



www.ccbrianconnais.fr

Délibération
n°2021-91 du 14 septembre 2021

OBJET – MOBILITE – Concession de service public pour l'exploitation du réseau de transports publics – Rapport d'opportunité et lancement de la procédure

Rapporteur : M. Pierre LEROY

Annexe : rapport sur le principe de la délégation de service public

Le 14 septembre 2021 à 18 heures, le Conseil Communautaire s'est réuni en séance ordinaire, suite à la convocation du 08 septembre 2021 en la salle du Conseil, Les Cordeliers, sous la présidence de Monsieur le Président, M. Arnaud MURGIA.

Nombre de conseillers en exercice : 37

Présents : 30

Nombre de pouvoirs : 7

Mme Corinne CHANFRAY est nommée secrétaire de séance.

Sont présents : M. Arnaud MURGIA, Mme Catherine VALDENNAIRE, M. Eric PEYTHIEU, Mme Claire BARNÉOUD, M. Richard NUSSBAUM, Mme Annie ASTIER CONVERSE, M. Jean-Marc CHIAPPONI, Mme Elisa FAURE, M. André MARTIN, Mme Michèle SKRIPNIKOFF, M. Patrick MICHEL, Mme Maryse XAUSA FRANÇOIS, M. Thomas SCHWARZ, M. Léon GABRIEL, Mme Francine DAERDEN, M. Jean-Franck VIOUJAS, M. Jean-Pierre PIC, M. Jean-Marie REY, Mme Muriel PAYAN, Mme Claudine CHRETIEN, M. Pierre LEROY, M. Vincent FAUBERT, Mme Corinne CHANFRAY, Mme Catherine BLANCHARD, Mme Marine MICHEL, M. Emeric SALLE, M. Thierry AIMARD, M. Olivier FONS, M. Sébastien FINE, Mme Patricia ARNAUD.

Ont donné pouvoir : Mme Emilie DESMOULINS à Mme Elise FAURE,
M. Christian JULLIEN à Mme Claire BARNEOUD,
M. Elie HAMDANI à M. Thomas SCHWARZ,
M. Guy HERMITTE à M. Arnaud MURGIA,
M. Nicolas GALLIANO à Mme Corinne CHANFRAY,
M. Gilles PERLI à M. Emeric SALLE,
M. Jean-Pierre MASSON à M. Sébastien FINE.

Monsieur le Conseiller délégué ayant exposé les motifs conduisant à l'examen de la présente,

Vu le code de la commande publique, et notamment ses articles L1121-1 et suivants relatifs aux contrats de concession ;

Vu le Code général des collectivités territoriales, et notamment ses articles L1411-1 et suivants relatifs aux délégations de service public ;

Vu la délibération n°2020-4 en date du 16 février 2021 de la CCB relative à la prise de compétence mobilité et à la modification de ses statuts ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 05-2021-06.25.00002 en date du 25 juin 2021 approuvant les statuts de la CCB et actant le transfert de la compétence mobilité à compter du 1^{er} juillet 2021 ;

Vu le contrat de délégation de service public de transports publics routiers collectifs urbains de voyageurs de Briançon, conclu à compter du 1^{er} avril 2010 pour une durée de 12 ans, dont le terme sera prolongé jusqu'au 31 octobre 2022 par avenant, et la nécessité pour la CCB de proposer une offre de service de mobilité harmonisée sur son ressort territorial ;

Vu l'avis favorable du Comité Technique en date du 27 août 2021 ;

Vu l'avis favorable de la Commission Consultative des Services Publics Locaux en date du 27 août 2021 ;

Vu l'avis favorable du Bureau Exécutif en date du 2 septembre 2021 ;

Vu l'avis favorable de la Commission Compétitivité et Attractivité en date du 7 septembre 2021 ;

Considérant le rapport d'opportunité annexé à la présente délibération, présentant les caractéristiques des prestations que devra assurer le futur exploitant du service public de transport, ce rapport ayant été également joint aux convocations remises aux membres du Conseil Communautaire ;

Considérant que la CCB est devenue, depuis le 1^{er} juillet 2021, autorité organisatrice de la mobilité (AOM) sur son ressort territorial à la suite du transfert de la compétence mobilité par ses communes, acté par arrêté préfectoral en date du 25 juin 2021, et qu'elle s'est substituée à ses communes dans l'exécution de leurs contrats.

Considérant la nécessité d'assurer la continuité du service public de transports publics urbains de la commune de Briançon tout en l'harmonisant à l'ensemble du territoire à partir du 1^{er} novembre 2022, dans le cadre du périmètre défini dans le document contenant les caractéristiques des prestations que devra assurer le futur exploitant ;

Considérant que le mode de gestion concessif apparaît être le plus adapté aux divers besoins exprimés par la CCB, sous la forme d'une contribution financière et forfaitaire. En effet, ce type de contrat permettra à la CCB de :

- Limiter les risques pris par la collectivité tant au niveau commercial qu'industriel ;
- Favoriser l'innovation, l'amélioration de la qualité de service, l'optimisation de la fréquentation et des recettes par le biais de mécanismes d'intéressement du délégataire ;
- Laisser une souplesse contractuelle au délégataire dans la gestion de l'offre de service et dans son exploitation.

Considérant qu'il convient de rechercher le futur concessionnaire et de diligenter à cette fin une procédure de publicité et de mise en concurrence.

Le Conseil Communautaire à l'unanimité :

- **Approuve** le principe de l'exploitation du service public de transports collectifs de voyageurs dans le cadre d'une concession de service public, sous la forme d'une convention de compensation financière forfaitaire ;
- **Approuve** les caractéristiques principales du futur cahier des charges de la consultation, telles que décrites dans le Rapport d'Opportunité ci-annexé ;

AR Prefecture

005-240500439-20210914-2021_91-DE
Reçu le 28/09/2021
Publié le 28/09/2021

- **Autorise** le lancement de la procédure de publicité permettant la présentation d'offres concurrentes pour l'exploitation de ce service, conformément aux articles L.1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales ;
- **Autorise M. Le Président** à signer tous les actes afférents et à engager toutes les démarches nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Ainsi fait et délibéré les : jour, mois et an susdits.

Pour copie conforme
Le Président,

Arnaud MURGIA



Date de transmission au contrôle de légalité : **28 SEP. 2021**

Date affichage : **28 SEP. 2021**

Le délai de recours contentieux contre la présente décision peut être déféré dans un délai de 2 mois au Tribunal Administratif de Marseille à compter de sa notification ou de sa publication.



Communauté de communes du Briançonnais

Gestion du service public de transport du Briançonnais

RAPPORT SUR LE PRINCIPE DE LA DELEGATION DE
SERVICE PUBLIC

(Article L 1411-4 du Code Général des Collectivités
Territoriales)



SOMMAIRE

1	OBJET	3
2	ORGANISATION ET PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DES TRANSPORTS PUBLICS DU BRIANÇONNAIS	3
2.1	LE CADRE JURIDIQUE ACTUEL.....	3
2.2	LE RESEAU AU 1ER SEPTEMBRE 2021	4
2.3	LA TARIFICATION APPLIQUEE AU 1ER SEPTEMBRE 2021	5
2.4	LE REGIME ACTUEL DES BIENS.....	6
2.5	LES DONNEES FINANCIERES (REFERENCE EURO 2019).....	6
3	LA FUTURE EXPLOITATION DU RESEAU	7
3.1	LES OBJECTIFS DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU BRIANÇONNAIS	7
3.2	LE CHOIX D'UN MODE DE GESTION	8
4	CARACTERISTIQUES DE LA DSP ENVISAGEE	16
4.1	OBJET DU CONTRAT	16
4.2	LA DUREE ENVISAGEE.....	17
4.3	L'OFFRE DE SERVICE.....	17
4.4	LES TARIFS	17
4.5	LE FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS	17
4.6	LA REPRISE DU PERSONNEL	18
4.7	LA REMUNERATION DU DELEGATAIRE.....	18

1 OBJET

Conformément aux dispositions des articles L 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales, « *les assemblées délibérantes des collectivités territoriales et de leurs groupements se prononcent sur le principe de toute délégation de service public local après avoir recueilli les avis de la commission consultative des services publics (CCSPL) et, le cas échéant, du comité technique* ».

Le présent rapport a pour objet d'éclairer le conseil communautaire de la communauté de communes du Briançonnais sur les modes de gestion possibles pour son service public de transport, et de lui permettre de se prononcer sur le principe d'une délégation de service public.

Préalablement à sa présentation en conseil communautaire, le rapport a fait l'objet d'une présentation auprès du Comité Consultatif des Services Publics Locaux et du Comité Technique de la collectivité, dont les avis sont annexés.

Ce rapport présente les caractéristiques principales des prestations qui seraient demandées au délégataire.

2 ORGANISATION ET PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DES TRANSPORTS PUBLICS DU BRIANÇONNAIS

La communauté de communes du Briançonnais (CCB) a intégré au 1^{er} juillet 2021 au sein de ses compétences facultatives l'organisation de la mobilité locale, au sens de l'article L.1231-1 du code des transports. En tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité locale (AOM-I), la CCB a ainsi en charge l'offre de mobilité sur le périmètre des 13 communes constituant son ressort territorial : Briançon, Cervières, La Grave, La Salle-les-Alpes, Le Monétier-les-Bains, Montgenèvre, Névache, Puy-Saint-André, Puy-Saint-Pierre, Saint-Chaffrey, Val-des-Près, Villar d'Arène, Villard-Saint-Pancrace.

Ce territoire représente un bassin de vie de plus de 21.000 habitants, marqué par une forte fonction touristique, en saison d'hiver comme en saison d'été : avec plus de 15.000 lits marchands et plus de 15.000 résidences secondaires, la population de visiteurs peut atteindre plus de 50.000 personnes en pointe saisonnière.

2.1 LE CADRE JURIDIQUE ACTUEL

Le réseau de transport de la CCB est exploité dans un cadre composé des contrats suivants :

- ✓ Une délégation de service public (DSP) conclue à compter du 1^{er} avril 2010 pour une durée de 12 ans, dont le terme initial au 31 mars 2022 sera prolongé jusqu'au 31 octobre 2022. Ce contrat, hérité de la commune de Briançon, englobe l'ensemble des services de transport urbains du réseau TUB, sur les communes de Briançon, Villard-Saint-Pancrace et Puy-Saint-André.
- ✓ Un marché relatif aux transports scolaires sur la commune de Briançon, dont les six premiers lots concernent le transport scolaire d'élèves à l'intérieur de Briançon, au sens de l'article R.213-3 du code de l'éducation. Ce marché est entré en vigueur à la rentrée 2019 pour une durée d'un an, avec un renouvellement possible sur trois périodes d'une année.

- ✓ Un marché relatif aux navettes estivales desservant la Haute-Clairée en haute saison d'été, conclu le 20 mai 2019 pour une durée de 3 ans.
- ✓ Un marché relatif aux navettes hivernales de la station de Montgenèvre pendant les périodes d'ouverture de la station, qui fait l'objet d'une consultation pour les prestations correspondant à la saison hivernale 2021-2022.
- ✓ Un marché relatif aux navettes hivernales des stations de la Haute-Romanche, qui fait l'objet d'une consultation pour les prestations correspondant à la saison hivernale 2021-2022.
- ✓ Un marché relatif aux transports reliant à une fréquence hebdomadaire la commune de Puy-Saint-André au marché de Briançon, conclu le 2 mars 2021, avec une échéance au 31 décembre 2021.
- ✓ Un marché relatif aux transports reliant à une fréquence hebdomadaire la commune de Puy-Saint-Pierre au marché de Briançon, conclu le 2 mars 2021, avec une échéance au 31 décembre 2021.

Des services reliant à une fréquence hebdomadaire les communes de Saint-Chaffrey, de La Salle-les-Alpes et du Monétier-les-Bains au marché de Briançon, une partie de l'année, font l'objet d'une convention de gestion entre la CCB et les communes concernées.

Un service de transport scolaire est mis en place en régie par la commune de Montgenèvre par délégation de compétence de la CCB.

Par ailleurs, suite à la prise de compétence mobilité par la CCB au 1^{er} juillet 2021, la CCB envisage le transfert des services régionaux internes à son ressort territorial, dans un délai encore à définir avec la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Ces services sont exploités dans le cadre d'un marché arrivant à échéance le 31 août 2022.

Il convient donc au travers de la procédure qui s'engage de :

- ✓ Définir le cadre juridique de l'exploitation des services relevant de la CCB, à compter du 1^{er} novembre 2022.
- ✓ Mettre en œuvre la procédure administrative et juridique permettant d'assurer l'exploitation de ces services.

2.2 LE RESEAU AU 1ER SEPTEMBRE 2021

Le réseau organisé par le CCB à travers ces contrats est composé des services suivants :

- ✓ Le réseau urbain TUB :
 - 4 lignes régulières, dont une circulant les dimanches et jours fériés.
 - 4 services à la demande à arrêts et horaires fixes sur la commune de Briançon.
 - 1 service à la demande à arrêts fixes et sur des plages horaires prédéfinies entre le secteur de Pierrefeu (Puy-Saint-André) et Briançon.
- ✓ Les services scolaires internes à la commune de Briançon, composés de 6 circuits destinés aux élèves du primaire.
- ✓ Le service scolaire interne à la commune de Montgenèvre, composé d'un circuit destiné aux élèves du primaire de l'école Marius FAURE.

- ✓ Les services reliant à une fréquence hebdomadaire les communes de Saint-Chaffrey, de La Salle-les-Alpes et du Monétier-les-Bains au marché de Briançon, une partie de l'année, et les communes de Puy-Saint-André et Puy-Saint-Pierre au marché de Briançon, toute l'année.
- ✓ La desserte de la Haute-Clarée, entre le parking de Roubion (Névache) à Névache Ville-Haute d'une part, et entre Névache Ville-Haute et Laval d'autre part. Cette desserte est active pendant la haute saison touristique d'été (40 jours pour l'été 2021).
- ✓ La desserte interne de la station de Montgenèvre, composée de deux circuits, active pendant la période d'ouverture hivernale des remontées mécaniques.
- ✓ La liaison entre les communes et domaines skiables de la Haute-Romanche (La Grave et Villar d'Arène), active pendant les vacances scolaires de Noël et de février (6 semaines par an).

Les services organisés par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, mais susceptibles de faire l'objet d'un transfert à la CCB à une échéance encore à préciser par les deux parties, sont les suivants :

- ✓ Ligne G Montgenèvre - Briançon.
- ✓ Ligne H Le Monétier-les-Bains - Briançon.
- ✓ Circuits scolaires BR010 Névache - Briançon, BR015 Val-des-Prés - Les Alberts, BR020 et BR025 Cervières - Briançon, BR036 Pierrefeu - Briançon, BR040 Puy-Saint-André / Puy-Saint-Pierre - Briançon, BR050 Puy-Saint-André / Puy-Saint-Pierre - Ecole du Pinet, BR080 La Grave - Villar d'Arène, et BR091 La Grave - Briançon.

2.3 LA TARIFICATION APPLIQUEE AU 1ER SEPTEMBRE 2021

Sur le réseau urbain TUB, les principaux titres de transports utilisés par les voyageurs sont les suivants :

- ✓ Le ticket unité à 1,10 €
- ✓ Le ticket aller-retour à 2 €
- ✓ Le ticket unitaire groupe (à partir de 8 personnes) à 0,90 €
- ✓ Le carnet de 10 tickets à 9 €
- ✓ L'abonnement 18-65 ans, à 23 €/mois ou 230 €/an
- ✓ L'abonnement annuel senior (65 ans et plus) à 20 €/an
- ✓ L'abonnement 11-18 ans à 17 €/mois ou 136 €/an
- ✓ L'abonnement mensuel étudiants 18-25 ans à 20 €

Les abonnements nécessitent l'établissement d'une carte personnelle (3€/an).

Des tarifs réduits sont accordés sur le tarif de l'abonnement 11-18 ans aux porteurs de la carte club, délivrée par le CCAS de Briançon sur conditions de ressources.

La libre circulation est accordée :

- ✓ Aux enfants de moins de 4 ans.
- ✓ Aux enfants de 4 à 11 ans scolarisés sur Briançon, après établissement d'une carte personnelle (3 €/an) et d'un coupon mensuel gratuit.
- ✓ Aux visiteurs hébergés à Briançon détenteurs d'une carte d'hôte délivrée par leur hébergeur.
- ✓ Aux allocataires de minima sociaux résidant à Briançon (minimum vieillesse, CMUC, Allocation Adulte Handicapé, Fonds Spécial d'Invalidité, RSA socle), après établissement d'une carte personnelle (3 €/an) et d'un coupon mensuel gratuit.

L'inscription aux services scolaires internes à la commune de Briançon et de Montgenèvre à destination des écoles primaires est gratuite.

Les lignes de marché font l'objet d'une inscription préalable :

- ✓ Puy St-André - Briançon place de l'Europe : 20€ /an
- ✓ Puy St-Pierre - Briançon place de l'Europe : 10€ /an

Les navettes estivales desservant la Haute-Clarée font l'objet de la tarification suivante :

- ✓ Ticket simple à 4 €
- ✓ Ticket enfant 6-12 ans à 2,50 €
- ✓ Pass journée à 6 €
- ✓ Pass journée enfant 6-12 ans à 3,50 €
- ✓ Forfait journée famille à 18 €
- ✓ Carnet de 10 tickets journée à 55 €
- ✓ Carnet de 10 tickets aller simple à 35 €

La libre circulation est accordée aux enfants de moins de 6 ans, aux guides, aux accompagnateurs moyenne montagne, et aux salariés des établissements situés en amont de Névache Ville-Haute.

La desserte interne de la station de Montgenèvre, comme la liaison entre les communes et domaines skiables de la Haute-Romanche (La Grave et Villar d'Arène), en période d'ouverture hivernale des remontées mécaniques, fonctionnent en régime de libre circulation pour tous les publics.

Les services non urbains actuellement organisés par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur sont soumis à la tarification Zou ! Hautes-Alpes :

- ✓ Billet unitaire (4 € à bord, 3 € en prévente en ligne)
- ✓ Billet 10 voyages à 26 €
- ✓ Abonnement tous publics à 52 €/mois ou 470 €/an
- ✓ Pass études à 110 €/an

2.4 LE REGIME ACTUEL DES BIENS

La Communauté de Communes du Briançonnais met à disposition le mobilier urbain au délégataire actuel titulaire de la DSP.

2.5 LES DONNEES FINANCIERES (REFERENCE EURO 2019)

Le coût pour la collectivité des services de transport du périmètre d'organisation de la CCB s'élève en 2019 (dernière année non impactée par les conséquences de la crise sanitaire dans le secteur des transports) à environ 1,384 M€.

Le financement a été assuré notamment par le versement mobilité pour 608 k€, et la dotation générale de décentralisation pour 28 k€.

Le coût des services de transport non urbains actuellement organisés par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur est estimé à 1,8 M€ en 2019.

3 LA FUTURE EXPLOITATION DU RESEAU

3.1 LES OBJECTIFS DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU BRIANÇONNAIS

Dans le cadre de la future exploitation, les objectifs principaux fixés par la communauté de communes du Briançonnais sont les suivants :

- 1/ Améliorer la mutualisation des moyens de production pour générer des économies d'échelle.
 - ✓ La collectivité recherche à travers la gestion de son service public de transport la meilleure synergie possible des moyens de production (véhicules, support, installations, équipements).
- 2/ Unifier l'offre de transport pour offrir un service intégré à l'utilisateur.
 - ✓ La collectivité mettra en place une information voyageurs, une billettique et une tarification intégrées.
 - ✓ Cette unification de l'offre de transport s'exprimera également au travers d'une identité visuelle permettant d'identifier le réseau sur le terrain et dans l'ensemble de sa communication.
- 3/ Développer le réseau pour qu'il s'adresse à l'ensemble du territoire et à tous les publics.
 - ✓ La collectivité développera progressivement l'offre de service, dans une perspective de mise en œuvre de son Plan de Mobilité simplifié, en cours de consultation sur la base du projet arrêté le 16 février 2021.
- 4/ Développer la fréquentation des services de transport auprès des locaux, mais également auprès des clientèles touristiques.
 - ✓ L'accueil commercial sera optimisé, un lien avec les opérateurs touristiques sera établi, et les moyens adéquats en matière de promotion du réseau seront déployés.
 - ✓ La qualité de service sera évaluée sur la base d'un référentiel dont la collectivité assurera le contrôle.
- 5/ Faire du réseau de transport un moteur de transition écologique pour le Briançonnais.
 - ✓ Des matériels alternatifs en matière de taille et de motorisation seront expérimentés.

3.2 LE CHOIX D'UN MODE DE GESTION

3.2.1 PRELIMINAIRES

En vertu de l'article L1221-2 du Code des transports, l'exécution des services publics de transport de personnes réguliers et à la demande est un service public à caractère industriel et commercial. Cette caractéristique exclut le recours à la régie simple, uniquement mobilisable pour la gestion d'un service public administratif.

Conformément au principe constitutionnel de libre administration des collectivités territoriales, et en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité sur son ressort territorial, il revient à la CCB de définir le mode de gestion le plus approprié au regard des caractéristiques envisagées du nouveau service. La CCB doit ainsi apprécier librement si elle souhaite assumer le service en gestion directe, c'est-à-dire par ses propres moyens, ou en déléguer l'exploitation à un tiers

Ainsi elle doit décider du futur mode de gestion, du cadre juridique et du cadre contractuel qu'elle entend mettre en place.

La Communauté de Communes du Briançonnais s'appuie aujourd'hui sur :

- ✓ La gestion déléguée de ses transports publics urbains dans le cadre d'une DSP.
- ✓ Des marchés et des conventions de gestion avec des régies communales pour les services de desserte hebdomadaires et les services saisonniers.

3.2.2 LA GESTION DIRECTE

La gestion directe du service, en régie, correspond à une prise en charge directe, technique et financière, du fonctionnement du service public.

Une collectivité peut gérer directement ses transports publics en constituant :

- ✓ Soit une régie à simple autonomie financière (RAF).
- ✓ Soit une régie dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière dite « personnalisée », relative à un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC).
- ✓ Soit une Société Publique Locale (SPL).

1/ La régie à simple autonomie financière :

- ✓ N'a pas de personnalité morale : c'est un service de l'autorité organisatrice avec un budget annexe.
- ✓ Bénéficie d'une autonomie financière.
- ✓ Est gérée par un conseil d'exploitation dépendant de l'autorité organisatrice et par un directeur, sous l'autorité du Président de la communauté de communes et de son assemblée délibérante.
- ✓ Personnel soumis au statut de droit privé à l'exception du directeur et du comptable.

> Le rôle de l'autorité organisatrice est donc majeur puisqu'elle organise et gère de fait le réseau, par ses services. L'exécutif de la communauté de communes demeure l'ordonnateur des dépenses.

2/ La régie à autonomie financière et à personnalité morale :

- ✓ Est dotée d'une personnalité morale propre et distincte de la collectivité : en conséquence le pouvoir de décision est détenu par son conseil d'administration, elle vote son budget.
- ✓ Bénéficie d'une autonomie financière.
- ✓ Est gérée par un conseil d'administration dépendant de l'autorité organisatrice et par un directeur.
- ✓ Personnel soumis au statut de droit privé à l'exception du directeur et du comptable.

> Le rôle de l'autorité organisatrice est légèrement moindre (voix consultative de l'autorité organisatrice au sein du conseil d'administration) et consiste à contrôler la gestion du service. L'ordonnateur des dépenses est le directeur.

L'option du recours à la régie implique nécessairement :

- ✓ La mise en place d'un conseil d'administration ou d'exploitation (en fonction du type de régie)
- ✓ Le recrutement du personnel administratif et technique.
- ✓ De bénéficier des ressources techniques et financières ainsi que de l'expertise technique indispensable à l'exploitation du service public, et prévoir leur mise à jour. Le recours à la régie s'accompagne souvent de la passation de marchés confiés à des opérateurs privés.

3/ La Société publique locale

De création relativement récente (2010), la SPL est une structure juridique privée (société anonyme), à la disposition des collectivités locales pour la gestion de leurs services publics, dont les dispositions sont prévues à l'article L1531-1 du CGCT et les principales caractéristiques sont les suivantes :

- ✓ Son capital est entièrement public,
- ✓ Elle est détenue par au moins deux actionnaires publics,
- ✓ Elle est une société anonyme.

Les personnes publiques actionnaires doivent exercer sur la société un contrôle dit analogue à celui exercé sur leurs propres services. La SPL doit réaliser au moins 80 % de ses activités pour le compte de ses actionnaires.

Si ces conditions sont effectivement remplies, les actionnaires peuvent recourir à leur SPL sans publicité ni mise en concurrence pour l'exploitation des services envisagés. La SPL n'en reste pas moins soumise aux dispositions de la commande publique pour ses propres achats. Le recours à la SPL s'accompagne donc souvent de la passation de marchés confiés à des opérateurs privés.

> Dans ces trois modalités de gestion directe, le risque économique et financier lié à l'exploitation est totalement assumé par la collectivité.

3.2.3 LA GESTION CONFIEE A UN TIERS

Dans ce cadre, la collectivité décide de confier la gestion de ses transports à une personne publique ou privée.

Cette externalisation peut se faire selon deux cadres juridiques :

- ✓ Soit dans le cadre des marchés publics.
- ✓ Soit dans le cadre de la Délégation de Service Public (DSP).

La distinction entre ces deux cadres s'établit selon la dimension du risque économique assumé par le tiers.

3.2.3.1 La gestion confiée à un tiers dans le cadre des marchés publics

Elle s'observe dans des contrats d'exploitation pour lesquels le risque économique assumé par le tiers est limité au risque industriel (évolution des dépenses d'exploitation). Elle s'opère dans le cadre de contrats à prix forfaitaire ou de garantie de recettes, le risque commercial étant supporté par la collectivité.

1/ Le cas de la gérance

Qualifiée parfois de « gestion semi-directe », ce type de contrat engage la collectivité à assumer le risque industriel et commercial le plus important et à intervenir très fortement dans la gestion du réseau :

- ✓ La collectivité finance l'établissement du service.
- ✓ La production du service et l'entretien des biens sont confiés à une personne morale de droit privé qui assure la gestion pour le compte de la collectivité avec un faible degré d'autonomie, dans le cadre d'un marché public.
- ✓ La rémunération du prestataire est une somme forfaitaire versée par la collectivité et ne dépend donc pas de ses performances.

Dans sa forme originale, la gérance a pratiquement disparu et a été remplacée par la Régie Intéressée qui, suivant la dimension du risque pris par l'exploitant, va se pratiquer soit dans le cadre des marchés publics (risque faible), soit dans le cadre de la DSP (risque fort). Les quelques exemples relevés de Régie Intéressée sont pratiqués dans le cadre de la DSP (cf. 3.2.3.2).

2/ Le cas de la gestion à prix forfaitaire

Ce contrat répartit le risque entre les deux partenaires :

- ✓ L'autorité organisatrice supporte l'aléa commercial et reste propriétaire des recettes.
- ✓ Le délégataire assure le risque industriel sur les charges d'exploitation en s'engageant sur un prix forfaitaire.

Ce type de contrat est très peu pratiqué dans le secteur des transports publics urbains. Il est en revanche fréquemment utilisé pour les réseaux composés de services non urbains avec souvent une forte vocation de transport des scolaires.

3/ Marché confié à une SEMOP

Après mise en concurrence, un contrat peut également être conclu avec une société d'économie mixte à opération unique (SEMOP) créé par la collectivité « *qui 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 [...] la gestion d'un service public pouvant inclure la construction des ouvrages ou l'acquisition des biens nécessaires au service* », selon l'article L1541-1 du CGCT.

La SEMOP, société anonyme, fait l'objet d'un actionnariat mixte : une collectivité ou un groupement (entre 34% et 85% du capital), et au moins un actionnaire opérateur économique sélectionné après mise en concurrence. La collectivité partage avec l'autre actionnaire les responsabilités et risques techniques et financiers de la gestion du service public.

Sa durée d'existence est strictement limitée à la durée du contrat. Son objet est unique et ne peut pas être modifié pendant la durée du contrat.

La création de la société suppose un ensemble d'obligations (préparation des statuts, pacte d'actionnaires, document de préfiguration...). Puis, la collectivité devra à la fois contrôler la bonne exécution du contrat et assurer ses responsabilités d'actionnaire (pérennité financière de la structure), tout en participant à la capitalisation du projet.

3.2.3.2 La gestion confiée à un tiers dans le cadre de la DSP

Au terme de l'article L.1411-1 du code général des collectivités territoriales et des articles L.1121-1 et L.1121-3 du code de la commande publique, une délégation de service public est un contrat 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 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 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 Délégation de Service Public prend la forme d'un contrat de concession dont la passation et l'exécution doivent être conforme au Code de la commande publique.

Cette gestion déléguée s'observe dans des contrats d'exploitation pour lesquels le risque économique assumé par le délégataire est complet :

- ✓ Risque industriel : maîtrise des dépenses d'exploitation (salaires, etc.).
- ✓ Risque commercial : maîtrise des recettes voyageurs.
- ✓ Intéressement à la qualité de service, à l'atteinte d'objectifs fixés par la collectivité par un système de bonus-malus.

Différents types de contrat sont envisageables dans le cadre d'une délégation de service public.

1/ La régie intéressée

Il s'agit d'un contrat dans lequel le risque commercial et industriel est assuré par l'autorité organisatrice, et partagé avec le régisseur par le biais de son système de rémunération. L'autorité organisatrice :

- ✓ Assume le financement des biens nécessaires à l'exploitation.
- ✓ Assume le risque industriel sur les charges d'exploitation.
- ✓ Assume le risque commercial, est propriétaire des recettes.
- ✓ Est le redevable fiscal de la TVA pour laquelle elle effectue les déclarations.

Le délégataire est régisseur du réseau de transport pour le compte de l'autorité organisatrice, ce qui représente une charge de travail administratif particulièrement lourde tant en ce qui concerne la gestion des recettes que la reddition des comptes de charges. Sa rémunération comporte :

- ✓ Une partie fixe (montant forfaitaire ou part du chiffre d'affaires).
- ✓ Une part correspondant aux prestations d'assistance technique.
- ✓ Une part variable, un intéressement positif comme négatif sur différents critères (développement de la fréquentation, réduction du déficit, amélioration de la qualité de service, etc.) sur laquelle réside le risque d'exploitation.

Les dépenses et les recettes gérées par le régisseur étant de fait celles de l'autorité délégante, ce système est très lourd administrativement car il nécessite des procédures strictes de transmission et de contrôle des recettes et des dépenses entre le régisseur et la collectivité.

Ces procédures nécessitent un renfort des structures administratives tant du côté de la collectivité que de celui du régisseur.

Par conséquent, il ne permet pas de laisser une grande souplesse au délégataire sur la gestion de l'offre de service.

2/ La contribution financière forfaitaire

Dans le cadre de la DSP, l'un des contrats les plus pratiqués aujourd'hui est le contrat de contribution financière forfaitaire (CFF).

Il s'agit du type de contrat dans lequel le délégataire assume le risque industriel et commercial, ce qui l'incite à optimiser tant sa politique commerciale qu'industrielle pour atteindre les résultats de produits (notamment recettes voyageurs) et de charges sur lesquels est calculée la contribution financière.

Ce type de contrat permet de lier une partie de la rémunération du délégataire, d'une part, à l'encaissement des recettes et, d'autre part, à l'atteinte d'objectifs fixés par la Collectivité par le biais de mécanismes d'intéressements (qualité de service, fréquentation, productivité...). La rémunération est sur ce point basée sur un transfert de risque d'exploitation à l'opérateur.

La CFF prévue au contrat peut être uniquement composée ou partiellement composée d'une « compensation d'obligations de service public » au sens du règlement (CE) n° 1370/2007 du parlement européen et du conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) no1191/69 et (CEE) no1107/70 du Conseil en cas de services non rentables demandés à l'opérateur.

Ce type de contrat permet de laisser au délégataire une certaine souplesse dans la gestion de son produit et la mise en œuvre de sa politique marketing et commerciale.

3/ La contrepartie forfaitaire

Ce type de contrat se pratique aujourd'hui très fréquemment pour les DSP d'agglomérations urbaines moyennes ou importantes.

Ce dispositif, tout en restant dans le cadre strict de la DSP, consiste à modifier les modalités de rémunération du délégataire afin que ce dernier soit rémunéré par un prix assujéti à la TVA, versé par l'Autorité Organisatrice en contrepartie de prestations effectuées. Les recettes d'exploitation remontent alors directement à la Collectivité afin qu'elle puisse intégralement récupérer la TVA versée, en tant qu'exploitant au sens fiscal du terme.

Dans ce type de contrat, la prise de risque du délégataire est identique à celle de la contribution financière forfaitaire et porte sur le risque industriel et commercial. Le processus est alors le suivant :

- ✓ La rémunération (prix) du délégataire versée par la Collectivité est soumise à TVA, et constitue la contrepartie directe de la prestation fournie par le délégataire.
- ✓ Cette rémunération est calculée en fonction de l'engagement sur dépenses pris par le délégataire.
- ✓ La propriété des recettes d'exploitations est transférée à la Collectivité, dans le cadre d'un dispositif (régie ou autre) de perception des recettes d'exploitation par le délégataire au nom et pour le compte de la Collectivité.
- ✓ Un intéressement du délégataire aux recettes est mis en place, calculé en fonction de l'Engagement sur recettes pris par le délégataire ce qui constitue le transfert de risque d'exploitation.

La Contrepartie forfaitaire prévue au contrat peut être uniquement composée ou partiellement composée d'une « compensation d'obligations de service public » au sens du règlement (CE) n°1370/2007 du parlement européen et du conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) no1191/69 et (CEE) no1107/70 du Conseil en cas de services non rentables demandés à l'opérateur.

4/ La SEMOP

Le recours à une SEMOP est également possible dans le cadre d'une délégation de service public.

3.2.4 SYNTHÈSE CONCERNANT LE CHOIX DU MODE DE GESTION

1/ La gestion directe permet une maîtrise parfaite du service, et une gestion de proximité des relations aux usagers. Cependant, l'importance de la fonction managériale et de la relation sociale dans les transports publics, ainsi qu'une technicité croissante en matière de matériels et d'équipements, demandent un niveau de qualification important et spécifique pour l'ensemble de l'encadrement.

De fait, la gestion directe est peu pratiquée par les collectivités françaises : un peu plus de 10% des collectivités urbaines ont choisi ce mode de gestion (sur 160 réseaux urbains existants).

Compte tenu de la prise de compétence récente, la CCB ne dispose pas en interne des ressources nécessaires à une gestion directe des services de transport, ni du temps nécessaire pour s'en doter.

> Les différentes formes de gestion directe paraissent donc, à ce stade, peu appropriées pour la collectivité.

2/ La constitution d'une SEMOP suppose d'ajouter aux délais de consultation les délais de constitution de la société. De plus, ce modèle requiert une participation très forte de la collectivité, dans un contexte de prise de compétence récente que la CCB doit avant tout s'approprier.

> Au vu du calendrier et des besoins de la CCB, ce modèle n'apparaît pas comme le plus pertinent.

3/ Le tableau ci-dessous dresse un comparatif des solutions de gestion confiée à un tiers, soit dans le cadre d'un marché public, soit dans celui d'une concession.

	Avantages	Points minorants
Marchés publics	<ul style="list-style-type: none"> • Maîtrise du service • Contrôle des prestations 	<ul style="list-style-type: none"> • Risque de multiplication des procédures et de segmentation des services • Risque de rigidité du service
Concession DSP	<ul style="list-style-type: none"> • Responsabilité du prestataire • Implication et adaptabilité du service • Rémunération en lien avec la qualité du service <ul style="list-style-type: none"> • Transfert du risque d'exploitation à l'opérateur 	<ul style="list-style-type: none"> • Fort niveau d'externalisation du service • Suivi et contrôle régulier indispensable

> Sur le plan pratique, la DSP permettrait à la CCB de bénéficier de l'expertise d'un acteur du transport au savoir-faire éprouvé et de compétences techniques non disponibles au sein de ses services. Les objectifs de la CCB en matière de développement du réseau, de dynamique commerciale et d'expérimentation de nouveaux matériels se prêtent particulièrement bien au cadre de la concession.

Au vu des éléments qui précèdent, il apparaît donc que les modes de gestion les plus adaptés aux besoins exprimés par la communauté de communes du Briançonnais sont du domaine de la DSP, soit sous la forme d'un contrat prévoyant une contrepartie forfaitaire, soit sous la forme d'un contrat prévoyant une contribution financière forfaitaire.

Economiquement ces deux contrats permettraient à la communauté de communes du Briançonnais de :

- ✓ Limiter les risques pris par la collectivité tant au niveau commercial qu'industriel.
- ✓ Favoriser l'innovation, l'amélioration de la qualité de service, l'optimisation de la fréquentation et des recettes par le biais de mécanismes d'intéressement du délégataire.
- ✓ Laisser une souplesse contractuelle au délégataire dans la gestion de l'offre de service et dans son exploitation.
- ✓ Conserver au niveau de la communauté de communes du Briançonnais une structure technique et administrative consacrée au pilotage et au contrôle de la convention plutôt qu'à un suivi administratif important.
- ✓ Bénéficier d'économies d'échelle liées à l'éventuelle mutualisation des moyens propres aux sociétés de transports.

Compte tenu des incertitudes liées au niveau de recette, en particulier dans un contexte incertain de reprise du trafic en période post-covid, le choix d'un contrat en contrepartie forfaitaire serait de nature à rendre incertain le caractère d'exploitant fiscal pour la collectivité, compte tenu des seuils habituellement retenus pour cette qualification par les services fiscaux.

> Le choix d'un contrat prévoyant une contribution financière forfaitaire apparaît donc comme le plus adapté pour la collectivité.

> De plus, afin de favoriser la synergie industrielle (optimisation du parc) et de susciter la concurrence, il est souhaitable de regrouper l'ensemble des marchés et de la DSP dans le cadre d'une DSP unique.

4 CARACTERISTIQUES DE LA DSP ENVISAGEE

Les principales caractéristiques des prestations qui seront demandées au délégataire, si le choix de la convention de contribution financière forfaitaire est retenu, sont présentées ci-dessous.

Elles seront détaillées dans le dossier de consultation remis aux candidats.

4.1 OBJET DU CONTRAT

Le contrat aura pour objet la délégation du service de transport public collectif de voyageurs sur le territoire de La Communauté de Communes du Briançonnais.

La délégation comprendra :

- ✓ L'exploitation des services de transport : lignes régulières et scolaires urbaines et non urbaines, services à la demande, services saisonniers.
- ✓ L'adaptation continue de l'offre de service.
- ✓ La fourniture et le financement des moyens et équipements nécessaires à l'exploitation du service :
 - Le matériel roulant pour l'ensemble des lignes.
 - Les dépôts des véhicules.
 - Les équipements embarqués, à l'exception du système billettique fourni par La Communauté de Communes du Briançonnais.
 - Les équipements informatiques, logiciels métier, logiciels généralistes, site internet, etc.
- ✓ Les opérations relatives à l'information et à la promotion du réseau de transport, notamment :
 - La gestion et l'animation des points d'information-vente (fixe et mobile).
 - La réalisation de différents supports d'information de type guide horaire, plan de réseau, site internet...
 - Le renseignement de la clientèle en vis-à-vis, par téléphone, via le site internet...
 - La gestion des réclamations.
 - La réalisation d'actions commerciales et de promotion du réseau.
 - L'entretien des poteaux d'arrêt, ainsi que l'affichage des horaires.
 - L'administration de la billettique et la maintenance de premier niveau.
 - La mise en place et la vérification de respect de la conformité RGPD
- ✓ Le contrôle des voyageurs.
- ✓ L'assistance technique à la communauté de communes du Briançonnais (développement commercial, innovation technologique...) et la réalisation des études et enquêtes nécessaires à l'adaptation de l'offre de service.

4.2 LA DUREE ENVISAGEE

Le contrat est envisagé pour une période de six ans et dix mois, soit du 1er novembre 2022 au 31 août 2029.

Cette durée est justifiée par la nature et le volume des investissements demandés au délégataire.

4.3 L'OFFRE DE SERVICE

L'offre de service attendue par la communauté de communes du Briançonnais sera précisée dans le Dossier de Consultation des Entreprises.

Les prestations seront décomposées en :

- ✓ Une tranche ferme, intégrant les services de transport organisés et gérés par la communauté de communes du Briançonnais et issus du transfert de compétence des communes.
- ✓ Une tranche optionnelle, envisageant les services susceptibles d'être transférés par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur à l'intérieur du ressort territorial de la CCB en cours d'exécution du contrat.

Durant la procédure de passation et lors des négociations, la CCB se laisse l'opportunité de faire évoluer la tranche optionnelle, qui aura été chiffrée par les candidats, en clause de rendez-vous, mobilisable au moment où les services régionaux pourront lui être transférés.

Les candidats s'engagent sur une offre de base répondant aux objectifs préalablement définis sur l'évolution de l'offre du réseau. Les conditions seront précisées dans le DCE.

Les candidats auront à proposer une offre variante obligatoire intégrant une refonte du réseau urbain, et des dispositions spécifiques en matière de matériel roulant urbain. Les conditions seront précisées dans le DCE.

4.4 LES TARIFS

Les tarifs du réseau seront fixés par délibération du conseil communautaire, sur la base du projet de grilles tarifaires porté au cahier des charges de la consultation.

Le délégataire aura à s'engager sur un niveau minimum garanti de recettes tarifaires et à promouvoir la grille tarifaire du réseau.

Les évolutions ultérieures des tarifs seront fixées par délibération du conseil communautaire de la CCB.

4.5 LE FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS

Sauf cas particulier, le délégataire prendra en charge les investissements relatifs :

- ✓ Au matériel roulant, au lancement de la convention comme pour le renouvellement en cours de convention.
- ✓ Aux matériels embarqués nécessaires, exception faite du système billettique, financé par communauté de communes du Briançonnais.

La Communauté de Communes du Briançonnais mettra à disposition du délégataire

- ✓ Le système billettique.
- ✓ Le mobilier d'information voyageurs qui équipe le réseau.

4.6 LA REPRISE DU PERSONNEL

Le délégataire aura éventuellement à reprendre, en application du code du travail et des conventions collectives concernées, le personnel affecté actuellement à l'exploitation du réseau.

Cette reprise concernera le personnel du délégataire aujourd'hui titulaire de la DSP et des personnels des marchés susceptibles d'être transférés en application de la convention collective des transports routiers.

Aucun personnel salarié de la communauté de communes du Briançonnais n'est concerné par ce dispositif.

4.7 LA REMUNERATION DU DELEGATAIRE

La rémunération du délégataire sera composée :

- ✓ Des recettes d'exploitation : recettes titres, produits des amendes, produits publicitaires éventuels.
- ✓ De la Contribution Financière Forfaitaire, calculée par différence entre l'engagement de dépenses et l'engagement de recettes contractuel. Ce mécanisme de calcul sera établi dans le respect des exigences du règlement (CE) n°1370/2007 du parlement européen et du conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) no1191/69 et (CEE) no1107/70 du Conseil.
- ✓ D'un intéressement à l'atteinte d'objectifs fixés par la convention qui seront contrôlés par l'Autorité Organisatrice, et qui pourront concerner le niveau de qualité de service, ainsi que le niveau de fréquentation.

Le dispositif d'intéressement sera précisé par le cahier des charges de la consultation.

Un dispositif de rémunération à la fréquentation est également susceptible d'être mis en place.

AR Prefecture

005-240500439-20210914-2021_91-DE
Reçu le 28/09/2021
Publié le 28/09/2021