage	2,00 €	-
10 voyages	15,00 €	-
Groupe (10-20 personnes)	1,50€ /pers	-
Tarifs usages réguliers		
20 voyages	20,00 €	9,00 €
Abonnement 1 mois	30,00 €	15,00 €
Abonnement 1 an	300,00 €	130,00 €

Le tarif réduit est accordé sur présentation de justificatif lors de la création de la carte de transport régionale. Les ayants droits sont les détenteurs de la CMU, du RSA et les usagers de moins de 26 ans.

La gratuité du service est accordée aux enfants de moins de 5 ans accompagnés et les accompagnateurs de personnes à mobilité réduite.

Le titre unitaire reste le plus usité, représentant 77% des titres vendus.

Le service est accessible aux scolaires sur demande à l'Autorité Organisatrice.

2.5. Orientations du SMPBA pour le futur service

Concernant le futur contrat, les principaux objectifs du SMPBA sont les suivants :

- Maîtriser l'engagement financier de la collectivité,
- Réunir les conditions indispensables pour atteindre les objectifs fixés par le PDU notamment en ce qui concerne le développement de la fréquentation et de l'usage des transports publics dont relève la Ligne 816,
- Améliorer le niveau d'efficacité de la Ligne 816, ses performances et la qualité du service offert,

JUSTIFICATION DU RECOURS A UNE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

1. ANALYSE COMPARATIVE DES MODES DE GESTION

Conformément aux dispositions de l'article L1221-3 du Code des transports – dispositions issues de la loi n°82-1153 d'Orientation des Transports Intérieurs (« loi LOTI ») - l'exécution des services de transport public de personnes réguliers et à la demande peut être assurée soit en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention avec l'autorité organisatrice.

Ces deux modes de gestion recouvrent, en pratique, plusieurs montages juridiques qu'il convient d'examiner.

1.1. Les modes de gestion directe

S'agissant des services de transports publics de personnes, l'article L1221-7 du Code des transports précise qu'une régie de transports a pour objet : « *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.* »

Pour les services publics industriels et commerciaux (SPIC), les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent recourir à deux types de régie : celle dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière ou celle dotée de la seule autonomie financière (CGCT, art. L. 2221-4) ;

Les principales caractéristiques de ces deux formes de régie sont résumées dans le tableau ci-après :

	REGIE AUTONOMIE FINANCIERE	REGIE PERSONNALISEE
Base juridique	L.2221-11 à 14 du CGCT	L.2221-10 du CGCT
Principe	Organisme individualisé qui ne dispose pas de la personnalité morale car intégré dans la personnalité juridique du SMPBA	Organisme individualisé qui dispose de la personnalité morale avec un service public individualisé sur le plan institutionnel : une nouvelle entité juridique
Création	Délibération du comité syndical	Délibération du comité syndical
Gouvernance	L'essentiel des pouvoirs est conservé par le comité syndical du SMPBA, l'exécutif demeurant l'ordonnateur des dépenses.	Le conseil d'administration dispose de l'essentiel des pouvoirs. La responsabilité du service incombe à la régie, à ses dirigeants, et aux agents.
Direction	Un conseil d'exploitation et un directeur désignés par le comité syndical, sous l'autorité de l'exécutif local.	Un conseil d'administration et un directeur désignés dans les mêmes conditions
Budget	La régie dispose d'un budget distinct de celui de la collectivité. Il est mis à disposition de la régie une dotation initiale de la régie. L'ordonnateur des dépenses demeure l'exécutif du SMPBA.	Le budget et les comptes financiers de fin d'exercice sont préparés par le directeur et adoptés par le Conseil d'administration, ce qui matérialise l'autonomie financière de la régie. L'ordonnateur des dépenses est le directeur de la régie.

Si le recours à une régie permettrait au SMPBA de conserver une grande maîtrise sur la gestion du service public, il impliquerait des nouvelles contraintes financières, techniques et organisationnelles.

Le SMPBA ne dispose pas du savoir-faire et des moyens matériels et humains qui lui permettraient de gérer intégralement le service public. Le SMPBA ne souhaite pas non plus supporter entièrement la responsabilité juridique, technique et financière de cette gestion.

Compte tenu des spécificités du service de transports, la régie ne paraît pas être le mode de gestion le plus adapté et il apparaît plus adapté que la gestion et l'exploitation du service soient confiées à un prestataire externe présentant des garanties professionnelles dans le domaine considéré et une expertise spécifique à ce métier.

1.2. Les modes de gestion indirecte

1.2.1. Les mécanismes contractuels

1.2.1.1. Le marché public

L'ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics, qui est entrée en vigueur le 1^{er} avril 2016, définit le marché public comme un contrat conclu à titre onéreux par un ou plusieurs acheteurs soumis à la présente ordonnance avec un ou plusieurs opérateurs économiques, pour répondre à ses besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services (art. 4).

Le titulaire du marché public, il s'agirait en l'occurrence d'un marché de services pour le SMPBA, serait rémunéré par l'autorité organisatrice sur la base des prix figurant dans le marché (coût kilométrique par exemple). Le prestataire - titulaire du marché – pourrait aussi le cas échéant être rémunéré sur la base d'un prix global et forfaitaire pour les prestations qui lui seraient demandées par l'autorité organisatrice.

Autrement dit, quel que soit le résultat de son activité, le prestataire ne subirait pas les conséquences financières et serait rémunéré à hauteur du prix contractuellement défini à l'acte d'engagement. Les aléas de fréquentation seraient 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 est déconnectée des résultats d'exploitation du service, et 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 pas le risque commercial, qui resterait donc supporté par le SMPBA en sa qualité d'autorité organisatrice.

Un tel mode de gestion conduit à une nécessaire implication pratique et matérielle du SMPBA dans la gestion quotidienne du service du fait des risques économique, technique, juridique et comptable qu'il devrait conserver, ainsi que de l'organisation des services nécessaires au suivi de l'exécution du marché.

La conclusion d'un marché présente néanmoins 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 de définir les modalités d'exécution du service.

Le marché public apparaît comme non adapté aux objectifs poursuivis par le SMPBA car il est peu responsabilisant pour le titulaire, et le SMPBA conserve l'intégralité des risques d'exploitation.

1.2.1.2. La délégation de service public

La délégation de service public est, selon l'article L.1411-1 du CGCT :

« un contrat de concession au sens de l'ordonnance n°2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession, conclu par écrit, par lequel une autorité délégante confie la gestion d'un service public à un ou plusieurs opérateurs économiques, à qui est transféré un risque lié à l'exploitation du service, en contrepartie soit du droit d'exploiter le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix. ».

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

La 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. Cette notion de risque - consacrée par l'ordonnance - ressortait auparavant de la précédente définition de la DSP et de la jurisprudence administrative.

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 répondre aux exigences du service public (continuité, égalité, mutabilité), la collectivité devant veiller au respect de ces obligations et en sanctionner la violation.

La collectivité transfère la responsabilité du service mais en conserve le contrôle.

La notion de délégation de service public recouvre trois sous hypothèses :

- La concession qui se définit comme un contrat par lequel une collectivité charge le délégataire d'établir un service public à ses frais, en le chargeant notamment de concevoir, construire et de financer des ouvrages. Le délégataire est rémunéré par l'exploitation des ouvrages, avec le droit de percevoir des redevances sur les usagers qui bénéficient du service.
- La régie intéressée qui se définit comme le contrat par lequel une collectivité finance elle-même l'établissement du service, mais en confie la gestion à un délégataire qui est rémunérée par la collectivité et dont le montant de la rémunération varie en fonction des résultats.
- L'affermage qui se définit comme un contrat par lequel une collectivité confie au délégataire la gestion d'un service public à ses risques et périls, grâce à des ouvrages qu'elle lui remet moyennant le versement d'une contrepartie (redevance d'exploitation « surtaxe ») prélevée sur les ressources tirées de l'exploitation du service.

Le SMPBA n'ayant pas vocation à gérer directement l'exploitation du réseau de transport dans la mesure où ce domaine d'activité nécessite de fortes technicités dans les domaines commerciaux, d'exploitation et de maintenance, le recours à la DSP apparaît le mode de gestion le plus adapté.
Le service étant d'ores et déjà constitué et en exploitation par le délégataire actuel, l'affermage apparaît être la formule la plus adaptée.

1.2.2. Les mécanismes institutionnels intégrant un actionnariat public

1.2.2.1. La société d'économie mixte locale (SEML)

Conformément aux dispositions de l'article L.1521-1 du CGCT, la société d'économie mixte locale est une société de droit privé dont la majorité des actions appartient aux personnes publiques. Elle est dite mixte dans la mesure où une partie minoritaire du capital appartient à des personnes privées.

Les collectivités territoriales et leurs groupements doivent détenir au moins plus de la moitié du capital des SEML et dans la limite de 85% du capital. L'Etat et ses établissements publics ne peuvent être comptabilisés comme actionnaires publics composant le capital d'une SEML.

Si le recours à une SEML est possible, sa mise en œuvre ne présenterait toutefois aucun avantage au cas présent. En effet, quel que soit le contrat retenu par le SMPBA pour la dévolution du service public (DSP, marché), une procédure de publicité et de mise en concurrence devrait être organisée pour attribuer le contrat à la SEML.

Dans ces conditions, outre les formalités propres à la création d'une SEML (notamment la recherche d'un actionnaire privé) le SMPBA devrait mettre en concurrence la SEML pour l'attribution du contrat¹.

1.2.2.2. La société d'économie mixte locale à opération unique (SEMOP)

La loi n° 2014-744 du 1^{er} juillet 2014 a instauré une nouvelle forme de partenariat public-privé dénommé sociétés d'économie mixte à opération unique et les nouveaux articles L.1541-1, L.1541-2 et L.1541-3 du CGCT.

Dans cette configuration, une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales peut créer une SEMOP, revêtant la forme d'une société anonyme, avec au moins un actionnaire opérateur économique sélectionné après une mise en concurrence unique.

Le principal apport de la SEMOP tient à ce qu'à l'inverse d'une SEML où la mise en concurrence n'intervient qu'après la constitution de la société pour l'attribution du contrat, l'article L.1541-2 I du CGCT prévoit une mise en concurrence préalablement à la constitution de la société. La procédure de publicité et de mise en concurrence vaut pour l'entrée au capital de la SEMOP et pour l'attribution du contrat.

S'agissant du capital social, l'actionnariat public devra représenter entre 34 % et 85 %. Bien que la collectivité puisse donc ne pas détenir la majorité du capital, elle disposera toutefois de deux leviers lui permettant de préserver son influence au sein de la future société : (i) une minorité de blocage représentant au moins 34 % des voix du directoire ou du conseil de surveillance, conformément aux articles L. 225-96 et suivants du Code de commerce et (ii) la présidence du conseil d'administration ou du conseil de surveillance qui sera obligatoirement assumée par un représentant de la collectivité actionnaire de la SEMOP.

Si le recours à la SEMOP est possible et présente indéniablement des avantages tant au regard de la SEML (une seule phase de mise en concurrence) que de la DSP (meilleure transparence), la mise en œuvre de ce mode de gestion relativement complexe impacterait nécessairement le planning de la

¹ Sur ce point, la jurisprudence communautaire considère que « la participation, fût-elle minoritaire, d'une entreprise privée dans le capital d'une société à laquelle participe également le pouvoir adjudicateur en cause exclut que ce pouvoir adjudicateur puisse exercer sur cette société un contrôle analogue à celui qu'il exerce sur ses propres services » CJCE 11 janv. 2005, Stadt Halle, aff. C-26/03.

procédure (DCE intégrant le document de préfiguration, le pacte d'actionnaires, le projet de statuts et une phase de négociation plus longue).

1.2.2.3. La société publique locale (SPL)

Conformément aux dispositions de l'article L.1531-1 du CGCT, une société publique locale est une société commerciale (forme d'une société anonyme), qui comprend au minimum deux actionnaires publics (collectivités ou groupement) et qui détiennent la totalité du capital. La SPL est constituée sous la forme d'une société anonyme, soumise au code de commerce pour l'essentiel.

Tous les membres du conseil d'administration ou de surveillance sont des élus locaux, représentants des collectivités actionnaires.

La comptabilité et les salariés relèvent du droit privé, même si des mises à disposition et détachements d'agents publics auprès de la SPL peuvent survenir. Ainsi et notamment, une SPL se voit appliquer l'impôt sur les sociétés mais également le régime de la TVA.

La SPL présente donc l'intérêt d'un fonctionnement souple découlant de son statut de droit privé (personnel de droit privé, non soumission aux règles de la comptabilité publique et au CMP). Surtout, la SPL est susceptible de bénéficier de l'attribution directe par ses actionnaires de contrats publics, ce qui n'est pas le cas pour une SEML.

La condition posée à l'application de cette théorie du « *in house* » réside dans le fait que la SPL doit maintenir tout à la fois (i) une absence totale d'autonomie vis-à-vis de ses actionnaires et (ii) une intervention exclusivement pour satisfaire leurs besoins propres.

Autrement dit, la collectivité publique doit, d'une part, exercer sur la société un contrôle analogue à celui qu'il exerce sur ses propres services et, d'autre part, la société doit être un opérateur dédié aux besoins de la collectivité c'est-à-dire exercer l'essentiel de son activité pour ses besoins.

La SPL est un mode de gestion qui peut être pertinent pour la gestion du service public de transports. Toutefois, cela supposerait la recherche d'un actionnaire public juridiquement compétent aux côtés du SMPBA pour la création de cette nouvelle entité – ce qui est inenvisageable en l'espèce compte tenu du principe d'exclusivité de la compétence afférente à la ligne concernée -, et le SMPBA serait contraint de fournir les moyens nécessaires à la SPL pour gérer le service (financiers, humains, techniques).

1.3. Tableau de synthèse

	Régie	Marché public	DSP	SEML (+DSP)	SEMOP (+DSP)	SPL
Formalités	Formalités pour créer la régie Pas de mise en concurrence	Création d'une régie (budget) 1 mise en concurrence	1 mise en concurrence	Formalités pour créer la SEML Lourdeur de la mise en concurrence (actionnaire de la SEML et attributaire de la DSP)	1 mise en concurrence qui intègre les formalités de création de la SEMOP	Formalités pour créer la SPL Pas de mise en concurrence
Planning (1 ^{er} septembre 2019)	Respect du planning	Respect du planning	Respect du planning	Risque sur le planning	Risque sur le planning	Respect du planning
Gestion du service	Responsabilité du SMPBA	Responsabilité du SMPBA	Responsabilité du délégataire	Responsabilité de la SEML	Responsabilité de la SEMOP	Responsabilité de la SPL
Contrôle par le SMPBA	Transparence	Transparence	Contrôle indirect de la gestion (rapport annuel du délégataire)	Contrôle de la gestion Participation à la SEML (majorité du capital social)	Contrôle de la gestion Participation à la SEMOP (minorité de blocage, présidence du CA)	Contrôle de la gestion Participation à la SPL
Régime des biens et des personnels	Régie	Titulaire	Délégataire	SEML	SEMOP	SPL
Implication des élus du SMPBA	Rôle dans la régie	Non	Non	Au sein de la SEML	Au sein de la SEMOP	Au sein de la SPL
Synthèse :	Gestion internalisée qui nécessite de disposer des compétences pour assurer la gestion du service. Ce mode de gestion peu adapté.	Gestion peu externalisée qui implique le SMPBA dans la gestion du service et pour lequel la rémunération de l'opérateur n'est pas liée aux résultats de l'exploitation. Ce mode de gestion peu adapté.	Gestion externalisée où l'exploitation du service est confiée au délégataire qui assume ses obligations dans le cadre du Contrat et dont la rémunération est liée aux résultats de l'exploitation. Ce mode de gestion apparaît le plus adapté.	Gestion externalisée avec création d'une SEML. La mise en œuvre présente des contraintes importantes en termes de procédure et de planning. Ce mode de gestion apparaît peu adapté au regard des formalités.	Gestion externalisée avec création d'une SEMOP. Peu de retour d'expérience, pas d'investissement qui pourrait justifier une durée longue et impact négatif sur le planning. Ce mode de gestion apparaît peu adapté au regard du planning.	Gestion externalisée avec création d'une SPL. Impossibilité de trouver un actionnaire public compétent + mobiliser les compétences pour assumer la gestion du service. Ce mode de gestion apparaît peu adapté.

2. LE CHOIX DU TYPE DE CONTRAT DE GESTION DELEGUEE

Le type de contrat de gestion déléguée doit être choisi en fonction de plusieurs facteurs : la réalisation ou non d'investissements financés par le délégataire, l'intéressement aux résultats, le partage des risques entre l'autorité organisatrice et l'exploitant, les objectifs fixés à la Ligne 816, etc.

En ce sens les contrats de gestion déléguée peuvent être classés en fonction de la répartition des risques entre l'autorité organisatrice et le délégataire : le risque industriel est lié aux aléas sur les coûts d'exploitation, le risque commercial est lié aux aléas de la fréquentation.

Dans le cadre du renouvellement du contrat en cours, le SMPBA souhaite continuer à impliquer le futur délégataire tant dans la couverture du risque commercial lié à la fréquentation du réseau que dans la couverture du risque industriel lié à l'exploitation du réseau et à la qualité du service rendu aux usagers.

Ce faisant, la passation d'une DSP de type affermage intégrant une contribution financière forfaitaire pour l'exploitation de la ligne de transport urbain apparaît comme le mode de gestion le plus adapté.

Dans ce schéma, si le délégataire assume les risques industriel et commercial liés à l'exploitation du service, le SMPBA compense les obligations de service public qu'il impose en versant une contribution financière forfaitaire sur la base des prévisions de charges et de recettes réalisées.

PRESENTATION DES PRESTATIONS DU FUTUR DELEGATAIRE

1. DESCRIPTION DU SERVICE RENDU

1.1. Objet du Contrat

Le futur contrat de délégation du service aura pour objet de confier au délégataire l'exploitation du service public de transport de personnes constitué de la Ligne 816.

1.2. Durée du Contrat

La durée de la convention sera de 5 ans, étant entendu qu'une clause de résiliation unilatérale pour motif d'intérêt général sera prévue pour permettre au SMPBA, dans des conditions acceptables, de mettre un terme anticipé au contrat dès la fin de la 2^{ème} année d'exploitation, afin d'assurer une coordination avec le renouvellement d'autres contrats de transports publics du Syndicat si cela apparaît opportun.

2. RESPONSABILITES DES PARTIES

Le SMPBA, en tant qu'autorité organisatrice, conservera la maîtrise de l'organisation du service et, sous son contrôle, délèguera à un exploitant la mission de le gérer.

2.1. L'autorité organisatrice

L'autorité organisatrice aura pour principales responsabilités :

- de définir, modifier et adapter le périmètre de la ligne, la nature et la consistance du service à exploiter, dans les conditions prévues par la convention,
- de mettre à disposition des installations nécessaires à l'exploitation du service,
- d'homologuer et modifier les tarifs des redevances perçues sur les usagers,
- de contrôler l'exploitation du service par le délégataire tant au plan quantitatif (nature et consistance du service contractuellement acté) qu'au plan qualitatif (définition d'une politique et des objectifs qualités à respecter par le délégataire).

2.2. Le délégataire

Le délégataire assurera, à ses risques et périls, l'exploitation, la commercialisation et la promotion de la Ligne 816 dans les conditions qui seront précisées dans le futur Contrat.

Au titre de l'exploitation, il respectera les principes de continuité du service public, d'égalité des usagers devant le service public et d'adaptabilité du service dans le respect des exigences de sécurité et sous couvert de polices d'assurances adaptées à la nature de ses missions.

Le Contrat définira si, et dans quelle mesure, le délégataire pourra procéder à des adaptations de l'offre et, notamment la marge de manœuvre dont il disposera à cet égard dans le respect des prérogatives et responsabilités incombant au SMPBA en sa qualité d'autorité organisatrice.

Le Contrat précisera les conditions dans lesquelles le délégataire exécutera sa mission et notamment :

- Production du service de transport,
- Perception des redevances sur les usagers,
- Respect des objectifs de qualité définis par l'autorité organisatrice,
- Entretien du parc de véhicules,
- Mise à jour des informations aux arrêts voyageurs,
- Entretien et gestion des sites mis à disposition

Si les conditions de l'article L.1224-1 du Code du travail ou celles de la convention collective applicable sont réunies, il sera fait application des dispositions relatives à l'obligation de reprise du personnel.

3. LES MOYENS MIS A DISPOSITION DU DELEGATAIRE

Dans le cadre du Contrat, le SMPBA mettra à disposition du délégataire, les biens et équipements nécessaires à l'exploitation du service dont il dispose, qui seront définis au contrat. Le Délégataire devra mettre à disposition les autres biens nécessaires à l'exploitation du service.

Le Contrat définira les obligations du délégataire en termes d'entretien, de maintenance et de renouvellement des biens ainsi mis à disposition.

4. CONDITIONS FINANCIERES ET TARIFAIRES

Le délégataire sera rémunéré par les ressources tirées de l'exploitation du service public et principalement par les redevances qu'il sera autorisé à percevoir auprès des usagers en contrepartie du service rendu, dans les conditions à définir dans le Contrat. Le Contrat fixera les conditions dans lesquelles les tarifs perçus sur les usagers pourraient évoluer pendant toute la durée du contrat.

Eu égard aux obligations de service public mis à sa charge, le Délégataire percevra une contribution financière forfaitaire. La contribution financière forfaitaire, globale et forfaitaire, sera fixée sur la base des comptes prévisionnels, et destinée à contribuer à l'équilibre financier structurel du contrat.

5. SUIVI ET CONTROLE DE L'EXPLOITATION

5.1. Création d'une société dédiée

Le SMPBA pourra exiger la création d'une société dédiée par le délégataire dont l'objet sera exclusivement la gestion du service de transport de la Ligne 816.

5.2. Les contrôles

Le SMPBA conservera le contrôle du service et devra obtenir du délégataire tous les renseignements nécessaires à l'exercice de ses droits et obligations, et ce, dans tous les domaines : technique, comptable, environnement, etc. Le délégataire sera notamment soumis à des mesures de contrôle relevant à la fois des obligations contractuelles et des obligations réglementaires.

A cet effet, conformément à l'article L.1411-3 du CGCT, le délégataire produira chaque année, avant le 1er juin, au SMPBA, un rapport comportant notamment les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution de la délégation de service public et une analyse de la qualité de service.

Ce rapport sera assorti d'une annexe permettant au SMPBA d'apprécier les conditions d'exécution du service public. Le contenu de ce rapport sera conforme aux exigences prévues par l'article R. 1411-8 du CGCT.

La CCSPL examinera chaque année le rapport annuel ainsi produit par le délégataire.

En outre, le SMPBA pourra à tout moment mettre en place un contrôle technique soit par ses propres services techniques, soit dans le cadre d'un marché de contrôle spécifique avec production de rapports trimestriels et annuels.

L'information du public devra également faire l'objet d'une proposition spécifique du délégataire. Il devra y associer des représentants du SMPBA.

5.3. Les sanctions

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

- Des sanctions pécuniaires adaptées à chaque manquement du délégataire seront prévues par la convention : retard dans la remise des documents, non-respect de certaines obligations contractuelles, etc.
- Des sanctions coercitives avec l'exécution d'office et la mise en régie provisoire si le délégataire ne réalise pas ses obligations contractuelles nécessaires à l'exploitation du service. En cas de faute grave du délégataire, notamment si la sécurité publique venait à être compromise ou si le service n'était exécuté que partiellement, le SMPBA pourrait mettre le service en régie provisoire dans les conditions qui seront définies par la convention.
- La sanction résolutoire avec le prononcé de la déchéance du délégataire en cas de cession ou de toute autre opération assimilée sans l'autorisation préalable du SMPBA, en cas de fraude ou de malversation de sa part ou de toute faute d'une particulière gravité.

6. FIN DE CONTRAT

Le Contrat ne pourra être tacitement reconduit.

La durée du Contrat ne pourra être prolongée en dehors des cas prévus par le décret 2016-86 du 1^{er} février 2016 relatif aux contrats de concession.

A l'échéance du Contrat et ce, pour quelque raison que ce soit, l'ensemble des biens, équipements et installations nécessaires à l'exploitation du service public, seront remis par le délégataire au SMPBA en bon état d'entretien, compte tenu de leur âge, selon les modalités et aux conditions à définir dans le Contrat :

- Les biens de retour nécessaires à l'exploitation du service feront retour gratuitement au SMPBA en fin de Contrat. Les conditions de remise des biens de retour seront définies dans le Contrat.
- Les biens de reprise pourront être repris par le SMPBA moyennant une indemnité s'ils ne sont pas amortis. Il s'agit des biens financés par le délégataire qui ne sont pas directement nécessaires à l'exploitation du service

LA PROCEDURE DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

Au vu de la présente analyse, il est proposé au Comité syndical du SMPBA de lancer une procédure de publicité et de mise en concurrence conformément aux dispositions des articles L.1411-1 et suivants du CGCT pour l'attribution d'une délégation de service public.

Cette procédure se déroulera selon les étapes suivantes :

- Délibération du Comité syndical sur le principe de la DSP et le lancement de la procédure
- Publication d'un Appel public à la concurrence
- Réception, analyse et sélection des candidats par la CDSP
- Envoi du DCE aux candidats sélectionnés
- Réception, analyse et avis de la CDSP sur les offres initiales
- Décision du Président sur les candidats invités à négocier
- Négociations avec le(s) candidat(s)
- Réception, analyse et choix du Président sur les offres finales
- Délibération du Comité syndical en fin de procédure sur le choix du Président

La procédure pourra, le cas échéant, être déclarée sans suite pour motif d'intérêt général.

* * * *