



**Délibération n°2022-77 du 13 septembre 2022**

**OBJET – MOBILITE – Concession de service public pour l'exploitation du réseau de Transports Publics de la Communauté de Communes du Briançonnais - Attribution**

*Rapporteur : Pierre LEROY*

Le 13 septembre 2022 à 18 heures, le Conseil Communautaire s'est réuni en séance ordinaire, suite à la convocation du 7 septembre 2022 en la salle du Conseil, Les Cordeliers, sous la présidence de Monsieur le Président, M. Arnaud MURGIA.

Nombre de conseillers en exercice : 36

Présents : 24

Nombre de pouvoirs : 10

Mme Marine MICHEL est nommée secrétaire de séance.

**Sont présents :** M. Arnaud MURGIA, Mme Catherine VALDENAIRE, M. Éric PEYTHIEU, Mme Annie ASTIER-CONVERSET, M. Jean-Marc CHIAPPONI, M. André MARTIN, Mme Maryse XAUSA FRANÇOIS, M. Thomas SCHWARZ, Mme Francine DAERDEN, M. Jean-Franck VIOUJAS, M. Jean-Marie REY, Mme Muriel PAYAN, M. Guy HERMITTE, Mme Claudine CHRETIEN, M. Pierre LEROY, M. Vincent FAUBERT, Mme Corinne CHANFRAY, Mme Marine MICHEL, M. Gilles PERLI, M. Thierry AIMARD, M. Olivier FONS, M. Sébastien FINE, M. Jean-Pierre MASSON, Mme Patricia ARNAUD.

**Ont donné pouvoir :** Mme Claire BARNÉOUD à M. Arnaud MURGIA,  
M. Richard NUSSBAUM à M. Jean-Marc CHIAPPONI,  
Mme Emilie DESMOULINS-GENOUX à Mme Annie ASTIER-CONVERSET,  
M. Christian JULLIEN à M. André MARTIN,  
Mme Élisabeth FAURE à M. Eric PEYTHIEU,  
Mme Michèle SKRIPNIKOFF à Mme Catherine VALDENAIRE,  
M. Patrick MICHEL à Mme Marine MICHEL,  
M. Jean-Pierre PIC à M. Olivier FONS,  
M. Nicolas GALLIANO à Mme Corinne CHANFRAY,  
M. Emeric SALLE à M. Gilles PERLI.

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

- VU** le Code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L.1411-1 à L.1411-18, L.1413-1 et L.2129-29;
- VU** le Code de la commande publique et notamment ses articles L. 1411-1 et suivants ;
- VU** l'arrêté préfectoral n°05-2021-06.25.002 en date du 25 juin 2021 approuvant les statuts de la CCB et actant le transfert de la compétence mobilité à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2021 ;
- 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** la délibération n° 2021-91 du 14 septembre 2021 autorisant le Président à lancer une procédure de délégation de service public pour l'exploitation de ce service ;
- VU** l'avis de pré information envoyé à la publication le 6 août 2021 ;
- VU** l'Avis d'Appel Public à la Concurrence envoyé à la publication le 16 novembre 2021 ;
- VU** la décision du 9 mars 2022 de la Commission de délégation de service public établissant la liste des candidats admis à présenter une offre ;
- VU** le rapport du Président annexé à la présente délibération, présentant l'économie générale du contrat ;
- VU** l'avis favorable du Bureau exécutif du 1<sup>er</sup> septembre 2022 ;
- VU** l'avis favorable de la Commission Compétitivité et Attractivité du 6 septembre 2022 ;
- CONSIDERANT** l'intégration, au 1<sup>er</sup> juillet 2021, de l'organisation de la mobilité locale, au sens de l'article L.1231-1 du Code des transports au sein des compétences facultatives de la Communauté de Communes du Briançonnais ;
- CONSIDERANT** le statut d'Autorité Organisatrice de la Mobilité locale (AOM-I) de la Communauté de Communes du Briançonnais, en charge de 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, Névalche, Puy-Saint-André, Puy-Saint-Pierre, Saint-Chaffrey, Val-des-Près, Villar d'Arène, Villard-Saint-Pancrace ;
- CONSIDERANT** que le Briançonnais représente un bassin de vie de plus de 24.000 habitants, marqué par une forte fonction touristique, en saison d'hiver comme en saison d'été avec une population touristique pouvant atteindre plus de 80.000 personnes en pointe saisonnière ;
- CONSIDERANT** qu'une procédure de négociation a été menée par la Communauté de Communes du Briançonnais ;

**Le Conseil Communautaire à l'unanimité** (2 abstentions : Jean-Marie REY et Muriel PAYAN) :

- Approuve le rapport du Président portant sur le choix de l'opérateur **SARL RESALP SERRE CHEVALIER BUS** (à laquelle pourra se substituer une société dédiée) comme attributaire de la Concession de service public pour l'exploitation du réseau de Transports Publics de la Communauté de Communes ;
- Approuve les termes de la convention de concession de service public ;
- Valide les tarifs indiqués en annexe 2 du contrat et le versement par la collectivité de la Contribution Financière Forfaitaire (CFF) prévue à l'article 28.1 du contrat ;

AR Prefecture

005-240500439-20220913-2022\_77-DE  
Reçu le 14/09/2022  
Publié le 14/09/2022

- Autorise Monsieur le Président à conclure et signer la convention de concession de service public et ses annexes avec la société **SARL RESALP SERRE CHEVALIER BUS** ;
- Autorise Monsieur le Président, ou tout autre personne dûment habilitée à cette fin en application du Code général des collectivités territoriales, à prendre toutes les mesures et décisions nécessaires à l'exécution de la présente délibération et à signer tout acte et document se rapportant à 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 : 14 SEP. 2022

Date affichage : 14 SEP. 2022

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

Concession de service public pour l'exploitation du réseau de  
Transports Publics de la Communauté de Communes du Briançonnais

RAPPORT DE PRESENTATION DU PRESIDENT

(Article L.1411-5 du Code Général des Collectivités  
Territoriales)



## SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>OBJET DU RAPPORT .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>LA CONCESSION DE SERVICE PUBLIC.....</b>	<b>4</b>
2.1	OBJECTIFS DE LA CONCESSION .....	4
2.2	MISSIONS DU CONCESSIONNAIRE.....	5
<b>3</b>	<b>DEROULEMENT DE LA PROCEDURE DE MISE EN CONCURRENCE .....</b>	<b>6</b>
3.1	AVIS DE PRE-INFORMATION ET CONSULTATIONS PREALABLES .....	6
3.2	DELIBERATION DE LANCEMENT DE LA PROCEDURE.....	6
3.3	PUBLICITE ET LANCEMENT DE LA PROCEDURE .....	6
3.4	RECEPTION ET ANALYSE DES CANDIDATURES .....	7
3.5	ANALYSE DES OFFRES INITIALES.....	7
3.6	LES NEGOCIATIONS.....	8
<b>4</b>	<b>LE CHOIX DU CONCESSIONNAIRE.....</b>	<b>9</b>
4.1	LES CRITERES D’EVALUATION .....	9
4.2	L’EVALUATION DE LA PROPOSITION DU CANDIDAT.....	10
<b>5</b>	<b>ECONOMIE GENERALE DE LA CONCESSION DE SERVICE PUBLIC A CONCLURE.....</b>	<b>16</b>
5.1	IDENTITE DU CONCESSIONNAIRE .....	16
5.2	OBJET ET DUREE DU CONTRAT.....	16
5.3	PERIMETRE D’EXPLOITATION .....	16
5.4	MISSIONS DU CONCESSIONNAIRE .....	16
5.5	MODALITES DE REMUNERATION DU CONCESSIONNAIRE .....	17
5.6	BUDGET DE LA CONCESSION .....	19
5.7	INTERESSEMENT A LA QUALITE.....	20
5.8	REMUNERATION A LA FREQUENTATION.....	20
5.9	OBLIGATIONS DU CONCESSIONNAIRE SUR LES TARIFS DEMANDES AUX USAGERS .....	20
5.10	MODALITES DE CONTROLE DU CONCESSIONNAIRE .....	21
<b>6</b>	<b>ANNEXES.....</b>	<b>21</b>

# 1 OBJET DU RAPPORT

La communauté de communes du Briançonnais (CCB) a intégré au 1<sup>er</sup> 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-l), 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.

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<sup>er</sup> avril 2010 pour une durée de 12 ans, dont le terme initial au 31 mars 2022 a été 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-Clarée en haute saison d'été, conclu le 13 juin 2022 qui fait l'objet d'une consultation pour les prestations correspondant à la saison estivale 2022.
- ✔ 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 13 décembre 2021, avec une échéance au 31 octobre 2022.
- ✔ Un marché relatif aux transports reliant à une fréquence hebdomadaire la commune de Puy-Saint-Pierre au marché de Briançon, conclu le 13 décembre 2021, avec une échéance au 31 octobre 2022.

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.

Par ailleurs, suite à la prise de compétence mobilité par la CCB au 1<sup>er</sup> juillet 2021, le transfert des services régionaux internes à son ressort territorial est projeté au 1<sup>er</sup> septembre 2023.

Ces services sont exploités dans le cadre d'un marché renouvelable, arrivant à échéance le 31 août 2023.

Une procédure de consultation a donc été lancée afin d'assurer la gestion de l'ensemble de ces services publics de transport au sein d'une concession de service public.

Le présent rapport, établi en application de l'article L.1411-5 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT), a pour objet :

- ✔ De rendre compte du déroulement de la procédure de consultation qui a été mise en œuvre en application des articles L.1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales.
- ✔ De présenter les motifs du choix du candidat retenu au terme des négociations.
- ✔ D'exposer l'économie générale du contrat de concession de service public.

## 2 LA CONCESSION DE SERVICE PUBLIC

### 2.1 OBJECTIFS DE LA CONCESSION

La collectivité s'est fixé les objectifs suivants pour la nouvelle convention de concession de Service Public :

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 adopté le 15 février 2022.

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.

## 2.2 MISSIONS DU CONCESSIONNAIRE

Les missions fixées dans le programme de la consultation sont les suivantes :

- ☑ 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.

Ces missions sont structurées en deux tranches :

- Tranche ferme (à compter du 1<sup>er</sup> novembre 2022) : intégrant les services de transport organisés par la communauté de communes du Briançonnais et issus du transfert de compétence des communes.
- Tranche optionnelle : intégrant les services dont les modalités pratiques de transfert à l'intérieur du ressort territorial de la CCB ne sont pas encore arrêtées avec la Région SUD Provence Alpes-Côte d'Azur. La CCB se laisse la possibilité de la déclencher pour une mise en service au plus tard au 1<sup>er</sup> septembre 2023.

Le contrat couvre une période de six ans et dix mois, soit du 1<sup>er</sup> novembre 2022 au 31 août 2029.

### 3 DEROULEMENT DE LA PROCEDURE DE MISE EN CONCURRENCE

#### 3.1 AVIS DE PRE-INFORMATION ET CONSULTATIONS PREALABLES

La présente procédure a fait l'objet de la diffusion d'un avis de pré-information envoyé le 02/08/2021 au Journal officiel de l'Union européenne (avis 2021/S 151-401015 publié au JoUE).

Lors de sa réunion du 27 août 2021, la commission consultative des services publics locaux (CCSPL) a émis un avis favorable au principe de lancement d'une procédure de concession.

Lors de sa réunion du 27 août 2021, le comité technique de la CCB a émis un avis favorable au principe de lancement d'une procédure de concession.

#### 3.2 DELIBERATION DE LANCEMENT DE LA PROCEDURE

Conformément à l'article L.1411-4 du Code général des collectivités territoriales, le conseil communautaire de la CCB a approuvé, par une délibération en date du 14 septembre 2021 (délibération n°2021-91), le principe de lancement d'une procédure de concession de service public pour l'exploitation du réseau de transports publics d'une durée de six ans et dix mois à compter du 1er novembre 2022.

Il a par ailleurs autorisé Monsieur le Président de la Communauté de Communes du Briançonnais à lancer et à mener la procédure prévue par les dispositions des articles L.1410-1 et suivants, R.1410-1 et suivants, L.1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales et conformément aux dispositions du code de la commande publique, et à prendre toutes les mesures nécessaires à l'exécution de cette délibération.

#### 3.3 PUBLICITE ET LANCEMENT DE LA PROCEDURE

La présente procédure a fait l'objet d'un avis de concession au Journal officiel de l'Union européenne (avis n°2021/OJS225-593677 publié au JoUE le 16/11/2021) et au Bulletin officiel des annonces des marchés publics (avis n°21-151788 publié au BOAMP le 16/11/2021).

L'avis de concession a également été mis en ligne sur le profil d'acheteur de la CCB.

La consultation a été organisée conformément à la procédure qui résulte de la combinaison des articles L.3120-1 et suivants et R.3121-1 et suivants du Code de la Commande publique, des articles L.1410-1 et suivants et L.1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales et du règlement (CE) n°1370/2007 du 23 octobre 2007.

L'offre de service à proposer par les candidats se décomposait de la manière suivante :

- Une offre de base construite à partir de l'offre de service actuelle, amélioré selon des attentes exprimées au programme de la consultation (dont la desserte de Saint-Chaffrey, le remplacement de l'actuelle ligne 2 par deux lignes urbaines, l'ouverture au public des services scolaires des secondaires dont les conditions d'exploitation le permettent, la création d'une

liaison saisonnière entre Briançon et Névache, la liaison en saison d'été entre Briançon et La Grave).

- ☑ Une variante obligatoire portant exclusivement sur une évolution et une restructuration du réseau existant, pour permettre l'exploitation des services urbains en utilisant autant que possible des véhicules de gabarit réduit, et pour améliorer la desserte des principaux pôles de Briançon : hôpital, gare, établissements scolaires, Quartier du 15/9 (ex cœur de ville), Prorel, Cité Vauban.

La date de clôture de réception des candidatures et des offres était fixée au 28 février 2022 à 16h.

### 3.4 RECEPTION ET ANALYSE DES CANDIDATURES

A la date limite de réception des candidatures, un pli a été déposé sur le profil acheteur de la CCB, celui du Candidat Resalp Serre Chevalier Bus.

Après avoir vérifié le dossier de candidature au regard des règles fixées dans l'avis de concession, une demande de régularisation a été demandée à l'opérateur concernant les dispositions légales visées dans sa déclaration sur l'honneur. L'opérateur a communiqué un nouveau document régulier dans les délais imposés par la collectivité (8 mars 2022).

A l'issue de cette régularisation, le dossier de candidature de Resalp Serre Chevalier Bus comportait l'ensemble des pièces et informations demandées dans l'avis de concession.

Lors de la séance du 9 mars 2022, la commission de délégation de service public a procédé à l'analyse de la recevabilité de la candidature de Resalp Serre Chevalier Bus et a estimé cette candidature recevable, le candidat satisfaisant à l'ensemble des critères de sélection énoncés dans l'avis de concession.

Le rapport de la commission de délégation de service public en date du 9 mars 2022 figure en annexe 1 au présent rapport.

### 3.5 ANALYSE DES OFFRES INITIALES

Le pli a été ouvert par l'autorité concédante qui a constaté que l'offre était conforme aux dispositions imposées dans l'article 5.3 du règlement de consultation.

Lors de sa réunion du 29 mars 2022, la commission de délégation de service public a procédé à l'analyse des offres initiales et a proposé de retenir le candidat Resalp Serre Chevalier Bus pour la phase de négociations, au titre de son offre de base.

L'offre variante a été écartée car ne répondant pas aux exigences du Règlement de consultation.

Le rapport de la commission de délégation de service public du 29 mars 2022 figure en annexe 2 au présent rapport.

### 3.6 LES NEGOCIATIONS

Des négociations ont été engagées avec le candidat Resalp Serre Chevallier Bus par l'Autorité habilitée à signer la convention, sur la base de son offre de base initiale.

Le candidat a été reçu au cours de 5 réunions de négociation qui se sont déroulées les 28 avril, 31 mai, 8 juin, 22 juin et 28 juillet 2022.

Les réunions ont porté sur les thèmes suivants :

- ✓ Le tracé et la conception des lignes.
- ✓ La projet de tarification.
- ✓ Les prévisions de fréquentation et de recettes commerciales.
- ✓ La productivité et l'analyse des charges.
- ✓ Le matériel roulant.
- ✓ La performance environnementale de l'exploitation.
- ✓ La politique de promotion.
- ✓ Les conditions d'accueil et d'information du public.
- ✓ L'organisation du concessionnaire.

Au terme de la première réunion de négociation du 28 avril 2022, il a notamment été demandé au candidat :

- ✓ De réétudier ses hypothèses de chiffrage.
- ✓ De réétudier ses hypothèses de recette commerciale et de fréquentation.
- ✓ De détailler sa proposition tarifaire et de la traduire en engagement de recette.
- ✓ D'optimiser la mutualisation du matériel roulant entre les différents services.
- ✓ D'intégrer des services à destination du Champ de Mars sur la ligne H desservant la Guisane.
- ✓ D'organiser l'exploitation du réseau urbain tel que proposé dans l'offre de base en utilisant au maximum des petits véhicules.
- ✓ De formaliser des engagements clairs en matière de motorisation et d'usage de carburants alternatifs.
- ✓ De s'engager sur un plan adapté de reprise du personnel.
- ✓ De clarifier son projet d'organisation administratif et managérial.

A la suite de la première réunion de négociation, le candidat a été invité à présenter une nouvelle offre pour le 19 mai 2022 à 16h tenant compte de ces échanges.

Une deuxième réunion de négociation, qui s'est tenue le 31 mai 2022, a traité principalement des modifications apportées dans l'offre 2.

Une séance supplémentaire, exclusivement consacrée à la conception de l'offre de service (tracé, calendriers, horaires) est apparue nécessaire en complément, et s'est tenue le 8 juin 2022.

A la suite de ces deux séances de négociation, le candidat a été invité à présenter une nouvelle offre pour le 16 juin 2022 à 16h tenant compte de ces échanges.

La quatrième réunion de négociation, qui s'est tenue le 22 juin 2022, a traité principalement des modifications apportées dans l'offre 3.

A la suite de cette réunion de négociation, le candidat a été invité à présenter son offre finale pour le 7 juillet 2022 à 16h tenant compte de ces échanges.

Cette dernière offre présentait encore des possibilités d'optimisation, et n'apparaissait pas complète au regard du règlement de consultation. La négociation a donc été réouverte, sur la base de précisions demandées au candidat pour le 25 juillet 2022 à 10h.

La dernière séance de négociation s'est donc tenue le 28 juin 2022, et portait principalement sur :

- ✔ Une optimisation de l'engagement de recette et de l'engagement de dépense.
- ✔ Les conditions d'accueil et d'information du public.
- ✔ Les dispositions contractuelles et d'organisation du candidat.

A la suite de cette réunion de négociation, le candidat a été invité à présenter son offre finale tenant compte de ces échanges, pour le 8 août 2022 à 10h.

Le Président a décidé de retenir cette offre finale.

Une mise au point du contrat a été effectuée lors de 3 réunions :

- Le 9 août 2022
- Le 17 août 2022
- Le 22 août 2022

## 4 LE CHOIX DU CONCESSIONNAIRE

Au stade actuel de la procédure, l'article L.1411-5 du CGCT m'amène à vous proposer le choix d'un délégataire, à vous présenter les raisons motivant ce choix ainsi que l'économie générale du contrat.

### 4.1 LES CRITERES D'EVALUATION

Les critères retenus pour le jugement des propositions dans le règlement de la consultation sont les suivants :

- ✔ Le niveau global de contribution financière demandé à la CCB.
- ✔ La qualité de service rendue aux usagers :
  - Pertinence du plan qualité.
  - Formation du personnel.
  - Dispositions mises en place pour assurer la continuité du service.
- ✔ La pertinence de l'offre de service
  - Pertinence des adaptations proposées pour faire évoluer l'offre actuelle.
  - Performance de l'exploitation.
- ✔ La dynamique du projet commercial :
  - L'adaptation du projet commercial à la double cible des usagers : habitants permanents et visiteurs.
  - L'engagement du Concessionnaire en matière de progression de la fréquentation et des recettes.

- La pertinence des mesures envisagées pour renforcer l'usage du réseau et son image.
- ☑ La pertinence du plan d'investissements : engagement du Concessionnaire sur son plan d'investissements, la maintenance du matériel et les conditions de remisage.
- ☑ La pertinence du plan environnemental et notamment les incidences énergétiques et environnementales des véhicules.
- ☑ La pertinence du projet d'organisation :
  - Structures organisationnelles mises en place.
  - Assistance technique.
- ☑ La cohérence technique et financière des informations relatives aux prestations fournies dans le mémoire technique et les cahiers économiques.

Ils ne sont ni hiérarchisés ni pondérés comme l'autorise le Code de la commande publique pour les concessions de transport.

## 4.2 L'ÉVALUATION DE LA PROPOSITION DU CANDIDAT

Le niveau global de contribution financière demandé à la CCB se monte à un total de 22 516,31 k € HT sur la durée du Contrat. La décomposition par année et par tranche figure aux tableaux suivants :

### ☑ Tranche ferme

SYNTHESE DE L'OFFRE	EX1	EX2	EX3	EX4	EX5	EX6	EX7	Total	Moyenne
<b>Coût de production</b>									
Engagement de dépense (k€ HT)	2 004,45	2 255,33	2 238,07	2 220,12	2 246,10	2 242,74	2 237,81	15 444,62	2 240,03
<b>Recette et fréquentation</b>									
Engagement de fréquentation (en voyages)	286 521	469 705	476 146	482 297	486 598	490 738	495 125	3 187 130	483 435
Recette commerciale (k€ HT)	226,32	293,04	296,23	299,07	300,86	302,67	304,51	2 022,70	299,40
Total des recettes d'exploitation (k€ HT)	226,32	293,04	296,23	299,07	300,86	302,67	304,51	2 022,70	299,40
Rémunération à la fréquentation (k€ HT)	83,09	136,21	138,08	139,87	141,11	142,31	143,59	924,27	140,20
<b>Engagement de recette (k€ HT)</b>	<b>309,41</b>	<b>429,26</b>	<b>434,32</b>	<b>438,94</b>	<b>441,97</b>	<b>444,98</b>	<b>448,10</b>	<b>2 946,97</b>	<b>439,59</b>
<b>Coût pour la collectivité</b>									
CFF (k€ HT)	1 695,04	1 826,07	1 803,75	1 781,18	1 804,12	1 797,76	1 789,72	12 497,65	1 800,43

### ☑ Tranche optionnelle à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2023

SYNTHESE DE L'OFFRE	EX1	EX2	EX3	EX4	EX5	EX6	EX7	Total	Moyenne
<b>Coût de production</b>									
Engagement de dépense (k€ HT)	0,00	2 031,34	2 005,31	1 975,79	1 974,44	2 038,18	2 057,96	12 083,02	2 013,84
<b>Recette et fréquentation</b>									
Engagement de fréquentation (en voyages)	0	298 347	304 175	308 986	312 612	317 094	321 642	1 862 856	310 476
Recette commerciale (k€ HT)	0,00	243,58	248,14	252,04	255,93	259,99	264,46	1 524,14	254,02
Total des recettes d'exploitation (k€ HT)	0,00	243,58	248,14	252,04	255,93	259,99	264,46	1 524,14	254,02
Rémunération à la fréquentation (k€ HT)	0,00	86,52	88,21	89,61	90,66	91,96	93,28	540,23	90,04
<b>Engagement de recette (k€ HT)</b>	<b>0,00</b>	<b>330,10</b>	<b>336,35</b>	<b>341,64</b>	<b>346,59</b>	<b>351,95</b>	<b>357,74</b>	<b>2 064,37</b>	<b>344,06</b>
<b>Coût pour la collectivité</b>									
CFF (k€ HT)	0,00	1 701,24	1 668,96	1 634,14	1 627,86	1 686,23	1 700,23	10 018,66	1 669,78

### ☑ Ensemble du contrat

SYNTHESE DE L'OFFRE	EX1	EX2	EX3	EX4	EX5	EX6	EX7	Total	Moyenne
<b>Coût de production</b>									
Engagement de dépense (k€ HT)	2 004,45	4 286,67	4 243,38	4 195,91	4 220,54	4 280,91	4 295,78	27 527,64	4 253,87
<b>Recette et fréquentation</b>									
Engagement de fréquentation (en voyages)	286 521	768 053	780 320	791 283	799 209	807 833	816 768	5 049 986	793 911
Recette commerciale (k€ HT)	226	537	544	551	557	563	569	3 547	553
Total des recettes d'exploitation (k€ HT)	226	537	544	551	557	563	569	3 547	553
Rémunération à la fréquentation (k€ HT)	83	223	226	229	232	234	237	1 464	230
<b>Engagement de recette (k€ HT)</b>	<b>309,41</b>	<b>759,35</b>	<b>770,67</b>	<b>780,58</b>	<b>788,56</b>	<b>796,93</b>	<b>805,83</b>	<b>5 011,34</b>	<b>783,65</b>
<b>Coût pour la collectivité</b>									
CFF (k€ HT)	1 695,04	3 527,32	3 472,71	3 415,33	3 431,98	3 483,98	3 489,94	22 516,31	3 470,21

## La qualité de service rendue aux usagers

### ✔ Pertinence du plan qualité

- Le pilotage de la qualité par le candidat est affecté à un collaborateur identifié, interlocuteur unique déjà en poste au sein de l'entreprise.
- L'équipe de Direction est impliquée dans le projet qualité de service, et anime un groupe de travail en interne, favorisant l'implication de l'ensemble des collaborateurs.
- Les nouveaux salariés bénéficient d'une politique d'intégration progressive, avec un accompagnement individuel.
- La politique de formation est très relevée ; il s'agit du socle de la politique qualité de l'entreprise.
- Les procédures d'exploitation et d'information du public sont solides, tant en situation de base qu'en situation dégradée. La prise en compte des conditions météorologiques pour l'exploitation apparaît très solide.

### ✔ Formation du personnel

- Les formations obligatoires sont prévues pour l'ensemble du personnel.
- Un parcours de formation et de tutorat est prévu spécifiquement pour les personnels nouvellement embauchés.
- Le programme de formation est très relevé (de l'ordre de 6% du temps conducteurs): billettique, écoconduite, anticipation conduite sur neige, sécurité dans les transports scolaires, accessibilité, utilisation du ralentisseur et freinage sur neige et glace, rôle commercial du conducteur et gestions des conflits, chaînage, utilisation des différents équipements.
- La solidité du programme de formation concerne également les personnels techniques et d'encadrement.
- Le candidat collabore avec différents organismes (Pôle emploi, OPCO, etc.) afin de créer un incubateur de professionnels et prévenir l'indisponibilité de personnels de conduite.

### ✔ Dispositions mises en place pour assurer la continuité du service

- La Direction est impliquée dans le pilotage des prises de services, qui font intervenir des personnels spécifiques pour la préparation des véhicules et qui peuvent pallier des défaillances de conducteurs.
- Les mouvements des véhicules au dépôt sont suivis par vidéo.
- La validation des prises de services est suivie en temps réel.
- Les véhicules sont géolocalisés via un applicatif d'aide à l'exploitation.
- Les conducteurs et véhicules de réserve sont prévus en nombre suffisant.
- Le suivi météo est très rigoureux, avec une procédure distinguant 5 niveaux, avec des choix d'exploitation et des moyens d'information de la clientèle associés.
- Une assistance véhicules et voyageurs est prévue en cas de panne, avec des engagements de durée de prise en charge réalistes, dépendant de la localisation du véhicule concerné.
- Un véhicule atelier est mobilisable en cas de panne.

## La pertinence de l'offre de service

- ✔ Pertinence des adaptations proposées pour faire évoluer l'offre actuelle
  - Ligne 1 du réseau urbain conforme au programme, avec optimisation des véhicules (un autobus, et un minibus).
  - Ligne 3 du réseau urbain avec un renfort heures de pointes venant compléter une exploitation en minibus toute la journée.
  - Lignes 2 et 4 du réseau urbain permettant de remplacer l'actuelle ligne 2, peu lisible, et permettant une desserte de Saint-Chaffrey par le réseau urbain.
  - Desserte de Fontchristiane et du Clos du Vas par le réseau urbain.
  - Services scolaires des collèges et lycée ouverts au public, y-compris les trajets haut-le-pied, avec une continuité aux périodes de vacances.
  - Ligne H desservant le Champ de Mars sur deux allers-retours quotidiens en saison d'hiver
  - Ligne H prolongée jusqu'à 0h30 aux vacances de février.

> Les nouvelles offres de service seront déployées à la rentrée des vacances de printemps 2023 (tranche ferme) et dès septembre 2023 (tranche optionnelle).

> Une amélioration notable de l'offre de service a été obtenue en cours de négociation.

- ✔ Performance de l'exploitation
  - La part des heures commerciales dans les heures de conduite est très élevée, signe d'une forte optimisation de l'exploitation.
  - La part des heures de conduite dans les heures conducteurs est élevée, malgré de forts moyens consacrés à la formation.

> Une amélioration notable de la performance de l'exploitation a été obtenue entre l'offre initiale et l'offre finale.

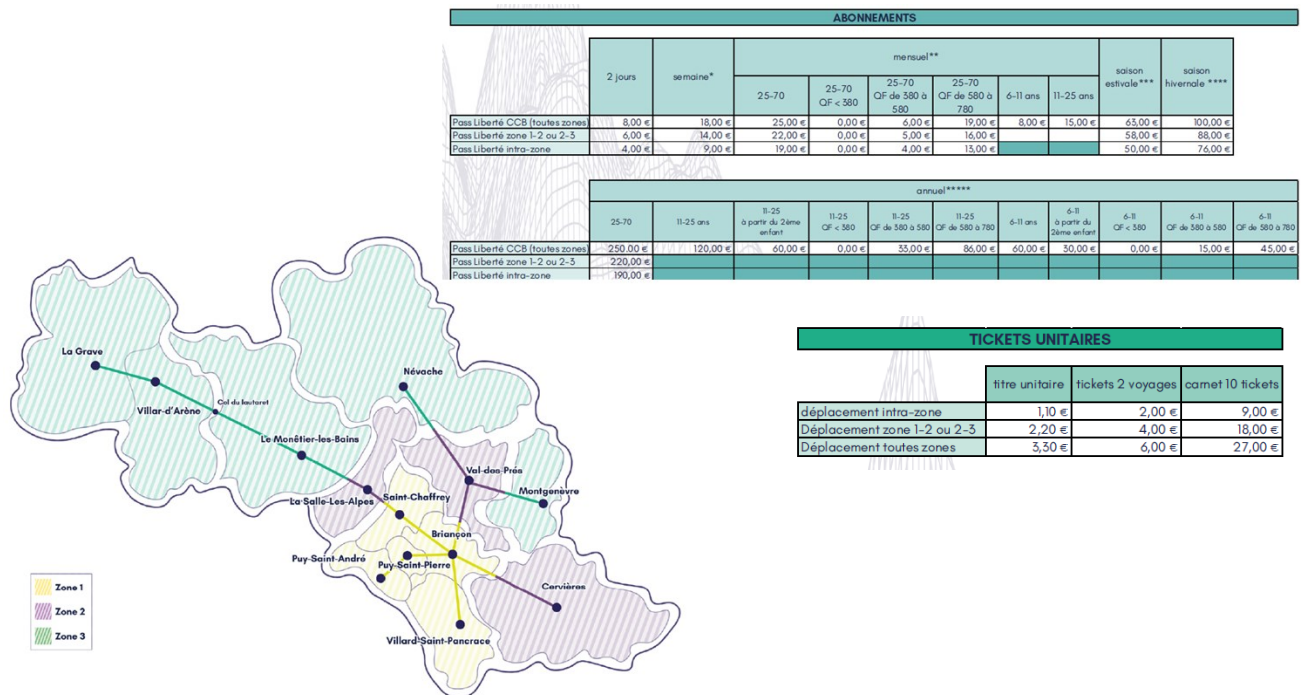
## La dynamique du projet commercial

- ✔ L'adaptation du projet commercial à la double cible des usagers : habitants permanents et visiteurs
  - Les propositions marketing sont étoffées (prospection grand public, entreprises, nouveaux arrivants, hébergeurs, clientèles touristiques, scolaires...), avec une déclinaison précisée sur la première année du Contrat.
    - Première phase au début du contrat pour annoncer le changement de délégataire, puis prise de contact avec les professionnels du tourisme (essentiellement les hébergeurs) au début de l'hiver.
    - Deuxième phase durant tout le mois d'avril et mai pour annoncer le changement d'offre et la nouvelle tarification.
    - Troisième phase juste avant la rentrée scolaire pour inciter les usagers scolaires et annuels à prendre leurs abonnements.

- Agence commerciale à Briançon (place de Susse pour le 1<sup>er</sup> exercice, puis dans les locaux du concessionnaire), et accueil du public en Haute-Clarée.
  - Accueil et permanence téléphonique au plus près de l'exploitation.
- Promotion de la vente en ligne.
- Animation d'un réseau de dépositaires.

☑ L'engagement du Concessionnaire en matière de progression de la fréquentation et des recettes.

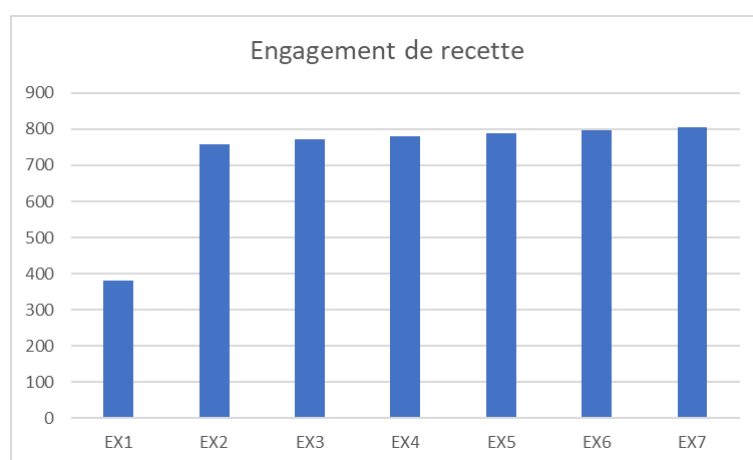
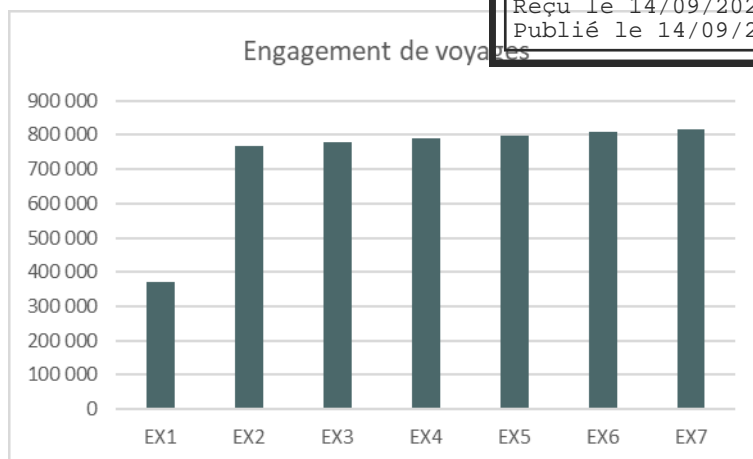
- La tarification des services proposée au programme de consultation a évolué en négociation en intégrant des propositions du candidat. Le projet de tarification retenu, exposé sur la figure suivante, intègre en particulier une déclinaison zonale, plus adaptée aux réalités du territoire :
  - Meilleure adaptation du tarif aux distances parcourues
  - Tarifs plus attractifs pour les abonnements



Tarification retenue (hors services saisonniers été pour la desserte de la Haute-Clarée et hors service hivernaux de Montgenèvre et de la Haute-Romanche)

- La couverture des dépenses par les recettes est de 18,4% en intégrant l'intéressement à la fréquentation (13% pour les seules recettes de trafic)
- L'engagement de recette et l'engagement de fréquentation progressent de 1,2% par an.

Le coût au voyage moyen sur la durée du Contrat est de 4,71 €, en baisse de 1,3% par an. Sur les graphiques ci-dessous, l'exercice 1 correspond à la tranche ferme du contrat uniquement. L'engagement de voyage contractuel est calculé au regard des ventes de chaque titre, auquel est affecté une clef de mobilité.



- ✔ La pertinence des mesures envisagées pour renforcer l'usage du réseau et son image
  - La documentation commerciale proposée est de qualité.
  - Les propositions graphiques pour l'identité du réseau sont variées, pertinentes, et permettent de se projeter dans un changement d'image.
  - La communication digitale est complète, avec une déclinaison en Anglais.
  - Les véhicules (urbains et grande capacité) sont équipés d'écrans tft.
  - Des campagnes de fidélisation permettent de développer le nombre des clients réguliers.
  - Des animations permettent de conquérir de nouveaux usagers.

### La pertinence du plan d'investissements

- ✔ Véhicules
  - L'ensemble de la flotte est Euro 6 (les derniers véhicules Euro 5 sortent du parc lors de la première année du contrat), avec un âge moyen et un âge maximum conformes au programme.
  - La conception de l'offre de service permet d'intégrer au maximum des véhicules de petites dimensions (minibus, minicars).

- La réserve est correctement dimensionnée.
- La flotte affectée au contrat est optimisée, avec une bonne mutualisation des véhicules entre les différents services.

☑ Autres équipements

- L'entreprise dispose d'un atelier doté de moyens conséquents en matière de maintenance préventive et curative. L'externalisation concerne les interventions les plus techniques.
- De nouvelles installations seront mises à disposition (locaux, dépôt) dans un délai de 18 à 24 mois.

## La pertinence du plan environnemental

☑ Véhicules

- Intégration progressive de gazole de synthèse
- 12% du carburant sur le premier exercice, pour 56% en fin de Contrat, correspondant à une diminution de l'ordre de 30% des émissions directes de GES sur la durée du Contrat.
- Expérimentation de véhicules électriques (autobus, autocar) permettant de valider un choix ultérieur en matière de véhicules.
- Trois fois 15 jours de test, avec un suivi permettant de valider l'expérimentation et de préparer une évolution de la flotte.
- Préoccupation et moyens mis en œuvre concernant les consommables, l'énergie, les pneumatiques.

☑ Mesures complémentaires concernant le dépôt, les déchets, les eaux de lavage et les locaux administratifs.

## La pertinence du projet d'organisation

☑ Structures organisationnelles mises en place

- La société dédiée (filiale de Resalp Serre Chevalier Bus) exploite les services urbains
- La société dédiée sous-traite les services non urbains à Resalp Serre Chevalier Bus
- L'organigramme des sociétés permet de connaître les compétences et le niveau d'intervention de l'équipe d'encadrement.
- Contrôle fraude externalisé
- Fort taux d'encadrement, garant de la productivité de la conduite et de la qualité de service.

☑ Reprise du personnel

- Reprise des personnels du réseau urbain au sein de la société dédiée, sous la même convention collective.
- Méthodologie solide et précisément exposée : écouter, comprendre, dialoguer, rassurer et négocier.

☑ Assistance technique

- Programme d'assistance technique conforme au programme
- Réalisation par Resalp, avec l'appui de prestataires spécialisés.

La cohérence technique et financière des informations relatives aux prestations fournies dans le mémoire technique et les cahiers économiques

- ☑ A l'issue des négociations, les informations relatives aux prestations fournies sont clairement précisées au mémoire technique, et traduites de façon cohérente aux cahiers économiques.

## 5 ECONOMIE GENERALE DE LA CONCESSION DE SERVICE PUBLIC A CONCLURE

### 5.1 IDENTITE DU CONCESSIONNAIRE

L'offre que je vous propose de retenir a été présentée par la société Resalp Serre Chevalier Bus dans le cadre de l'offre de base.

### 5.2 OBJET ET DUREE DU CONTRAT

Dans le cadre des dispositions de l'article L1221-3 du Code des Transports, l'Autorité organisatrice confie au concessionnaire la gestion et l'exploitation du réseau de transports publics de la CCB, dont la consistance et les modalités d'exploitation sont définies dans le projet de convention.

Le concessionnaire a défini les engagements financiers et l'équilibre économique du contrat sur ces bases.

Le contrat est conclu pour une durée allant du 1er novembre 2022 au 31 août 2029.

### 5.3 PERIMETRE D'EXPLOITATION

Le service est concédé sur le territoire des 13 communes de Briançon, Cervières, La Grave, La Salle-les-Alpes, Le Monétier-les-Bains, Montgenèvre, Néevache, Puy-Saint-André, Puy-Saint-Pierre, Saint-Chaffrey, Val-des-Près, Villar d'Arène, Villard-Saint-Pancrace.

### 5.4 MISSIONS DU CONCESSIONNAIRE

Au titre du contrat, le concessionnaire assure les missions suivantes :

- ☑ 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.

Ces missions sont structurées en deux tranches :

- Tranche ferme (à compter du 1er novembre 2022) : intégrant les services de transport organisés par la communauté de communes du Briançonnais et issus du transfert de compétence des communes.
- Tranche optionnelle : intégrant les services dont les modalités pratiques de transfert à l'intérieur du ressort territorial de la CCB ne sont pas encore arrêtées avec la Région SUD Provence Alpes-Côte d'Azur. La CCB se laisse la possibilité de la déclencher pour une mise en service au plus tard au 1er septembre 2023.

## 5.5 MODALITES DE REMUNERATION DU CONCESSIONNAIRE

La rémunération du concessionnaire est constituée de la perception auprès de l'Autorité délégante :

- ☑ D'une contribution financière forfaitaire (CFF) correspondant à la différence entre l'engagement de dépenses et l'engagement de recettes pris par le concessionnaire. Conformément au règlement 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, la contribution financière forfaitaire accordée par la CCB pour couvrir les coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public est calculée de manière à éviter toute surcompensation et donne lieu à un mécanisme de vérification annuel. Une vérification annuelle de l'absence de surcompensation est effectuée par la CCB à l'occasion de la régularisation annuelle des comptes prévue à l'article 31.1.5 du contrat. A la fin de chaque exercice une comparaison est établie entre le montant de la Contribution Financière Forfaitaire actualisée et le montant réellement constaté par le Concessionnaire (et contrôlé par la communauté de communes du Briançonnais) de la différence entre les dépenses

d'exploitation et les recettes d'exploitation. L'écart ainsi constaté donne lieu aux dispositions suivantes :

- Si le montant de la Contribution Financière Forfaitaire actualisée est inférieur à la différence entre les dépenses d'exploitation et les recettes d'exploitation, le Concessionnaire assume lui seul le montant de cet écart.
- Si le montant de la Contribution Financière Forfaitaire actualisée est supérieur à la différence entre les dépenses d'exploitation et les recettes d'exploitation :
  - o Pour un écart pour l'année considérée jusqu'à 3 % de la Contribution Financière Forfaitaire actualisée, le Concessionnaire conserve le montant de cet écart,
  - o Pour un écart pour l'année considérée au-delà de 3 % le Concessionnaire conserve le montant de l'écart jusqu'à 3%, cède à l'Autorité concédante en totalité le montant de cet écart au-delà de 3%, et les parties conviennent de réviser les données financières du contrat.

D'une rémunération à la fréquentation.

En fin d'exercice sont ajoutés ou retranchés à cette contribution financière forfaitaire :

- Un intéressement lié à la qualité de service, portant sur l'équivalent de 15% du montant de la CFF.
- Une part variable de rémunération liées aux services sur réservation préalable, sur la base d'un prix kilométrique contractuel.

Le concessionnaire est également rémunéré par les recettes d'exploitation qui sont constituées :

- De recettes issues de la vente de titres de transport et des recettes annexes (frais de création, de réactivation ou de duplicata de cartes...).
- De recettes diverses d'exploitation (indemnités forfaitaires des procès-verbaux).

## 5.6 BUDGET DE LA CONCESSION

La synthèse économique de l'offre négociée est présentée sur les tableaux ci-après.

Synthèse de l'offre négociée concernant la tranche ferme :

SYNTHESE DE L'OFFRE	EX1	EX2	EX3	EX4	EX5	EX6	EX7	Total	Moyenne
<b>Offre kilométrique</b>									
Kilomètres commerciaux	322 966	393 251	393 251	393 251	393 251	393 251	393 251	2 682 472	393 251
Kilomètres totaux	365 853	457 748	457 748	457 748	457 748	457 748	457 748	3 112 339	457 748
Part des hlp	12%	14%	14%	14%	14%	14%	14%	14%	14%
Nombre de véhicule en ligne HP	36	36	36	36	36	36	36		36
<b>Coût de production</b>									
Engagement de dépense (k€ HT)	<b>2 004,45</b>	<b>2 255,33</b>	<b>2 238,07</b>	<b>2 220,12</b>	<b>2 246,10</b>	<b>2 242,74</b>	<b>2 237,81</b>	<b>15 444,62</b>	<b>2 240,03</b>
Prix du km	5,48 €	4,93 €	4,89 €	4,85 €	4,91 €	4,90 €	4,89 €	4,96 €	4,89 €
Prix du kmc	6,21 €	5,74 €	5,69 €	5,65 €	5,71 €	5,70 €	5,69 €	5,76 €	5,70 €
<b>Recette et fréquentation</b>									
Engagement de fréquentation (en voyages)	286 521	469 705	476 146	482 297	486 598	490 738	495 125	3 187 130	483 435
Recette commerciale (k€ HT)	226,32	293,04	296,23	299,07	300,86	302,67	304,51	2 022,70	299,40
Total des recettes d'exploitation (k€ HT)	226,32	293,04	296,23	299,07	300,86	302,67	304,51	2 022,70	299,40
Rémunération à la fréquentation (k€ HT)	83,09	136,21	138,08	139,87	141,11	142,31	143,59	924,27	140,20
Engagement de recette (k€ HT)	<b>309,41</b>	<b>429,26</b>	<b>434,32</b>	<b>438,94</b>	<b>441,97</b>	<b>444,98</b>	<b>448,10</b>	<b>2 946,97</b>	<b>439,59</b>
<b>Coût pour la collectivité</b>									
CFF (k€ HT)	<b>1 695,04</b>	<b>1 826,07</b>	<b>1 803,75</b>	<b>1 781,18</b>	<b>1 804,12</b>	<b>1 797,76</b>	<b>1 789,72</b>	<b>12 497,65</b>	<b>1 800,43</b>
Coût au km	4,92 €	4,35 €	4,31 €	4,26 €	4,32 €	4,31 €	4,29 €	4,38 €	4,31 €
Coût au kmc	5,57 €	5,07 €	5,02 €	4,96 €	5,03 €	5,01 €	5,00 €	5,08 €	5,01 €
Coût au voyage	6,28 €	4,24 €	4,14 €	4,05 €	4,06 €	4,02 €	3,97 €	4,28 €	4,08 €

Synthèse de l'offre négociée concernant la tranche optionnelle :

SYNTHESE DE L'OFFRE	EX1	EX2	EX3	EX4	EX5	EX6	EX7	Total	Moyenne
<b>Offre kilométrique</b>									
Kilomètres commerciaux	0	524 773	524 773	524 773	524 773	524 773	524 773	3 148 641	524 773
Kilomètres totaux	0	655 469	655 469	655 469	655 469	655 469	655 469	3 932 815	655 469
Part des hlp	#DIV/0!	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%
Nombre de véhicule en ligne HP	0	43	43	43	43	43	43		43
<b>Coût de production</b>									
Engagement de dépense (k€ HT)	<b>0,00</b>	<b>2 031,34</b>	<b>2 005,31</b>	<b>1 975,79</b>	<b>1 974,44</b>	<b>2 038,18</b>	<b>2 057,96</b>	<b>12 083,02</b>	<b>2 013,84</b>
Prix du km	#DIV/0!	3,10 €	3,06 €	3,01 €	3,01 €	3,11 €	3,14 €	3,07 €	3,07 €
Prix du kmc	#DIV/0!	3,87 €	3,82 €	3,77 €	3,76 €	3,88 €	3,92 €	3,84 €	3,84 €
<b>Recette et fréquentation</b>									
Engagement de fréquentation (en voyages)	0	298 347	304 175	308 986	312 612	317 094	321 642	1 862 856	310 476
Recette commerciale (k€ HT)	0,00	243,58	248,14	252,04	255,93	259,99	264,46	1 524,14	254,02
Total des recettes d'exploitation (k€ HT)	0,00	243,58	248,14	252,04	255,93	259,99	264,46	1 524,14	254,02
Rémunération à la fréquentation (k€ HT)	0,00	86,52	88,21	89,61	90,66	91,96	93,28	540,23	90,04
Engagement de recette (k€ HT)	<b>0,00</b>	<b>330,10</b>	<b>336,35</b>	<b>341,64</b>	<b>346,59</b>	<b>351,95</b>	<b>357,74</b>	<b>2 064,37</b>	<b>344,06</b>
<b>Coût pour la collectivité</b>									
CFF (k€ HT)	<b>0,00</b>	<b>1 701,24</b>	<b>1 668,96</b>	<b>1 634,14</b>	<b>1 627,86</b>	<b>1 686,23</b>	<b>1 700,23</b>	<b>10 018,66</b>	<b>1 669,78</b>
Coût au km	#DIV/0!	2,73 €	2,69 €	2,64 €	2,63 €	2,72 €	2,74 €	2,69 €	2,69 €
Coût au kmc	#DIV/0!	3,41 €	3,36 €	3,29 €	3,28 €	3,40 €	3,43 €	3,36 €	3,36 €
Coût au voyage	#DIV/0!	6,01 €	5,79 €	5,59 €	5,51 €	5,62 €	5,59 €	5,68 €	5,68 €

Le budget de la concession pour la collectivité correspond à la contribution financière forfaitaire, à laquelle s'ajoute un montant de rémunération à la fréquentation, plafonné selon les valeurs du tableau suivant, et à laquelle s'ajoute ou se retranche un intéressement à la qualité de service, pour un montant variant entre -15% et +2% de la CFF.

Tranche ferme

SYNTHESE DE L'OFFRE	EX1	EX2	EX3	EX4	EX5	EX6	EX7	Total	Moyenne
<b>Coût pour la collectivité</b>									
CFF (k€ HT)	<b>1 695,04</b>	<b>1 826,07</b>	<b>1 803,75</b>	<b>1 781,18</b>	<b>1 804,12</b>	<b>1 797,76</b>	<b>1 789,72</b>	<b>12 497,65</b>	<b>1 800,43</b>
Intéressement qualité minimum (k€ HT)	-254,26	-273,91	-270,56	-267,18	-270,62	-269,66	-268,46	-1 874,65	-270,07
Intéressement qualité maximum (k€ HT)	33,90	36,52	36,08	35,62	36,08	35,96	35,79	249,95	36,01
Plafond de la rémunération à la fréquentation (k€ HT)	87,25	143,03	144,99	146,86	148,17	149,43	150,77	970,48	147,21

Tranche optionnelle

SYNTHESE DE L'OFFRE	EX1	EX2	EX3	EX4	EX5	EX6	EX7	Total	Moyenne
<b>Coût pour la collectivité</b>									
CFF (k€ HT)	0,00	1 701,24	1 668,96	1 634,14	1 627,86	1 686,23	1 700,23	10 018,66	1 669,78
Intéressement qualité minimum (k€ HT)	0,00	-255,19	-250,34	-245,12	-244,18	-252,93	-255,03	-1 502,80	-250,47
Intéressement qualité maximum (k€ HT)	0,00	34,02	33,38	32,68	32,56	33,72	34,00	200,37	33,40
Plafond de la rémunération à la fréquentation (k€ HT)	0,00	90,85	92,62	94,09	95,19	96,56	97,94	567,24	94,54

Ensemble du contrat

SYNTHESE DE L'OFFRE	EX1	EX2	EX3	EX4	EX5	EX6	EX7	Total	Moyenne
<b>Coût pour la collectivité</b>									
CFF (k€ HT)	1 695,04	3 527,32	3 472,71	3 415,33	3 431,98	3 483,98	3 489,94	22 516,31	3 470,21
Intéressement qualité minimum (k€ HT)	-254,26	-529,10	-520,91	-512,30	-514,80	-522,60	-523,49	-3 377,45	-520,53
Intéressement qualité maximum (k€ HT)	33,90	70,55	69,45	68,31	68,64	69,68	69,80	450,33	69,40
Plafond de la rémunération à la fréquentation (k€ HT)	87,25	233,87	237,61	240,95	243,36	245,99	248,71	1 537,72	241,75

## 5.7 INTERESSEMENT A LA QUALITE

Afin d'inciter le concessionnaire à mener une politique de qualité de service, celui-ci est intéressé à l'atteinte d'objectifs de qualité de service sur les critères suivants :

- L'état, la propreté et le bon fonctionnement des véhicules.
- L'information interne et externe à bord des véhicules.
- Le respect des horaires aux points d'arrêt.
- Le comportement des conducteurs.
- La qualité de l'accueil et de l'information dispensés en agence commerciale et sur Internet.
- La conformité de l'information aux points d'arrêt.

La méthodologie de contrôle et le principe de calcul de l'intéressement sont décrits en annexe au contrat.

## 5.8 REMUNERATION A LA FREQUENTATION

Afin d'inciter le concessionnaire à optimiser la fréquentation des services de transport, celui-ci perçoit une rémunération à la fréquentation, sur une base forfaitaire de 0,29 € par voyage.

La méthodologie de calcul de cette rémunération figure en annexe au Contrat.

## 5.9 OBLIGATIONS DU CONCESSIONNAIRE SUR LES TARIFS DEMANDES AUX USAGERS

Les tarifs sont fixés par délibération de la CCB. La proposition a été établie en référence à une grille tarifaire prévisionnelle figurant en annexe au contrat.

## 5.10 MODALITES DE CONTROLE DU CONCESSIONNAIRE

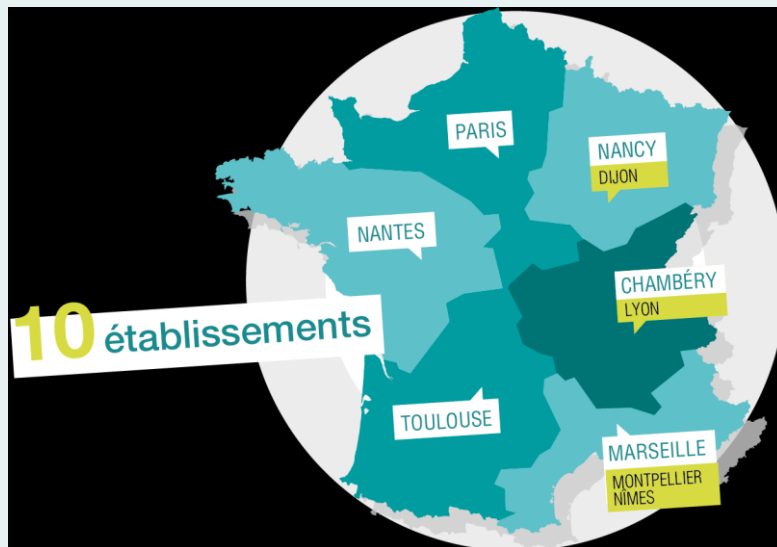
L'autorité concédante entend exercer son droit de contrôle dans un sens positif afin d'améliorer la qualité et l'efficacité des services délégués.

Ce pilotage de l'exploitation s'appuiera sur un reporting régulier :

- ✔ La fourniture d'un tableau de bord mensuel.
- ✔ Tous les quatre mois, la fourniture d'un bilan quadrimestriel.
- ✔ Tous les six mois, la production des pièces prévues à l'article D.8222-5 du Code du travail.
- ✔ Chaque année avant le 1<sup>er</sup> Juin, la remise du rapport annuel prévu respectivement aux articles L.1411-3 du Code général des collectivités territoriales, L.3131-5 du Code la commande publique et dont le contenu est fixé aux articles R.1411-7 du Code général des collectivités territoriales et R.3131-2 à R.3131-4 du Code la commande publique, et les inventaires A des biens mis à disposition par l'Autorité organisatrice et B des biens mis à disposition par le délégataire à jour au 31 août de l'exercice écoulé.
- ✔ A la demande de l'Autorité concédante, toute statistique relative aux temps de parcours par ligne,
- ✔ Afin de permettre à l'Autorité concédante de préparer ses prévisions budgétaires, le délégataire lui adresse avant le 30 juin de chaque année civile de nouveaux cahiers économiques mis à jour au regard des prévisions pour l'exercice à venir (prise en compte du calendrier réel de l'exercice à venir...), et permettant d'apprécier :
  - Les éléments physiques ligne par ligne (kilomètres, voyages, véhicules).
  - Les recettes titres, et la prévision révisée de l'engagement sur recettes.
  - La prévision révisée de l'engagement sur dépenses.
  - Les propositions éventuelles d'évolution du service et les modifications qui en découlent en matière de plan d'investissement du délégataire, de plan d'investissement de l'Autorité organisatrice, de plan marketing du délégataire, d'engagement sur recettes et d'engagement sur dépenses.

## 6 ANNEXES

AVEC 10 ETABLISSEMENTS ET 6 AGENCES REPARTIS SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE, VOUS TROUVEREZ TOUJOURS UN INTERLOCUTEUR INDDIGO PRES DE CHEZ VOUS !



**Notre siège social est basé à Chambéry :**

367 avenue du Grand Ariétaz  
CS 52401  
73024 Chambéry Cedex  
Tél : 04 79 69 89 69  
Mail : [inddigo@inddigo.com](mailto:inddigo@inddigo.com)

**Agence de Paris :**

40 rue de l'Echiquier  
75010 Paris  
Tél : 01 42 46 29 00

**Agence de Toulouse :**

9 rue Paulin Talabot  
Immeuble le Toronto  
31100 Toulouse  
Tél : 05 61 43 66 70

**Agence de Nancy :**

8 rue des Dominicains  
54000 Nancy  
Tél : 03 83 18 39 39

**Agence de Nantes :**

4 avenue Millet  
44000 Nantes  
Tél : 02 40 48 99 99

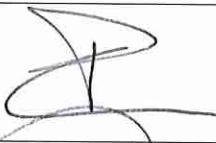

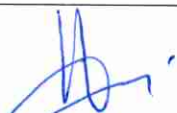
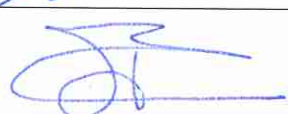
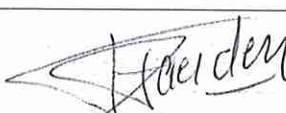
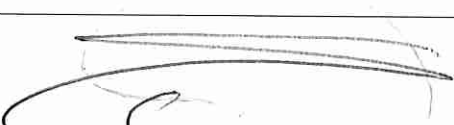
**Agence de Marseille :**

11 rue Montgrand  
13006 Marseille  
Tél : 04 95 09 31 00

[WWW.INDDIGO.COM](http://WWW.INDDIGO.COM)



Feuille de présence

Titulaires	Signature
LEROY Pierre Par délégation de M MURGIA Arnaud	
FONS Olivier	
XAUSA FRANCOIS Maryse	<i>Excusé</i>
HERMITTE Guy	
PEYTHIEU Eric	
CHIAPPONI Jean-Marc	<i>Excusé</i>
<b>Suppléants</b>	
VALDENAIRE Catherine	<i>Excusée</i>
ASTIER CONVERSEZ Annie	<i>Excusée</i>
DAERDEN Francine	
SALLE Emeric	<i>Excusé</i>
FINE Sébastien	

**AR Prefecture**

005-240500439-20220913-2022\_77-DE

Reçu le 14/09/2022

Publié le 14/09/2022



**Communauté de communes du Briançonnais**

**Concession de service public pour l'exploitation du réseau de transports publics de la Communauté de communes du Briançonnais -**

**PV de la Commission de délégation de service public  
(Article L. 1411-5 du CGCT)**

**Choix des candidats admis à présenter une offre**

**9 mars 2022**

Vu l'article L. 1411-5 du Code général des collectivités territoriales ;

Vu le Code général des collectivités territoriales ;

Vu le Code de la commande publique ;

Vu l'avis de pré-information en date du 6 août 2021 publié au JOUE (n°401015-2021-FR)

Vu l'avis favorable de la Commission consultative des services publics locaux en date du 27 août 2021 ;

Vu l'avis favorable du Comité technique du 27 août 2021 ;

Vu l'avis favorable du Bureau Exécutif du 2 septembre 2021

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

Vu la délibération n°2021-91 du 14 septembre 2021 ;


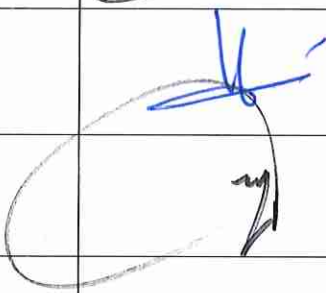
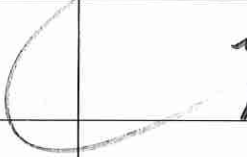
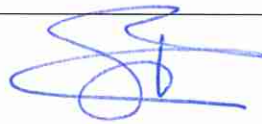


Vu l'avis d'appel public à la concurrence adressé à la publication le 16 novembre 2021 et publié au JOUE et au BOAMP (no 21-151788);

Les membres de la Commission de délégation de service public ont été convoqués le 1<sup>er</sup> mars 2022.




La Commission se réunit le 9 mars 2022 à 15h.

**COMPOSITION DE LA COMMISSION**

Membres à voix délibérative

Nom, prénom	Qualité	Signature	Absent mais convoqué
Pierre LEROY	Représentant le Président par délégation		
Guy HERMITTE	Titulaire		
Olivier FONS	Titulaire		
Maryse François XAUSA	Titulaire		Excusé convoqué le 1 <sup>er</sup> mars 2022
Eric PEYTHIEU	Titulaire		
Jean-Marc CHIAPPONI	Titulaire		Excusé convoqué le 1 <sup>er</sup> mars 2022
Catherine VALDENAIRE	Suppléant		Excusé convoqué le 1 <sup>er</sup> mars 2022
Francine DARDEN	Suppléant		
Emeric SALLE	Suppléant		Excusé convoqué le 1 <sup>er</sup> mars 2022
Annie ASTIER CONVERSET	Suppléant		Excusé convoqué le 1 <sup>er</sup> mars 2022
Sébastien FINE	Suppléant		

Membres à voix consultative

Nom, prénom	Qualité	Signature	Absent mais convoqué
Béatrice CHEVALIER	DGS de la CCB		Excusé convoqué le 1 <sup>er</sup> mars 2022
Magali RONDEPIERRE	DGA de la CCB		
Isabelle BONHOMME	Responsable du service Mobilité		
Camille FOLEMPIN	Responsable du service Juridique et Commande Publique		

La majorité des membres ayant voix délibérative sont présents ou régulièrement représentés, la Commission peut valablement délibérer.

La date limite de dépôt des candidatures a été fixée au 28 février 2022 à 16h00.

A cette date 1 pli a été déposé.

Candidat	Ordre de dépôt	Offre dématérialisée
RESALP	1	X

Aucun pli n'est arrivé hors délai.

Le 28 février 2022 le pli a été ouvert par les services qui ont effectué l'analyse des candidatures (Annexe).

Une demande de régularisation a été demandée à l'opérateur concernant les dispositions légales visées dans sa déclaration sur l'honneur. L'opérateur a communiqué un nouveau document régulier dans les délais imposés par la collectivité (8 mars 2022).

L'analyse est présentée en Commission pour permettre à ses membres d'apprécier la candidature en ce qui concerne les interdictions de soumissionner, les garanties professionnelles et financières, le respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés et l'aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

Faisant leur les éléments du tableau d'analyse des candidatures (Annexe), les membres de la Commission constatent que le candidat présente les capacités juridiques, les garanties techniques et financières suffisantes au regard du projet et respectent

l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés. Cette candidature correspond aux exigences du dossier et présente toutes les aptitudes à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant ce service.

Les membres de la Commission décide d'admettre le candidat RESALP.

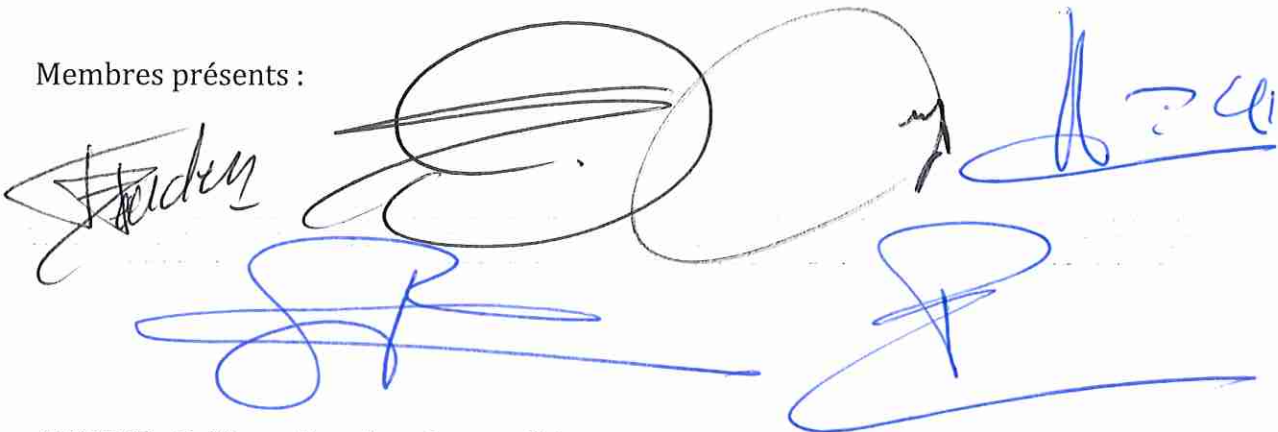
**Observations éventuelles des membres à voix consultatives**

Fait à Briançon, le 9 mars 2022

Ont signé les membres de la Commission :

Président : M. LEROY

Membres présents :



ANNEXE : Tableau d'analyse des candidatures

**AR Prefecture**

005-240500439-20220913-2022\_77-DE

Reçu le 14/09/2022

Publié le 14/09/2022

## Concession de service public pour pour l'exploitation du réseau de transports publics de la Communauté de communes du Briançonnais

N° d'ordre au registre des dépôts : 1	Numéro de référence :
Nom du candidat : SARL Resalp Serre Chevalier Bus	
Si groupement nom du membre du groupement : sans objet	
En cas de groupement faire un document par membre	

HABILITATIONS PROFESSIONNELLES			
	Document	Fourni	Analyse
1	Habilitation à exercer l'activité de transporteur, définie par l'article 142-1 du Code des transports	X	Licence communautaire pour le transport international de voyageurs par route pour compte d'autrui effectué par autocar et autobus - délivrée pour la période du 29 septembre 2019 au 28 septembre 2025  Licence intérieure pour le transport intérieur de personnes par route pour compte d'autrui - délivrée pour la période du 29 septembre 2019 au 28 septembre 2025
2	Lettre de candidature, indiquant si le candidat se présente seul ou en groupement conjoint ou solidaire. En cas de groupement, la lettre présentera l'ensemble des membres du groupement et sera signée par l'ensemble des membres ou par le mandataire s'il justifie des habilitations nécessaires.	X	Le candidat se présente seul : SARL Resalp Serre Chevalier Bus SARL Resalp Serre Chevalier Bus 9245 Avenue du Général de Gaulle, Quartier de la Gare, 05100 Briançon Tél : 04.92.20.47.50 Mail : dg@resalp.fr Site Internet : www.autocar-resalp.com Siret : 338 601 396 0004  Régularisation effectuée. Document régulier
3	Les documents relatifs aux pouvoirs des personnes habilitées à engager le candidat		K Bis de la société mentionnant Nicolas BUSCA comme étant le gérant.
4	Un justificatif datant de moins de 3 mois de l'inscription au registre du commerce (extrait K-bis) ou document équivalent	X	K Bis à jour du 11 janvier 2022
5	Une attestation sur l'honneur justifiant qu'il ne fait l'objet d'aucune exclusion de participation à la procédure de concession prévue aux articles L. 3123-1 à L. 3121-5 du Code de la commande publique et que les renseignements et documents relatifs à leur capacité et leurs aptitudes exigés en application de l'article L. 3123-18 du Code de la commande publique et dans les conditions des articles R. 3123-1 à R. 3123-5 du Code de la commande publique sont exacts	X	Régularisation effectuée. Document régulier
6	Une attestation prouvant le respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue aux articles L. 5212-1 à L. 5212-11 du Code du travail	X	Régularisation effectuée. Document régulier
7	Les certificats délivrés par les administrations et organismes compétents justifiant que le candidat ou que chaque membre du groupement candidat a satisfait à ses obligations sociales et fiscales. Le candidat établi dans un Etat membre de l'Union européenne autre que la France doit produire un certificat établi par les administrations et organismes du pays d'origine	X	1) Attestation de régularité fiscale délivrée par la DGFIP en date du 09/02/2022 au regard des obligations fiscales suivantes :  - Dépôt des déclarations de résultats et de TVA ; - Paiement de la TVA ; - Paiement de l'impôt sur les sociétés  2) Attestation de régularité sociale délivrée par l'URSSAF le 26/01/2022 attestant de la fourniture des déclarations sociales et du paiement des cotisations et contributions sociales
8	Liste exhaustive des entreprises qui lui sont liées au sens des articles L. 3211-8 du Code de la commande publique.	SO	

CAPACITE ECONOMIQUE ET FINANCIERE			
	Document	Fourni	Analyse

**AR Prefecture**

005-240500439-20220913-2022\_77-DE

Reçu le 14/09/2022

Publié le 14/09/2022

	Exercice du 1 <sup>er</sup> octobre 2018 au 30 septembre 2019	Exercice du 1 <sup>er</sup> octobre 2019 au 30 septembre 2020	Exercice du 1 <sup>er</sup> octobre 2020 au 30 septembre 2021
Chiffre d'affaires global (se référer aux notes annexes pour les modalités de calcul et de présentation)	4 898 834 €	4 698 517 €	3 372 978 €
- TRANCHE FERME : Part du chiffre d'affaires concernant les fournitures, services, ou travaux objet du marché (si demandé par l'acheteur)	7.9 %*	7.75 %*	9.7 %*
- TRANCHE OPTIONNELLE : Part du chiffre d'affaires concernant les fournitures, services, ou travaux objet du marché (si demandé par l'acheteur)	37.43 %	40.77 %	43.16 %

9 Déclaration sur l'honneur concernant le chiffre d'affaires global et, s'il y a lieu, le chiffre d'affaires concernant des prestations similaires à celles auxquelles se réfère le présent avis et réalisées au cours des 3 derniers exercices disponibles

X

Le CA du candidat est du même ordre de grandeur que le montant des prestations envisagées au contrat. Cependant, une partie significative des prestations prévues au contrat sont déjà réalisées par le candidat, en particulier en ce qui concerne la tranche optionnelle. Les capacités financières du candidat apparaissent donc satisfaisantes.

10 Pour les opérateurs économiques pour lesquels l'établissement de bilans est obligatoire : bilans, comptes de résultats des trois derniers exercices disponibles (ou depuis la date de création de l'entreprise si celle-ci est inférieure à trois ans).

X

Documents établis par un expert-comptable :

- Comptes annuels du 01/10/2018 au 30/09/2019
- Comptes annuels du 01/10/2019 au 30/09/2020
- Comptes annuels du 01/10/2020 au 30/09/2021

les bilans font apparaître des résultats positifs, y-compris sur les exercices affectés par la crise sanitaire, dont les effets ont été très impactants dans le secteur des transports. La cotation Banque de France au niveau G3 traduit une capacité pour l'entreprise à honorer ses engagements financiers à 3 ans comme "forte".

11 Déclaration appropriée de banques ou preuve d'une assurance pour les risques professionnels

X

Attestation de responsabilité civile professionnelle en date du 11 octobre 2021 attestant que l'entreprise est titulaire d'un contrat d'assurance ayant pris effet le 1er octobre 2018.

Attestation valable pour la période allant du 1er octobre 2021 au 1er octobre 2022

## CAPACITES TECHNIQUES ET PROFESSIONNELLES

	Document	Fourni	Analyse												
12	Déclaration concernant les effectifs du candidat ou de chaque membre du groupement candidat et l'importance du personnel d'encadrement pour chacun des trois derniers exercices (ou depuis la date de création de l'entreprise si celle-ci est inférieure à trois ans).	X	<p>* Renseignements relatifs au personnel</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Année</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Effectif Total</td> <td>53</td> <td>55</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>Personnel d'encadrement</td> <td>4</td> <td>4</td> <td>4</td> </tr> </tbody> </table> <p>Moyenne du personnel de conduite : 50 personnes Moyenne du personnel administratif : 13 personnes Moyenne du personnel d'encadrement : 4 personnes</p> <p>Monsieur BUSCA Nicolas, Gérant Titulaire du certificat de capacité professionnelle au transport national et international par route de personnes N° VE930611110.</p> <p>Madame TRISTANT Muriel, Responsable d'exploitation Titulaire du brevet de technicien supérieur de transport N°070112560617 Titulaire du certificat de capacité professionnelle au transport national et international par route de personnes N° VD930808086.</p> <p>Madame BUSCA Laure, Responsable commercial.</p> <p>Monsieur TRISTANT Gilles, Responsable de parc.</p> <p>l'entreprise est correctement dotée de personnel d'encadrement présentant les qualifications et l'expérience nécessaire, ainsi qu'en personnel de conduite.</p>	Année	2019	2020	2021	Effectif Total	53	55	60	Personnel d'encadrement	4	4	4
Année	2019	2020	2021												
Effectif Total	53	55	60												
Personnel d'encadrement	4	4	4												
13	Déclaration sur l'honneur mentionnant les noms et qualifications professionnelles des personnes qui seront chargées de l'exécution du contrat de concession	X	<p>Information donnée au sein du DC2. Les principaux intervenants (Monsieur BUSCA Nicolas, Gérant Titulaire du certificat de capacité professionnelle au transport national et international par route de personnes N° VE930611110. Madame TRISTANT Muriel, Responsable d'exploitation Titulaire du brevet de technicien supérieur de transport N°070112560617 Titulaire du certificat de capacité professionnelle au transport national et international par route de personnes N° VD930808086. Madame BUSCA Laure, Responsable commercial. Monsieur TRISTANT Gilles, Responsable de parc) sont nommément désignés et les qualifications professionnelles sont indiqués et fournis. Les personnels sont ensuite classifiés conduite, administratif, encadrement).</p>												
14	Déclaration sur l'honneur indiquant l'outillage, le matériel et l'équipement technique dont le candidat ou chaque membre du groupement candidat dispose pour la réalisation des prestations dans le domaine objet de la concession	X	<p>éléments dans le DC2 (listing de véhicules notamment) l'entreprise est dotée d'une flotte conséquente de plus de 60 véhicules, avec un âge moyen faible. Elle dispose également de locaux, de lieux de stationnement pour les véhicules, et de moyens d'entretien. Les capacités matérielles du candidat apparaissent donc très satisfaisantes.</p>												

**AR Prefecture**

005-240500439-20220913-2022\_77-DE

Reçu le 14/09/2022

Publié le 14/09/2022

AR Prefecture

15	Présentation d'une liste des principales références du candidat au cours des 3 dernières années dans des domaines d'activités intéressants l'objet de la délégation de service public et/ou toutes autres références ou éléments susceptibles de démontrer l'aptitude du candidat à assurer la gestion du service objet de la délégation		Liste des principes références réalisées au cours des trois dernières années le candidat dispose des références adaptées pour les prestations envisagées	005-240500439-20220913-2022_77-DE Reçu le 14/09/2022 Publié le 14/09/2022
----	--	--	--	---

Appréciation du candidat au regard des capacités demandées

Garanties professionnelles et financières	Le candidat dispose a priori des garanties professionnelles et financières nécessaires.
---	---

Respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue aux articles L. 5212-1 à L. 5212-4 du code du travail	Le candidat respecte cette obligation
---	---------------------------------------


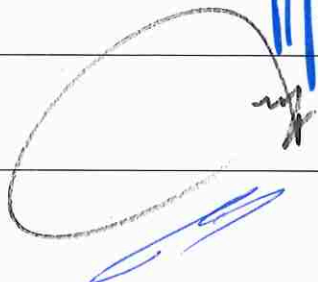
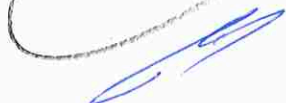



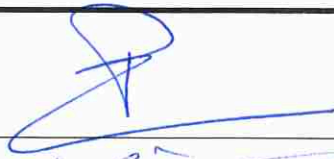

Aptitude des candidats à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public	Le candidat peut assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers
--	---

**AR Prefecture**

005-240500439-20220913-2022\_77-DE

Reçu le 14/09/2022

Publié le 14/09/2022

Titulaires	Signature
MURGIA Arnaud	
FONS Olivier	
XAUSA FRANCOIS Maryse	
HERMITTE Guy	<i>excusé</i>
PEYTHIEU Eric	
CHIAPPONI Jean-Marc	
Suppléants	
VALDENNAIRE Catherine	<i>excusée</i>
ASTIER CONVERSEZ Annie	<i>suppléante</i>
DAERDEN Francine	
SALLE Emeric	<i>suppléant</i>
FINE Sébastien	<i>suppléant</i>
LEROY Pierre, membre à voix consultative	
ROBUSTI Anne-Marie, Inspectrice Concurrence, Consommation et Répression des fraudes	
BAROLLE Clément Directeur des Finances Publiques Briançon	



COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU  
**BRIANÇONNAIS**

**Communauté de communes du Briançonnais**

-  
**Concession de service public pour l'exploitation du réseau de transports publics de la Communauté de communes du Briançonnais -**

-  
**PV de la Commission de délégation de service public  
(Article L. 1411-5 du CGCT)**

-  
**Avis sur les offres initiales  
29 Mars 2022**

Vu l'article L. 1411-5 du Code général des collectivités territoriales ;

Vu le Code général des collectivités territoriales ;

Vu le Code de la commande publique ;

Vu l'avis de pré-information en date du 6 août 2021 publié au JOUE (n°401015-2021-FR)

Vu l'avis favorable de la Commission consultative des services publics locaux en date du 27 août 2021 ;

Vu l'avis favorable du Comité technique du 27 août 2021 ;

Vu l'avis favorable du Bureau Exécutif du 2 septembre 2021

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

Vu la délibération n°2021-91 du 14 septembre 2021 ;

Vu l'avis d'appel public à la concurrence adressé à la publication le 16 novembre 2021 et publié au JOUE et au BOAMP (no 21-151788) ;







Vu la décision de la Commission de délégation de service public en date du 9 mars 2022 sur les candidats admis à présenter une offre ;

Les membres de la Commission de délégation de service public ont été convoqués le 22 mars 2022

La Commission s'est réunie le **29 mars 2022 à 16h.**





## COMPOSITION DE LA COMMISSION

Membres à voix délibérative

Nom, prénom	Qualité	Signature	Absent mais convoqué
Arnaud MURGIA	Président		
Guy HERMITTE	Titulaire		Absent mais convoqué le 22 mars 2022
Olivier FONS	Titulaire		
Maryse François XAUSA	Titulaire		départ à 16h56
Eric PEYTHIEU	Titulaire		
Jean-Marc CHIAPPONI	Titulaire		
Catherine VALDENNAIRE	Suppléant		Absente mais convoqué le 22 mars 2022
Francine DARDEN	Suppléant		
Emeric SALLE	Suppléant		
Annie ASTIER CONVERSET	Suppléant		
Sébastien FINE	Suppléant		

Membres à voix consultative

Nom, prénom	Qualité	Signature	Absent mais convoqué
Pierre LEROY	Conseiller Délégué à la transition écologique et aux Mobilités		

Anne-Marie ROBUSTI	Inspectrice Concurrence, Consommation et Répression des Fraudes		
Didier LAURENT	Direction des Finances Publiques		absent mais convoque le 22 mars 2022
Béatrice CHEVALIER	DGS de la CCB		
Magali RONDEPIERRE	DGA de la CCB		absente mais convoque le 22 mars 2022
Isabelle BONHOMME	Responsable du service Mobilité		
Camille FOLEMPIN	Responsable du service Juridique et Commande Publique		

La majorité des membres ayant voix délibérative sont présents ou régulièrement représentés, la Commission peut valablement délibérer.

-----

Conformément à la délibération n°2021-91 du Conseil Communautaire de la communauté de communes du Briançonnais en date du 14 septembre 2021, la présente consultation a pour objet une concession de service public à contribution financière forfaitaire pour l'exploitation du réseau de transports publics de la communauté de communes du Briançonnais sur le territoire des 13 communes suivantes :

Briançon, Cervières, La Grave, La Salle-les-Alpes, Le Monétier-les-Bains, Montgenèvre, Névache, Puy-Saint-André, Puy-Saint-Pierre, Saint-Chaffrey, Val-des-Prés, Villar d'Arène, Villard-Saint-Pancrace.

La nature, la consistance et l'étendue des prestations confiées au Concessionnaire sont décrites dans le projet de contrat et le document programme.

Le contrat sera conclu pour une période de six années et dix mois à compter du démarrage effectif des prestations, soit du 1<sup>er</sup> novembre 2022 au 31 août 2029.

Le Concessionnaire supporte le risque commercial et industriel d'exploitation du service. Il se voit verser une contribution financière forfaitaire compte tenu des obligations de service public qui lui incombent.

Au regard de l'objet de ce contrat il est passé selon une procédure simplifiée applicable aux contrats de concession dans le secteur des transports conformément aux dispositions de l'article R. 3126-1 du code de la commande publique.

Le candidat TRANSDEV a informé la collectivité par courrier qu'après analyse du Dossier de Consultation des Entreprises il ne souhaitait pas remettre d'offre.

Une offre a été déposée par l'opérateur RESALP.

L'offre de base et la variante obligatoire présentée par RESALP ont été analysées et le rapport d'analyse est annexé au présent Avis (Annexe 1 – Rapport d'analyse des offres).

La Commission s'est réunie ce jour afin de prendre connaissance de l'analyse des offres de manière à prononcer un avis, tel que prévu à l'article L. 1411-5 du CGCT.

L'annexe 2 analyse la recevabilité juridique des offres.

### **IRREGULARITE DE LA VARIANTE OBLIGATOIRE**

L'offre variante présentée par le candidat ne répond pas aux exigences du cahier des charges.

En effet le programme imposait : « 3.1.2 La variante obligatoire (...) Sur l'ensemble de la durée du contrat, le montant de la contribution financière forfaitaire due par la CCB dans le cadre de la variante obligatoire ne devra pas excéder celle due par la CCB dans le cadre de l'offre de base. »

Or il s'avère que la demande de Contribution Financière Forfaitaire de RESALP pour l'offre variante est supérieure (sur la durée du contrat tranche ferme et tranche optionnelle cumulées) à la Contribution Forfaitaire demandée en offre de base. L'écart est de plus de 5 millions d'euros.

Il est donc conseillé d'écarter l'offre variante pour irrégularité.

### **OFFRE DE BASE**

Puisqu'il n'y a qu'une seule offre de base pour un seul opérateur à analyser il n'est pas effectué de classement des offres mais simplement une appréciation de celle-ci au regard des critères de choix formulés au Règlement de la consultation.

Critère	Appréciation
Le niveau de contribution financière forfaitaire	<p>Le montant de la contribution financière forfaitaire proposé, que cela soit sur la tranche ferme ou la tranche optionnelle, est <b>élevé</b> en raison d'un coût de production moyen élevé que le montant des engagements de recettes ne permet pas de compenser</p> <p>A noter que le candidat a intégré une progression des coûts unitaires dans son calcul des coûts de production, progression qui ne devrait être prise en compte qu'en application des formules de révision : une correction devra être apportée par le candidat lors de la négociation</p> <p>On notera notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le coût que représente la formation paraît élevé et semble avoir été imputé en totalité sur le contrat alors que les agents ne sont pas tous affectés à 100% à ce contrat</li> <li>- <b>Concernant la tranche ferme :</b></li> </ul> <p>Les dynamiques moyennes de fréquentation et de recette en baisse sur la durée du contrat ; l'engagement de recettes est</p>

	<p>insuffisant compte tenu des modifications suggérées : le coût au voyage moyen est élevé.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Concernant la tranche optionnelle</b></li> </ul> <p>Engagement de fréquentation et de recette sans évolution sur la durée du contrat.</p> <p>Le coût au voyage est très élevé avec une couverture des dépenses par les recettes très insuffisante.</p>
La qualité de service rendu aux usagers	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Pertinence du plan qualité</b></li> </ul> <p>L'offre présente des atouts tels que la mise en place d'un interlocuteur qualité unique, une implication de la direction et des conducteurs, une politique forte d'intégration des salariés, une politique de formation très relevée ainsi qu'une procédure d'exploitation et d'information solides en routine comme en cas de situation sévères.</p> <p>Cela étant, le candidat propose de confier à un tiers le contrôle du référentiel qualité, ce qui dénote une incompréhension du candidat.</p> <p>Par ailleurs, la politique de formation correspond à une part de la masse salariale très élevée avec une forte improductivité associée</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Formation du personnel</b></li> </ul> <p>L'offre présente des atouts :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les obligations minimales de formation sont remplies,</li> <li>- Nombreuses formations pertinentes : écoconduite, conduite sur neige, sécurité dans les transports scolaires, rôle commercial du conducteur, etc.</li> <li>- des formations pour le personnel non conducteurs (logiciel métier, etc.).</li> </ul> <p>Toutefois, des formations ne semblent pas pertinentes pour le présent contrat telles que la formation taxi.</p> <p>Par ailleurs, nous n'avons pas d'indication sur des formations concernant la gestion de la prise en charge des vélos par exemple.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Continuité du service public</b></li> </ul> <p>L'offre répond aux exigences de continuité (contrôle des prises de services avec une implication de la Direction et appui sur des conducteurs voltigeurs en cas d'absence ; préparation des prises de services avec du personnel « démarreur » ; suivi météo et procédure associée en plusieurs niveaux avec information des voyageurs ; assistance des véhicules et voyageurs, etc.).</p> <p>Toutefois, plusieurs éléments proposés risquent d'être redondants avec les outils billettiques à disposition.</p>
La pertinence de l'offre de service	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Pertinence des adaptations proposées</b></li> </ul>

	<p>L'offre présente certains atouts : temps de trajet amélioré (ligne 1 et 4), cadencement augmenté (ligne 1, 2, 3, 4 or D), propositions d'horaires de service pour la navette marché de Guisane adaptés. Toutefois, les évolutions apportées pourraient être moins favorables pour certains usagers (Grand'Boucle, Tiroir aux Garcins). En outre, le candidat prévoit de renforcer la ligne alors que la ligne présente un faible niveau de clientèle.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Performance de l'exploitation (tranche ferme)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le ratio Heures de conduite/Heures commerciales est correct (77%), mais présente de forts temps de battement,</li> <li>- Ratio Heures conducteurs/Heures de conduite : ratio faible (76%).</li> </ul> </li> <li>• <b>Performance de l'exploitation (tranche optionnelle)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ratio Heures de conduite/Heures commerciales : ratio correct pour des services non urbains (75%)</li> <li>- Ratio Heures conducteurs/Heures de conduite : ratio faible</li> </ul> </li> </ul>
La dynamique du projet commercial	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Adaptation du projet commercial à la double cible des usagers : habitants permanents et visiteurs</b></li> </ul> <p>L'offre présente des atouts en termes d'information voyageurs (contenus d'information différenciés, totem en gare, déclinaison en anglais) et propose des idées de prospect. Cela étant, ces propositions ne présentent pas d'indication de volumétrie et la dynamique clientèle engageante ne semble pas à la hauteur.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Engagement du concessionnaire en matière de progression de la fréquentation et des recettes</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Concernant la tranche ferme</b></li> </ul> <p>Les dynamiques moyennes de fréquentation en baisse sur la durée du contrat ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Concernant la tranche optionnelle</b></li> </ul> <p>Engagement de fréquentation sans évolution sur la durée du contrat.</p> </li> <li>• <b>Pertinence des mesures envisagées pour renforcer l'usage du réseau et son image</b></li> </ul> <p>L'offre présente de nombreux atouts en termes de qualité et clarté du plan de réseau, de charte graphique, de communication digitale.</p>
La pertinence du plan d'investissements	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Tranche ferme</b></li> </ul>

	<p>Le candidat propose une flotte avec un âge moyen du parc très faible (moins de 5 ans), un système d'information voyageurs et prévoit des locaux neufs avec accueil du public.</p> <p>Toutefois, cela implique un parc de véhicule coûteux, alors même que certains autobus n'ont que des rampes manuelles ou que certains n'ont pas de rampes.</p> <p>Par ailleurs, l'imputation par Resalp du coût des travaux de leurs locaux sur le contrat soulève des questions juridiques à approfondir avec l'opérateur.</p> <p style="text-align: center;"><b>- Tranche optionnelle</b></p> <p>La flotte présente également une moyenne d'âge très faible et présente les mêmes inconvénients qu'en tranche ferme.</p> <p>En outre, les conditions d'embarquement des vélos sont mal définies.</p> <p>Enfin, des autocars de grande capacité sont remplacés par des standards.</p> <p>La mutualisation avec la tranche ferme est également à revoir.</p>
<p>La pertinence du plan environnemental et notamment les incidences énergétiques et environnementales des véhicules</p>	<p style="text-align: center;"><b>- Pour les deux tranches</b></p> <p>Le candidat fait des propositions intéressantes mais ses engagements sont mal définis.</p> <p>Il est proposé d'introduire l'utilisation de carburant à base d'huiles alimentaires usagées, de former des partenariats avec des associations environnementales.</p> <p>A noter que Resalp montre qu'il compte acquérir des véhicules hydrogènes mais pour l'Alpes d'Huez.</p> <p>Le candidat prend en compte les préoccupations environnementales concernant les consommables, l'énergie et les pneumatiques, prend des mesures concernant le dépôt, les déchets et les eaux de lavage.</p> <p>Toutefois, Resalp ne semble pas s'engager de manière ferme sur ces propositions et ne formule pas de propositions en matière de motorisations.</p>
<p>La pertinence du projet d'organisation</p>	<p style="text-align: center;"><b>- Structures organisationnelles mises en place</b></p> <p>- Le candidat fournit son organigramme avec les CV du directeur et des responsables. Le personnel conducteur augmente et le personnel administratif a peu augmenté.</p> <p>Le personnel administratif et technique semble très important par rapport aux conducteurs, alors même que Resalp n'assume pas lui-même certaines missions comme celles sur la fraude.</p> <p style="text-align: center;"><b>- Une société dédiée sera mise en place.</b></p>

	<p>Cela étant, la structure de la société dédiée n'est pas claire et les modalités de mise en place seraient à approfondir.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le candidat a pris en compte les modalités de reprise du personnel dans son calendrier afin de pouvoir l'intégrer dans les meilleures conditions.</li> </ul> <p>Toutefois, le candidat conditionne le bon déroulement de la reprise à la qualité du dialogue avec l'entreprise sortante. Ce point ne relève pas de la responsabilité de la CC et ne peut pas conditionner l'engagement de l'opérateur.</p> <p>Il n'y a pas de sous-traitance envisagée à ce stade, mais il semblerait que cela reste une possibilité. Ce point sera à approfondir.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Assistance technique</b></li> </ul> <p>Les demandes concernant les enquêtes sont respectées (à noter que l'enquête fraude est externalisée). Cela étant, l'offre présente des faiblesses concernant l'expérimentation des motorisations électrique et GNV</p>
<p>La cohérence technique et financière des informations relatives aux prestations fournies dans le mémoire technique et les cahiers économiques</p>	<p>Les informations relatives aux prestations fournies dans le mémoire technique et les cahiers économiques présentent une cohérence technique et financière.</p> <p>Il reste néanmoins à réajuster, identifier et préciser la valorisation financière de certains éléments techniques.</p>

Compte tenu de ces éléments et des précisions apportées dans le rapport d'analyse des offres (Annexe 1 du présent PV), la Commission de Délégation de Service Public considère que l'offre de base initiale de la société RESALP est régulière et sérieuse mais méritent d'être approfondie et optimisée, notamment sur les points suivants :

o Volet financier

- Les coûts de production doivent être optimisés sur les points suivants :
  - Frais kilométriques
  - Frais de mise à disposition
  - Productivité du personnel
  - Frais de structure
  - Frais généraux
- La mutualisation entre tranche ferme et tranche optionnelle doit être recherchée. La mutualisation entre les services scolaires, marchés et saisonniers sera également recherchée.

o Volet technique

- **Le calage de l'offre de service contractuelle**
  - Consistance des services sur le réseau urbain
  - Navette hiver Montgenèvre
  - Mutualisation des circuits marché Guisane
  - Adaptation du matériel sur les services scolaires
  - Vérification de la faisabilité de l'ouverture des haut-le-pied
- **Le parc de véhicules**
  - Renouvellement à limiter
  - Accessibilité PMR à maintenir
  - Mutualisation TO et TO/TF à améliorer
  - Frais de mise à disposition à réduire fortement pour la CCB
  - Performance environnementale à retravailler sur :
    - o Une réflexion adaptée à la CCB (motorisation, carburants, taille des véhicules)
    - o Une demande d'engagements fermes
- **Les autres investissements**
  - Sortir du compte d'exploitation prévisionnel une partie des frais liés aux installations
  - Equipements à optimiser au regard de ce qu'apporte la CCB
- **La performance de l'exploitation**
  - Productivité du personnel
  - Sortir du compte d'exploitation prévisionnel l'ensemble des charges de personnel non liées au contrat (formation, heures annexes)
  - Optimiser les hlp des services scolaires en TF
- **L'organisation**
  - Direction de la société dédiée
  - Structure de la société dédiée
  - Reprise du personnel transport urbain
  - Pas de proposition de règlement de service
- **L'ensemble des postes de charge, très largement surévalués**
- **L'engagement de recettes et de voyages, en particulier sur la TO**

o Volet juridique

- Articulation tranche ferme/tranche optionnelle

Le candidat appréhende mal l'articulation entre la tranche ferme et la tranche optionnelle qu'il semble envisager à ce stade comme deux offres indépendantes, sans mutualisation.

Il importera d'expliciter les conditions de mise en œuvre de la tranche optionnelle et à défaut d'affermissement de celle-ci, des conditions de mise en œuvre de la clause de réexamen.

- Reprise du personnel

Il conviendra d'éclaircir les modalités de reprise du personnel et de vérifier si Resalp n'envisage pas de sous-traitance.

- Modifications contractuelles ayant un impact financier

Resalp propose des ajustements concernant le calcul de la rémunération à la fréquentation, l'intéressement à la qualité et à la révision annuel des prix.

Ces points seront traités dans le cadre de la négociation.

**Par conséquent, la Commission de Délégation de Service Public recommande à Monsieur le Président d'écartier l'offre variante et d'engager une négociation de l'offre de base présentée par la société RESALP.**

**Observations éventuelles des membres à voix consultatives**

Fait à Briançon, le 29 mars 2022

Ont signé les membres de la Commission :

Président :

Membres présents :

A collection of handwritten signatures in blue ink. There are approximately seven distinct signatures, some of which are quite stylized and cursive. One signature on the right appears to be 'Briançon' written in a cursive script.

CC BRIANCONNAIS

RECEVABILITE DES OFFRES

Concession de service public pour l'exploitation du réseau de transports publics de la Communauté de communes du Briançonnais

CANDIDAT RESALP

PIECES DEMANDEES dans le RC	PRESENCE EN OB	PRESENCE EN VARIANTE	COMMENTAIRES
Le projet de convention et ses annexes complétées. S'il souhaite négocier le contrat l'opérateur devra communiquer un projet de contrat complet et, le cas échéant, modifié de manière apparente (marques de révision/surlignage) au format Word et PDF. Il devra également communiquer un mémoire justificatif motivé des compléments et propositions de modifications réalisés	oui	non	<p>Un seul contrat est remis par l'opérateur. Il n'y a pas un contrat pour l'offre de base et un contrat pour la variante. Le contrat remis semble être celui relatif à l'offre de base.</p> <p>Il y a ici un manque au règlement de la consultation concernant la variante en ce que l'offre est <u>incomplète</u>. L'article L. 3124-2 du CCP dispose que : « L'autorité concédante écarte les offres irrégulières ou inappropriées ». L'article L. 3124-3 du Code de la commande publique précise qu'« une offre est irrégulière lorsqu'elle ne respecte pas les conditions et caractéristiques minimales indiquées dans les documents de la consultation ». En vertu du RC (article 6.3) une régularisation n'est possible que si l'irrégularité "ne ne fait pas obstacle à ce que soit appréciée la conformité de l'offre aux exigences du cahier des charges". Le Conseil d'Etat s'est prononcé sur la question de la régularisation des offres <u>incomplètes</u> en matière de DSP admettant une telle régularisation si l'insuffisance de l'offre « d'une part, ne fait pas obstacle à ce que soit appréciée la conformité de l'offre aux exigences du cahier des charges et, d'autre part, n'est pas susceptible d'avoir une influence sur la comparaison entre les offres et le choix des candidats qui seront admis à participer à la négociation » (CE 15 décembre 2006, Société Corsica Ferries, req. n° 298618. CE 14 mars 2003, Société Air Lib, req. n° 251610. TA Nîmes, 18 septembre 2008, req. n° 0700470). Il ressort également de la jurisprudence que le <u>défaut de production par un candidat de documents sollicités</u> au stade de l'attribution du contrat et qui ne sont pas utiles à l'analyse des offres, ne constitue pas une irrégularité susceptible de léser et justifiant l'annulation d'une procédure de passation ( TA Châlons-en-Champagne, 10 décembre 2008, Société Etablissement Chazelle, req. n° 0802610).</p> <p>Il faut donc déterminer si l'absence de communication du programme demandé dans le RC fait obstacle à 1°) l'appréciation de la conformité de l'offre au cahier des charges et 2°) a une influence sur la comparaison des offres. On peut également se demander si la remise de ce document est utile à l'analyse de l'offre.</p> <p>Les mémoires techniques pour l'offre de base et la variante demandés dans le programme ainsi que les éléments financiers développés dans les cahiers économiques permettent de considérer que la non conformité est non substantielle. Le fait que l'opérateur soit le seul candidat joue également en faveur d'une non conformité non substantielle.</p>
Le programme de consultation et ses annexes complétées.	pas de remise du programme tel qu'il était dans le DCE	idem	<p>Il y a ici un manque au règlement de la consultation pour l'offre de base et la variante en ce que l'offre est <u>incomplète</u>. Selon le même argumentaire que pour le contrat modifié on peut considérer que l'absence de programme alors que les annexes sont renseignées dans leur majorité permet de considérer le manquement comme non substantiel. Le fait que l'opérateur soit le seul candidat joue également en faveur d'une non conformité non substantielle.</p>
Le cahier économique et financier « Offre de base » joint dans le dossier de consultation, dûment complété par le candidat, et intégrant une partie distincte relative à la tranche optionnelle.	oui	sans objet	pas de remarque juridique

<p>Le cahier économique et financier « Variante obligatoire » joint dans le dossier de consultation, dûment complété par le candidat, et intégrant une partie distincte relative à la tranche optionnelle.</p>	<p>sans objet</p>	<p>oui</p>	<p>On constate que la CFF sur la durée du contrat dans la variante proposée est supérieure de 5 millions d'euros à celle proposée dans l'OB. L'offre n'est pas incomplète mais contraire au cahier des charges puisque le programme impose : "Sur l'ensemble de la durée du contrat, le montant de la contribution financière forfaitaire due par la CCB dans le cadre de la variante obligatoire ne devra pas excéder celle due par la CCB dans le cadre de l'offre de base.". Le RC ne précise pas cette phrase qui n'existe que dans le Programme. Comme l'indique le RC et le CCP une régularisation est possible En l'espèce En vertu du RC (article 6.3) et du CCP une régularisation n'est possible que si l'irrégularité "ne ne fait pas obstacle à ce que soit appréciée la conformité de l'offre aux exigences du cahier des charges". En l'espèce le caractère trop élevé de la CFF en variante est clairement indiqué et cette irrégularité fait obstacle à ce que la conformité de l'offre au cahier des charges soit appréciée. Permettre une régularisation reviendrait à modifier profondément la variante. Or, les services préfectoraux pourraient logiquement considérer que certains opérateurs n'ont pas répondu à la procédure en raison de l'incapacité dans laquelle il se trouvait de présenter une offre variante respectueuse du cahier des charges (niveau de CFF). Ce constat (et le fait qu'une seule entreprise participe à la procédure) semble inciter à la sécurité juridique et à la disqualification de cette variante avant l'entrée en négociation, L'élimination pour irrégularité de l'offre variante est préconisée</p>
<p>Le dossier technique produit par le candidat explicitant ses choix et présentant ses propositions, constitué conformément aux dispositions figurant dans l'article 3.5 du programme de consultation, au titre de l'offre de base et prévoyant la tranche optionnelle.</p>	<p>oui</p>	<p>sans objet</p>	<p>Il manque quelques éléments secondaires pour une offre initiale (ex règlement d'exploitation) L'absence de ces éléments n'empêche pas la vérification de la conformité de l'offre au cahier des charges. Dès lors la non conformité est non substantielle. Le fait que l'opérateur soit le seul candidat joue également en faveur d'une non conformité non substantielle.</p>
<p>Un deuxième dossier technique produit par le candidat explicitant ses choix et présentant ses propositions, constitué conformément aux dispositions figurant dans l'article 3.5 du programme de consultation, au titre de l'offre variante, et prévoyant la tranche optionnelle.</p>	<p>sans objet</p>	<p>oui</p>	<p>Il manque des éléments dans ce dossier (règlement d'exploitation, synthèse des moyens humains et matériels nécessaires à la mise en oeuvre de cette variante, les modifications induites dans l'organisation du candidat par la mise en oeuvre de cette offre variante). L'absence de ces éléments n'empêche pas la vérification de la conformité de l'offre au cahier des cahrges. Dès lors la non conformité est non substantielle.</p>
<p>Conclusion sur la recevabilité de l'offre</p>	<p>Offre de base recevable Variante non régulière (CFF trop élevée)</p>		

Sous l'empire de la « loi Sapin », il était admis que la négociation pouvait n'être engagée qu'avec un seul soumissionnaire (CE, 14 mars 2003, n° 251610, *Sté Air Liberté*, Lebon T., p. 861).  
Dans le cadre du Code de la commande publique, l'article R. 3124-1 autorise l'autorité déléguée à limiter le nombre de soumissionnaires admis à participer à la négociation.  
La procédure peut se poursuivre avec un seul soumissionnaire



**Concession de service public pour  
l'exploitation du réseau de transports  
publics de la Communauté de communes  
du Briançonnais**

Rapport d'analyse des offres initiales à la  
commission concession

Version du 23 mars 2022



[www.inddigo.com](http://www.inddigo.com)

# SOMMAIRE

- 1. Rappel du cadre de consultation**
2. La synthèse des offres
3. L'offre de base
4. La synthèse de l'offre variante
5. L'offre variante
6. Cadre de négociation

# 1. RAPPEL DU CADRE DE CONSULTATION

Les principes de la concession et de la consultation lancée

- ✓ **Concession de service public incluant :**
  - Les transports urbains
  - Les transports scolaires
  - Les services saisonniers
  
- ✓ **La convention prendra effet le 1<sup>er</sup> novembre 2022 et s'achèvera le 31 août 2029 :** elle s'appliquera donc sur une durée de 6 ans et 10 mois.
  
- ✓ **Convention de délégation de service public à contribution financière forfaitaire :**
  - Le Délégataire perçoit les recettes d'exploitation.
  - La contribution financière forfaitaire correspond à la rémunération perçue par le Délégataire pour produire le service convenu, de laquelle sont ajoutés ou retranchés en fin d'exercice une rémunération à la fréquentation et un intéressement à la qualité de service.
  
- ✓ **Un seul candidat, RESALP, a déposé une candidature et a été admis à concourir.**
  
- ✓ **La seule offre de RESALP est analysée pour cette concession.**

# 1. RAPPEL DU CADRE CONTRACTUEL

La structure de l'offre des candidats

## Les propositions portent sur :

### ✓ Une offre de base :

- Les services de transport organisés par la communauté de communes du Briançonnais et issus du transfert de compétence des communes, avec différents ajustements listés au programme de consultation.

### ✓ Une variante obligatoire :

- Portant sur une évolution et une restructuration du réseau existant :
  - Pour permettre l'exploitation des services urbains en utilisant autant que possible des véhicules de gabarit réduit.
  - Pour améliorer la desserte des principaux pôles de Briançon : hôpital, gare, établissements scolaires, Quartier du 15/9 (ex cœur de ville), Prorel, Cité Vauban.

### ✓ Une tranche optionnelle :

- Les services dont les modalités pratiques de transfert à l'intérieur du ressort territorial de la CCB ne sont pas encore arrêtées avec la Région SUD Provence-Alpes-Côte d'Azur

# 1. RAPPEL DU CADRE CONTRACTUEL

## Les critères de jugement des offres

- ✓ **Le niveau global de contribution financière demandé à la CCB**
- ✓ **La qualité de service rendue aux usagers :**
  - Pertinence du plan qualité.
  - Formation du personnel.
  - Dispositions mises en place pour assurer la continuité du service.
- ✓ **La pertinence de l'offre de service**
  - Pertinence des adaptations proposées pour faire évoluer l'offre actuelle.
  - Performance de l'exploitation.
- ✓ **La dynamique du projet commercial :**
  - L'adaptation du projet commercial à la double cible des usagers : habitants permanents et visiteurs.
  - L'engagement du Concessionnaire en matière de progression de la fréquentation et des recettes.
  - La pertinence des mesures envisagées pour renforcer l'usage du réseau et son image.
- ✓ **La pertinence du plan d'investissements : engagement du Concessionnaire sur son plan d'investissements, la maintenance du matériel et les conditions de remisage.**
- ✓ **La pertinence du plan environnemental et notamment les incidences énergétiques et environnementales des véhicules.**
- ✓ **La pertinence du projet d'organisation :**
  - Structures organisationnelles mises en place.
  - Assistance technique.
- ✓ **La cohérence technique et financière des informations relatives aux prestations fournies dans le mémoire technique et les cahiers économiques.**

# 1. RAPPEL DU CADRE CONTRACTUEL

Coûts de actuels<sup>(1)</sup> de l'offre de service

## ✓ Coûts de production, recette et coût collectivité

Service	Coût de production	Recette commerciale	Coût annuel collectivité	Coût annuel collectivité actualisé
Périmètre tranche ferme	1 685 369 €	247 336 €	1 438 033 €	<b>1 553 076 €</b>
Périmètre tranche optionnelle	1 834 865 €	257 060 €	1 577 805 €	<b>1 704 029 €</b>

## ✓ Le programme de la consultation intègre cependant des aménagements notables par rapport à l'offre actuelle

- Offres de service supplémentaires
- Qualité de service
- Suivi billettique
- Assistance technique

<sup>(1)</sup> Les coûts affichés ci-dessus sont les coûts 2019 actualisés à janvier 2022 (+8%).

## SOMMAIRE

1. Rappel du cadre de consultation
- 2. La synthèse de l'offre de base**
3. L'offre de base
4. La synthèse de l'offre variante
5. L'offre variante
6. Cadre de négociation

## 2. LA SYNTHÈSE DES OFFRES

### Offre de base Tranche Ferme

OFFRE DE BASE : TRANCHE FERME  
 Candidat : SARL RESALP SERRE CHEVALIER E

SYNTHESE DE L'OFFRE	EX1	EX2	EX3	EX4	EX5	EX6	EX7	Total	Moyenne
<b>Offre kilométrique</b>									
Kilomètres commerciaux	332 481	381 080	378 651	379 356	380 971	380 302	379 396	2 612 236	379 959
Kilomètres totaux	374 315	442 509	439 305	440 077	442 459	441 369	440 150	3 020 183	440 978
Part des hlp	11%	14%	14%	14%	14%	14%	14%	14%	14%
Nombre de véhicule en ligne HP	28	35	35	35	35	35	35		35
<b>Coût de production</b>									
Engagement de dépense (k€ HT)	<b>1 926,93</b>	<b>2 469,85</b>	<b>2 490,88</b>	<b>2 525,67</b>	<b>2 567,76</b>	<b>2 607,60</b>	<b>2 641,31</b>	<b>17 230,00</b>	<b>2 550,51</b>
Prix du km	5,15 €	5,58 €	5,67 €	5,74 €	5,80 €	5,91 €	6,00 €	5,70 €	5,78 €
Prix du kmc	5,80 €	6,48 €	6,58 €	6,66 €	6,74 €	6,86 €	6,96 €	6,60 €	6,71 €
<b>Recette et fréquentation</b>									
Engagement de fréquentation (en voyages)	267 225	325 950	346 306	370 851	389 572	402 819	413 170	2 515 892	374 778
Recette commerciale (k€ HT)	231,90	261,98	272,37	284,44	293,53	300,00	305,09	1 949,32	286,24
Total des recettes d'exploitation (k€ HT)	231,90	261,98	272,37	284,44	293,53	300,00	305,09	1 949,32	286,24
Rémunération à la fréquentation (k€ HT)	77,50	94,53	100,43	107,55	112,98	116,82	119,82	729,61	108,69
<b>Engagement de recette (k€ HT)</b>	<b>309,39</b>	<b>356,51</b>	<b>372,80</b>	<b>391,99</b>	<b>406,51</b>	<b>416,82</b>	<b>424,91</b>	<b>2 678,93</b>	<b>394,92</b>
<b>Coût pour la collectivité</b>									
<b>CFF (k€ HT)</b>	<b>1 617,54</b>	<b>2 113,34</b>	<b>2 118,08</b>	<b>2 133,68</b>	<b>2 161,25</b>	<b>2 190,78</b>	<b>2 216,39</b>	<b>14 551,07</b>	<b>2 155,59</b>
Intéressement qualité (k€ HT)	18,02	23,68	23,69	23,90	24,18	24,45	24,70	162,62	24,10
Plafond théorique rémunération fréquentation (k€ HT)	81,37	99,25	105,45	112,92	118,62	122,66	125,81	766,09	114,12
<b>Coût total collectivité (k€ HT)</b>	<b>1 716,93</b>	<b>2 236,27</b>	<b>2 247,22</b>	<b>2 270,50</b>	<b>2 304,05</b>	<b>2 337,89</b>	<b>2 366,90</b>	<b>15 479,78</b>	<b>2 293,81</b>
Coût au km	4,59 €	5,05 €	5,12 €	5,16 €	5,21 €	5,30 €	5,38 €	5,13 €	5,20 €
Coût au kmc	5,16 €	5,87 €	5,93 €	5,99 €	6,05 €	6,15 €	6,24 €	5,93 €	6,04 €
Coût au voyage	6,43 €	6,86 €	6,49 €	6,12 €	5,91 €	5,80 €	5,73 €	6,15 €	6,12 €

+ TAD 

Prix kilométrique contractuel	4,12 €
-------------------------------	--------

## 2. LA SYNTHÈSE DES OFFRES

### Offre de base Tranche Optionnelle

OFFRE DE BASE : TRANCHE OPTIONNELLE									
Candidat : SARL RESALP SERRE CHEVALIER B									
SYNTHESE DE L'OFFRE	EX1	EX2	EX3	EX4	EX5	EX6	EX7	Total	Moyenne
<b>Offre kilométrique</b>									
Kilomètres commerciaux	0	528 799	525 176	526 477	527 991	526 142	524 240	3 158 824	526 471
Kilomètres totaux	0	665 512	658 182	659 786	665 134	660 762	656 892	3 966 267	661 045
Part des hlp	#DIV/0!	21%	20%	20%	21%	20%	20%	20%	20%
Nombre de véhicule en ligne HP	0	42	42	42	42	42	42		42
<b>Coût de production</b>									
Engagement de dépense (k€ HT)	<b>0,00</b>	<b>2 290,96</b>	<b>2 325,44</b>	<b>2 366,88</b>	<b>2 398,39</b>	<b>2 437,69</b>	<b>2 479,18</b>	<b>14 298,55</b>	<b>2 383,09</b>
Prix du km	#DIV/0!	3,44 €	3,53 €	3,59 €	3,61 €	3,69 €	3,77 €	3,61 €	3,61 €
Prix du kmc	#DIV/0!	4,33 €	4,43 €	4,50 €	4,54 €	4,63 €	4,73 €	4,53 €	4,53 €
<b>Recette et fréquentation</b>									
Engagement de fréquentation (en voyages)	0	62 042	62 042	62 042	62 042	62 042	62 042	372 249	62 042
Recette commerciale (k€ HT)	0,00	103,67	103,67	103,67	103,67	103,67	103,67	622,01	103,67
Total des recettes d'exploitation (k€ HT)	0,00	103,67	103,67	103,67	103,67	103,67	103,67	622,01	103,67
Rémunération à la fréquentation (k€ HT)	0,00	17,99	17,99	17,99	17,99	17,99	17,99	107,95	17,99
<b>Engagement de recette (k€ HT)</b>	<b>0,00</b>	<b>121,66</b>	<b>121,66</b>	<b>121,66</b>	<b>121,66</b>	<b>121,66</b>	<b>121,66</b>	<b>729,97</b>	<b>121,66</b>
<b>Coût pour la collectivité</b>									
<b>CFF (k€ HT)</b>	<b>0,00</b>	<b>2 169,30</b>	<b>2 203,78</b>	<b>2 245,22</b>	<b>2 276,73</b>	<b>2 316,03</b>	<b>2 357,52</b>	<b>13 568,59</b>	<b>2 261,43</b>
Intéressement qualité (k€ HT)	0,00	25,50	25,89	26,35	26,67	27,10	27,56	159,07	26,51
Plafond théorique rémunération fréquentation (k€ HT)	0,00	18,89	18,89	18,89	18,89	18,89	18,89	113,35	18,89
<b>Coût total collectivité (k€ HT)</b>	<b>0,00</b>	<b>2 213,69</b>	<b>2 248,56</b>	<b>2 290,47</b>	<b>2 322,29</b>	<b>2 362,02</b>	<b>2 403,97</b>	<b>13 841,01</b>	<b>2 306,83</b>
Coût au km	#DIV/0!	3,33 €	3,42 €	3,47 €	3,49 €	3,57 €	3,66 €	3,49 €	3,49 €
Coût au kmc	#DIV/0!	4,19 €	4,28 €	4,35 €	4,40 €	4,49 €	4,59 €	4,38 €	4,38 €
Coût au voyage	#DIV/0!	35,68 €	36,24 €	36,92 €	37,43 €	38,07 €	38,75 €	37,18 €	37,18 €

+ TAD 

Prix kilométrique contractuel	6,29 €
-------------------------------	--------