



Rapport sur le principe d'une délégation de service public pour l'exploitation des services de mobilités TXIK TXAK

DSP LITTORALE

24 JANVIER 2023

SOMMAIRE

1	PRÉSENTATION GÉNÉRALE	3
1.1	RAPPEL DU CONTEXTE ET PRESENTATION DES SERVICES	3
1.2	ORIENTATIONS POUR LA GESTION FUTURE DES LIGNES DE TRANSPORTS REGULIERS	4
1.3	OBJET DU PRESENT RAPPORT	5
2	PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DES MODES DE GESTION ENVISAGEABLES	6
2.1	LA METHODE DE DETERMINATION DES MODES DE GESTION ENVISAGEABLES	6
2.2	LE CHOIX D'UNE GESTION EXTERNALISEE DU SERVICE	6
2.3	LE CHOIX DU CONTRAT SUPPORT DE L'EXTERNALISATION DU SERVICE	7
2.3.1	LE RECOURS A UN MARCHE PUBLIC	7
2.3.2	LE RECOURS A UNE CONCESSION DE SERVICE PUBLIC	8
2.4	LE CHOIX DU TYPE D'OPERATEUR AUPRES DUQUEL LE SERVICE SERA EXTERNALISE	9
2.4.1	LA CONTRACTUALISATION AVEC UNE SOCIETE D'ECONOMIE MIXTE	9
2.4.2	LE RECOURS A UNE SPL	10
2.5	SYNTHESE	11
3	JUSTIFICATION DU RECOURS A UN CONTRAT DE CONCESSION DE SERVICE PUBLIC	12
4	CARACTÉRISTIQUES DES PRESTATIONS EXERCÉES PAR LE CONCESSIONNAIRE	13
4.1	OBJET DU CONTRAT	13
4.2	PERIMETRE GEOGRAPHIQUE DE LA DELEGATION	13
4.3	DUREE DU CONTRAT	13
4.4	ROLE DE L'AUTORITE DELEGANTE	13
4.5	MISSIONS CONFIEES AU DELEGATAIRE	14
4.6	MOYENS MIS A DISPOSITION DU DELEGATAIRE	14
4.7	QUALITE DE SERVICE ET PENALITES	15
4.8	CONDITIONS FINANCIERES ET TARIFAIRES	15
4.9	SUIVI ET CONTROLE DE L'EXPLOITATION	15
4.9.1	SOCIETE DEDIEE	15
4.9.2	SUBDELEGATION ET SOUS-TRAITANCE	15
4.9.3	CONTROLES	15
4.10	EXCLUSIVITE	16
4.11	PERSONNEL	16
4.12	ASSURANCE	16
4.13	FIN DU CONTRAT	16
5	PROCEDURE A METTRE EN ŒUVRE	17

1 PRÉSENTATION GÉNÉRALE

1.1 Rappel du contexte et présentation des services

Suite à la création de la Communauté d'Agglomération Pays Basque en 2017, le Syndicat des mobilités du Pays Basque-Adour (ci-après le SMPBA) est devenu l'autorité organisatrice des mobilités (AOM) au sein de son ressort territorial, reprenant de fait l'ensemble des contrats relatifs à l'organisation des services réguliers et à la demande de transport public de personnes et des services de transports scolaires sur son ressort territorial préalablement conclus, dans un cadre qui nécessite d'être rationalisé.

Les lignes proposées sur le territoire sont aujourd'hui exploitées dans le cadre des différents contrats suivants :

- une délégation de service public relative au réseau TXIK TXAK Nord (ex-Chronoplus) ;
- une délégation de service public relative au réseau TXIK TXAK Sud (ex-Hegobus) ;
- une délégation de service public relative à la ligne 3 Car Express ;
- deux marchés publics de service portant sur l'exploitation des lignes TXIK TXAK Est 10 à 16 Car Express et des lignes Proxi'Bus ;
- vingt-et-un marchés publics de transports scolaires.

L'ensemble de ces contrats arrive à échéance au 31 août 2024, à l'exception des marchés de transports scolaires, dont l'échéance est prévue le 31 juillet 2024.

Parallèlement, par une délibération du 23 septembre 2021, le SMPBA a acté de la mise en place du projet TXIK TXAK à l'échelle du territoire syndical en approuvant la mise en place d'une gamme tarifaire, d'un système billettique, d'un univers de la marque, d'une gestion de la politique commerciale et d'outils numériques communs à l'ensemble des réseaux.

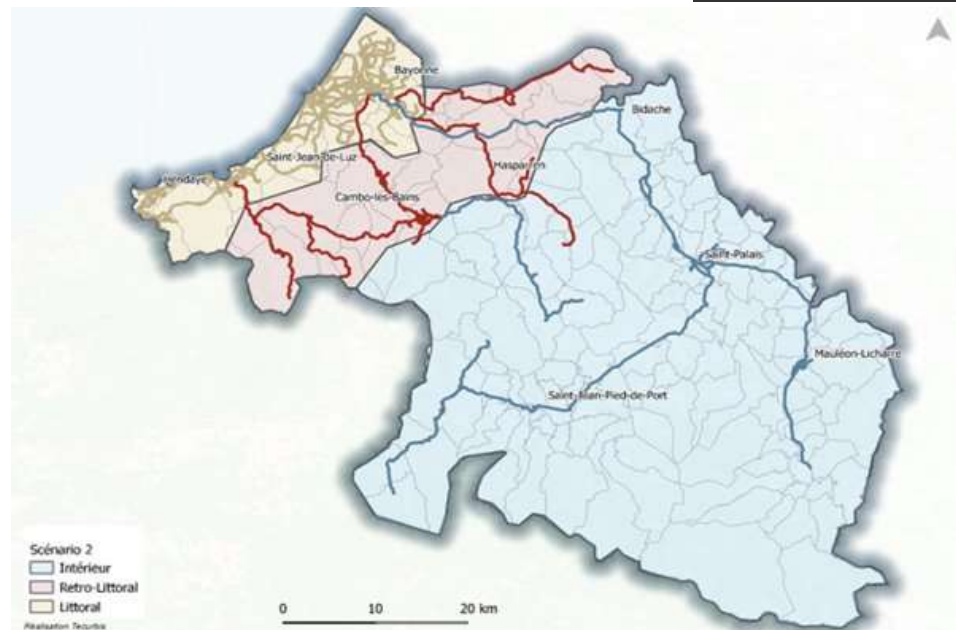
Dans la perspective des échéances contractuelles à venir et en lien avec la volonté de développer sur son territoire un réseau unique « TXIK TXAK » facilitant l'intermodalité, le SMPBA a entamé une réflexion sur le futur mode de gestion des différents services. Cette réflexion intègre une redéfinition du périmètre matériel et géographique des services et du périmètre fonctionnel des missions.

Par une délibération cadre du 7 juillet 2022, le SMPBA a acté le scénario suivant :

- trois DSP pour la gestion des réseaux réguliers en 3 zones géographiques (littoral, rétro-littoral et intérieur) ;
- un marché public (en 6 lots maximum) pour la gestion des services de transports scolaires ;
- la construction d'un centre d'entretien et de maintenance au Sud Pays Basque – propriété du SMPBA ;
- le rachat d'une partie du matériel roulant des opérateurs du réseau TXIK TXAK Sud et ligne 3.

Concernant spécifiquement les réseaux réguliers, il est proposé de définir les zones géographiques de la manière suivantes :

- Littoral : périmètre actuel des réseaux TXIK TXAK Sud (hors lignes 45, 47 et 49), TXIK TXAK Nord et de la ligne 3 du réseau Car Express ;
- Rétro-littoral : périmètre actuel des lignes 12, 13 et 14 du réseau Car Express, des lignes 45, 47 et 49 du réseau TXIK TXAK Sud et des lignes 57, 59 et 61 du réseau Proxi'Bus ;
- Intérieur : périmètre actuel des lignes 10, 11, 15 et 16 du réseau Car Express.



1.2 Orientations pour la gestion future des lignes de transports réguliers

A la suite du travail de diagnostic des services actuels, il est proposé de retenir les orientations suivantes pour le futur service :

- la prise en compte des modifications imposées par la loi d'orientation des mobilités de décembre 2019 ;
- la définition d'un réseau comprenant les services suivants :
 - o le transport urbain et interurbain, sur le ressort territorial du syndicat ;
 - o le transport scolaire ;
 - o le transport des personnes à mobilité réduite ;
 - o le transport à la demande.
- l'atteinte des objectifs du Plan de Mobilité, et notamment l'évolution de la part des transports en commun de 4% en 2019 à 11% en 2030 ;
- une amélioration de l'efficacité et de la performance des réseaux en optimisant l'offre au regard des fréquentations constatées, à travers notamment la prise en compte d'indicateurs de performance par ligne ;
- une amélioration de la desserte des différentes zones du ressort du syndicat dans une logique d'efficacité du service et de cohérence des prestations ;
- l'homogénéisation de la qualité des services ;
- la responsabilisation des opérateurs économiques ;
- l'amélioration de la lisibilité budgétaire pour le SMPBA ;
- le maintien par le SMPBA du pilotage de la politique commerciale, de la gestion des infrastructures principales, de la gouvernance et de la tarification ;
- la reprise par le SMPBA de la gestion du matériel roulant exploité en zone urbaine ;
- l'établissement d'un nouveau centre d'entretien et de maintenance au Sud Pays Basque.

1.3 Objet du présent rapport

Conformément aux dispositions de l'article L1411-4 du code général des collectivités territoriales (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.

Le présent rapport porte sur le principe de la gestion déléguée des services publics de mobilités sur la zone littorale du territoire du SMPBA.

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

Le Comité Syndical 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

Le mode de gestion retenu doit permettre au SMPBA d'atteindre les deux objectifs suivants :

- Assurer pleinement son rôle d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) sans intervenir en qualité d'opérateur de transport, afin de se concentrer sur l'élaboration, le suivi et l'évaluation de la politique de mobilité de son ressort territorial. Le SMPBA souhaite pouvoir s'appuyer sur le savoir-faire d'un opérateur de transport spécialisé tout en conservant un réel droit de contrôle et un pouvoir décisionnaire permettant de porter une vision globale à l'échelle du territoire ;
- Externaliser auprès d'un opérateur de transport spécialisé les risques liés à l'exploitation technique et commerciale des services, dans une logique « gagnant-gagnant », en incitant l'opérateur à fournir un service performant, tant dans l'intérêt du SMPBA que dans son propre intérêt.

Dans le respect de ces objectifs, la détermination du mode de gestion suppose d'opérer quatre choix :

- 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

Premièrement, il appartient au SMPBA de décider s'il souhaite gérer directement ou externaliser auprès d'un tiers la gestion du service.

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* ».

La gestion directe du service implique la constitution d'une régie, laquelle 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 le SMPBA de l'ensemble des risques juridiques, techniques, financiers et sociaux du service.

Les différentes formes de régies ne permettent pas le jeu de la concurrence, n'emportent pas de transfert de risques et n'autorisent pas la mobilisation d'un opérateur de transport dont l'expérience peut être bénéfique au service rendu.

Le recours à un montage sous forme de Régie ne permet pas une externalisation des services auprès d'un opérateur de transport expérimenté susceptible d'apporter son expérience.

Il ne permet pas non plus d'opérer une réelle dissociation entre l'autorité organisatrice de la mobilité et l'opérateur de transport, qui constitue pourtant un gage de « qualité » et de bonne exécution du service.

Enfin, ce montage ne permet pas non plus une externalisation des risques attachés à l'exploitation technique et commerciale des services : si ces risques seront juridiquement centralisés auprès d'une autre entité qu'est la Régie, ils resteront entièrement financés par le SMPBA ;

Au surplus, la gestion du service étant actuellement externalisée, cela supposerait que le SMPBA puisse être en capacité de reprendre la gestion d'ici à l'expiration des contrats actuels à l'horizon été 2024, dans des conditions lui permettant d'organiser la rentrée scolaire 2024.

Dans sa délibération cadre du 7 juillet dernier, le SMPBA a d'ailleurs acté une gestion externalisée des services en continuité avec la gestion actuelle et en adéquation avec l'organisation du SMPBA.

Dès lors, il convient donc pour le SMPBA de privilégier l'externalisation de la gestion du service pour satisfaire aux objectifs de qualité, de performance et d'autonomie de service définis ci-avant.

2.3 Le choix du 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 : le recours à un marché public et le recours à une concession (ou délégation) de service public (le recours à un marché de partenariat n'étant aucunement adapté au déploiement d'une prestation de service).

2.3.1 Le recours à un marché public

Conformément à l'article L.1111-1 du code de la commande publique (CCP), 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 n'en subit pas les conséquences financières ; il est rémunéré à hauteur du prix contractuellement défini à l'acte d'engagement. Les risques commerciaux 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.

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 titulaire ;
- fait peser sur l'acheteur public l'intégralité des risques d'exploitation – dont notamment les risques commerciaux.

Dans sa délibération cadre du 7 juillet dernier, le SMPBA a considéré que ce mode de gestion n'était pas adapté à l'exploitation des lignes de transports réguliers, notamment parce qu'il ne permettait pas de transférer le risque d'exploitation sur les opérateurs.

Le recours à un marché, qui ferait peser l'intégralité des risques d'exploitation sur le SMPBA et ne permet pas de confier la gestion globale du service à un seul titulaire mais impose de distinguer les prestations à attribuer, 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. Ce montage permet d'imposer plus facilement à l'opérateur de transport désigné des objectifs de performance et de qualité de services à l'échelle globale des services confiés.

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.

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.

Il s'agit d'ailleurs le mode de gestion majoritairement retenu par les AOM pour des réseaux comparables à celui du SMPBA sur le territoire national.

Dans sa délibération cadre du 7 juillet 2022, le SMPBA a acté que la gestion des services de transports réguliers, en continuité avec la gestion actuelle et en adéquation avec l'organisation du SMPBA, permettant un transfert du risque et une responsabilisation des opérateurs économiques, tout en offrant au SMPBA une lisibilité budgétaire est la plus adaptée.

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. Il répond aux objectifs identifiés par le SMPBA.

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

Troisièmement, il convient pour le SMPBA de déterminer le type d'opérateur auquel il souhaite confier l'exécution du service.

Outre la mise en concurrence auprès d'opérateurs privés, le SMPBA peut envisager de confier le contrat (2.4.1) à une société d'économie mixte spécifiquement dédiée à l'exécution du contrat ou directement 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, le SMPBA 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 – le SMPBA 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) ; la participation au capital d'une SEM à opération unique est 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, objet de la SEMOP.

Ce mécanisme présente l'intérêt de placer le SMPBA 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.

A contrario, il ne permet pas totalement d'opérer une dissociation entre les rôles d'Autorité Organisatrice de la Mobilité et d'Opérateur de transport, le SMPBA intervenant nécessairement sur les deux volets, à la fois comme AOM en sa qualité d'autorité délégante et comme Opérateur de transport en sa qualité d'actionnaire de la SEMOP.

Cela peut en pratique conduire à déresponsabiliser l'actionnaire privé « opérateur de transport » dans l'exécution du service, en raison à la fois du partage des risques et des bénéfices induit par la participation du SMPBA au capital.

D'un point de vue opérationnel, la SEMOP suppose un fort degré d'ingénierie contractuelle et de suivi de l'exécution du service.

La doctrine s'accorde à dire que ce mécanisme n'apparaît pas pertinent pour des contrats d'une durée inférieure à 10 ans : en effet, la SEMOP a vocation à être dissoute à l'issue du contrat, avec toutes les conséquences matérielles et financières attachées à sa liquidation : sur une durée trop « courte », les coûts attachés à la mise en place du montage (libération du capital, formalités administratives, etc.) et à sa liquidation peuvent de fait conduire à augmenter les coûts d'exploitation du service.

Le recours à une SEMOP supposerait l'association du SMPBA avec un ou plusieurs opérateurs privés dans le cadre d'une société de droit privé, impliquant 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.

Elle ne permet par ailleurs pas une réelle autonomisation des rôles respectifs d'opérateur de transport et d'autorité organisatrice de la mobilité.

En pratique, elle n'est pas compatible avec une logique d'allotissement géographique des lignes.

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

Le SMPBA pourrait également envisager de confier l'exécution du contrat à une société publique locale au capital exclusivement public.

Conformément aux dispositions de l'article L.1531-1 du CGCT, 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 CGCT.

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.

Pour le dire autrement, la création d'une SPL compétente en matière de transports suppose *a minima* :

- la réunion de deux actionnaires personnes publiques ;
- disposant chacune d'au moins une des compétences de la SPL.

Or, en l'espèce, le SMPBA est autorité organisatrice de la mobilité sur l'ensemble de son ressort territorial, à l'exclusion de toute autre personne publique.

Partant la création d'une SPL supposerait :

- soit l'association d'une autre autorité organisatrice de la mobilité compétente sur un autre ressort territorial : aucune collectivité (Région, ou autre AOM voisine) n'a émis cette volonté en l'état ;
- soit l'association d'une autre personne publique pour une compétence « voisine » à la mobilité le cas échéant, et ne relevant pas uniquement du SMPBA (le stationnement par exemple) : là encore, aucune autre personne publique n'a émis la volonté de confier l'exécution de prestations relevant de sa compétence à une SPL à constituer.

Le recours à une SPL n'apparaît de fait pas comme une solution viable à court-moyen terme.

Le recours à une SPL suppose l'association du SMPBA avec un ou plusieurs autre(s) partenaire(s) public(s) compétent(s) en matière de mobilité.

Elle ne permet pas de s'appuyer sur le savoir-faire d'un opérateur de transport privé existant.

En l'état, aucune discussion à ce sujet n'a été engagée de manière réelle avec de potentiels partenaires publics sur le territoire de sorte que la constitution d'une SPL n'apparaît pas envisageable en vue du renouvellement à venir du contrat.

2.5 Synthèse

	Points forts	Limites
Régie	Transparence et maîtrise du service Pas de procédure de mise en concurrence	<i>Pas d'autonomisation des rôles d'AOM et d'Opérateur transport</i> Nécessité d'un personnel propre spécialisé Ensemble des risques supportés par le SMPBA Modalités de mise en œuvre peu compatible avec le calendrier actuel
Marché public	Transparence et maîtrise du service Transfert des risques liés à la production du service	Obligation d'allotissement des services Pas forcément de possibilité de négocier avec les candidats Durée du contrat relativement courte (3-5 ans) impliquant une remise en concurrence périodique Prise en charge du risque d'exploitation par le SMPBA (titulaire du marché peu responsabilisé sur les recettes commerciales).
Concession de service public	Contrat global Responsabilité et transfert du risque au titulaire Rémunération liée aux résultats d'exploitation Contrat longue durée Responsabilisation de l'opérateur de transport	Maîtrise du service plus réduite Contrôle moins étroit des moyens, recentrage du contrôle sur les résultats.
Concession de service public avec constitution d'une SEMOP	Contrôle et implication renforcée du SMPBA dans la production de service	Portage des risques par le SMPBA à hauteur de sa participation au capital Forte ingénierie contractuelle Modalités de mise en œuvre peu compatible avec le calendrier actuel Lourdeur procédurale <i>Moindre autonomisation des rôles d'AOM et d'Opérateur transport</i>
Constitution d'une SPL	Gestion publique du service à travers un outil évolutif et de coopération	Suppose la mise en place d'une coopération avec <i>a minima</i> une autre personne publique Modalités de mise en œuvre peu compatible avec la compétence exclusive du SMPBA en matière d'organisation du réseau TXIK TXAK

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

Eu égard à l'étude des modes de gestion envisageables, la concession de service public conclue avec un opérateur privé apparaît être le mécanisme le plus adapté à la gestion et à l'exploitation des services de mobilités TXIK TXAK sur la zone littorale.

La gestion des services de transports a jusqu'alors été effectuée dans le cadre d'une gestion externalisée pour les lignes les plus structurantes sous la forme concessive, et pour les autres lignes sous la forme de marchés publics.

Le SMPBA ne dispose pas actuellement du savoir-faire et des moyens matériels et humains pour permettant de gérer directement son service public des transports en régie.

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

Le choix d'une concession de service public pour l'exploitation des services de mobilités sur la zone littorale permettra au SMPBA 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, le SMPBA 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 ou de la SPL 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 CONCESSIONNAIRE

4.1 Objet du contrat

Le Contrat sera exécuté aux risques et périls du Concessionnaire, 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 Concessionnaire 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 pour l'exploitation des services de mobilités TXIK TXAK sur la zone littorale aura pour **objet principal** de confier l'exploitation des services de mobilité suivants :

- Transport urbain et non urbain ;
- Services exceptionnels pendant les grands événements du territoire.

Le contrat de concession de service public pour l'exploitation des services de mobilités TXIK TXAK sur la zone littorale pourra également confier l'exploitation des services de mobilité suivants :

- Le Transport à la Demande (TAD)
- Le Transport de Personnes à Mobilité réduite (TPMR)
- L'exploitation de Services Vélos

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

Le délégataire aura notamment en charge :

- La gestion et l'exploitation des services de transport incluant la gestion et l'exploitation du BHNS ;
- La gestion de la relation clientèle et commerciale avec les usagers ;
- L'exploitation, l'entretien et la maintenance des équipements mis à disposition par le SMPBA ;
- La fourniture de l'ensemble des moyens humains et matériels nécessaires à l'exploitation du service et non mis à disposition par le SMPBA ;
- L'exercice des missions d'Opérateur Technique Intégrateur pour la marque TXIK TXAK.

4.2 Périmètre géographique de la délégation

Le périmètre géographique du contrat sera la zone littorale du ressort territorial du SMPBA, couvrant les communes suivantes :

AHETZE, ANGLET, ARBONNE, BAYONNE, BIARRITZ, BIDART, BIRIATOU, BOUCAU, CIBOURE, GUETHARY, HENDAYE, SAINT-JEAN-DE-LUZ, SAINT-PIERRE-D'IRUBE, URRUGNE, TARNOS, ONDRES, MOUGUERRE, SAINT-MARTIN-DE-SEIGNANX, VILLEFRANQUE, BASSUSSARRY, ARCANGUES et IRUN (Espagne).

4.3 Durée du contrat

Le contrat prendra effet le 1^{er} septembre 2024.

La durée du contrat sera de 8 ans et 4 mois.

4.4 Rôle de l'Autorité délégante

Le SMPBA portera les responsabilités suivantes, principalement :

- Définir la politique générale des transports y compris les modes de coopération avec les services de transport gérés par d'autres autorités organisatrices ;
- Définir l'offre de transport, le système qualité et le mode de rémunération du délégataire ;
- Définir la politique de tarification conformément au contrat ;
- Réaliser, directement ou par des prestataires tiers, les investissements nécessaires à la réalisation d'un centre d'entretien et de maintenance au Sud Pays Basque ;
- Mettre à disposition et renouveler une partie du parc de véhicules ;
- Verser un forfait de charges au délégataire dans les conditions prévues au contrat et sur la base des engagements prévus au compte d'exploitation prévisionnel ;
- 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 non mis à disposition par le SMPBA et nécessaire à l'exploitation du service ;
- De manière générale, mettre à disposition les biens nécessaires aux services autres que ceux mis à disposition par le SMPBA ;
- Assurer la gestion du personnel ;
- Percevoir les recettes du service pour le compte de le SMPBA ;
- Mettre en œuvre une politique de marketing et de communication TXIK TXAK pour développer la fréquentation, en lien avec le SMPBA ;
- 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 au SMPBA son conseil et son expertise pour améliorer le réseau de transport au cours de l'exécution du contrat ;
- Produire pour le compte du SMPBA 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 mis à disposition du délégataire seront listés dans le DCE et contrat et feront partis d'un inventaire spécifique, il comprendra notamment :

- Le Matériel roulant propriété du SMPBA ;
- Le centre d'entretien et de maintenance de Bayonne et l'ensemble de ces équipements / Les P+R / Les Agences commerciales ;
- Les équipements et Systèmes tels billettique / SAE / BIV / DAT ;
- Les stations de charge pour les véhicules électriques aux terminus et au centre d'entretien et maintenance.

4.7 Qualité de service et pénalités

Le concessionnaire se verra imposer le respect d'un niveau de qualité de service. Dans le cas d'un non-respect ou d'une non-atteinte des objectifs des critères de qualité de service contractuels, le concessionnaire se verra attribuer des pénalités définies dans les termes du contrat".

Les indicateurs de performance seront déclinés dans le contrat.

4.8 Conditions financières et tarifaires

Le délégataire sera rémunéré par un forfait de charges, fixé sur la base des comptes prévisionnels, et modulé par l'atteinte d'objectifs de qualité de service et de fréquentation. Les modalités de versement de cette contribution et son actualisation seront définies par le contrat.

Le délégataire collectera les recettes du service au nom et pour le compte du SMPBA dans le cadre d'un mandat de gestion, et lui reversera.

4.9 Suivi et contrôle de l'exploitation

4.9.1 Société dédiée

Le SMPBA exigera que le concessionnaire soit une société dédiée dont l'objet sera exclusivement la gestion des services de mobilité TXIK TXAK sur la zone littorale 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 d'une partie des prestations sous réserve d'en informer préalablement le SMPBA et dans des conditions de nature à permettre au SMPBA un regard suffisant sur les modalités d'exploitation du service.

4.9.3 Contrôles

Le SMPBA 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 concessionnaire 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 concessionnaire produira chaque année, avant le 1^{er} juin, au SMPBA, 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 au SMPBA 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, le SMPBA 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, le SMPBA 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

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

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

4.13 Fin du contrat

La convention de concession 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 au SMPBA en bon état d'entretien, compte tenu de leur âge, selon les modalités et aux conditions à définir dans la convention.

5 PROCEDURE A METTRE EN ŒUVRE

Au vu de la présente analyse, il est proposé au Comité Syndical de lancer une procédure de publicité et de mise en concurrence dite « ouverte » conformément aux dispositions du code de la commande publique, pour l'attribution d'une concession de service public pour l'exploitation des services de mobilités TXIK TXAK sur la zone littorale et des articles L.1411-1 et suivants et R.1411-1 et suivants du CGCT.

Cette procédure se déroulera selon les étapes suivantes :

- Saisine de la CCSPL ;
- Délibération du Comité Syndical 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 et des offres par les services du SMPBA ;
- Ouverture des candidatures par les services du SMPBA ;
- Analyse et sélection des candidats par la Commission de délégation de service public (CDSP) ;
- Ouverture des offres par les services du SMPBA ;
- Analyse et avis de la CDSP sur les offres initiales ;
- Décision du président du SMPBA sur les candidats invités à négocier ;
- Négociations avec le(s) candidat(s) ;
- Réception, analyse et choix du Comité Syndical sur les offres finales, sur proposition du Président ;
- Délibération du Comité Syndical en fin de procédure, sur le choix du président.