



Envoyé en préfecture le 18/12/2019  
Reçu en préfecture le 18/12/2019  
Affiché le 18/12/2019 SLO  
ID : 050-200067205-20191218-DEL2019\_139-DE

## SEANCE DU 12 DÉCEMBRE 2019

Date d'envoi de la convocation : 6 Décembre 2019

Nombre de membres : 221  
Nombre de présents : 163  
Nombre de votants : 177  
(à l'ouverture de la séance)

**Secrétaire de séance : Camille ROUSVOAL**

L'an deux mille dix-neuf, le **Judi 12 Décembre**, le Conseil de la Communauté d'Agglomération du Cotentin, dûment convoqué, s'est réuni au complexe sportif Marcel Lechanoine de Valognes à **18 h 00** sous la présidence de Jean-Louis VALENTIN, président.

### **Etaient présents :**

ADE André, AMIOT Sylvie, AMIOT André, AMIOT Guy, ANNE Philippe, ANTOINE Joanna, ARLIX Jean, ARRIVÉ Benoît (à partir de 18h15), ASSELINE Yves, BARBÉ Stéphane, BARBEY Hubert, BAUDIN Philippe, BELHOMME Jérôme, BELLIOU DELACOUR Nicole, BERTEAUX Jean-Pierre, BOUILLON Jean-Michel, BRIENS Eric, BROQUAIRE Guy, BURNOUF Elisabeth, BUTTET Guy, CAPELLE Jacques, CASTELEIN Christèle, CATHERINE Arnaud, CATHERINE Christian, CAUVIN Jean-Louis, CAUVIN Joseph, CHARDOT Jean-Pierre, CHEVEREAU Gérard, CHOLOT Guy, COLLAS Hubert, COQUELIN Jacques, CROIZER Alain, D'AIGREMONT Jean-Marie (jusqu'à son départ à 21h), DELAPLACE Henry, DELAUNAY Sylvie, DENIAUX Johan, DENIS Daniel, DESQUESNES Jean, DESTRES Henri, DIGARD Antoine (à partir de 18h15), DRUEZ Yveline, DUBOST Michel, DUCHEMIN Maurice, DUCOURET Chantal, DUFOUR Luc, DUPONT Claude (jusqu'à son départ à 21h), FAGNEN Sébastien, FAUCHON Patrick, FAUDEMÉR Christian, FEUARDANT Marc, FEUILLY Hervé (jusqu'à son départ à 18h25), FONTAINE Hervé, FRANCOISE Bruno, GANCEL Daniel, GAUCHET Marc, GESNOUIN Marie-Claude, MEDARD Monique suppléante de GILLES Geneviève, GIOT Gilbert, GIOT-LEPOITTEVIN Jacqueline, GODAN Dominique, GODEFROY Annick, GODIN Guylaine, GOLSE Anne-Marie, GOMERIEL Patrice, GOSELIN Bernard, GOSELIN-FLEURY Geneviève, GOSSWILLER Carole, GROULT André, GRUNEWALD Martine, GUÉRIN Alain, HAIZE Marie-Josèphe, HAMEL Bernard, HAMELIN Jacques, HAMELIN Jean, HAMON Myriam, HARDY René, HAYE Laurent (à partir de 18h35), HEBERT Dominique, GIROUX Bernard suppléant de HENRY Yves, HOULLEGATTE Valérie, HUBERT Christiane, HUBERT Jacqueline, JEANNE Dominique, JOLY Jean-Marc, JOUAUX Joël, LAFOSSE Michel, LAHAYE Germaine, LAINÉ Sylvie, LAMORT Philippe, LAMOTTE Noël, LAUNOY Claudie (à partir de 18h15 - jusqu'à son départ à 21 h), LE BEL Didier, LE BRUN Bernadette, LE DANOIS Francis, LE MONNYER Florence, LE PETIT Philippe (jusqu'à son départ à 20h50), LEBARON Bernard, LEBONNOIS Marie-Françoise, LEBRETON Robert, LEBRUMAN Pascal, LECHEVALIER Guy, LECOQ Jacques, LECOURT Marc, LEFAIX-VERON Odile, LEFEVRE Noël, LEGER Bruno, LEGOUPIL Jean-Claude (jusqu'à son départ à 20h50), LEMARÉCHAL Michel, LEMENUEL Dominique, LEMOIGNE Jean-Paul, LEMONNIER Thierry (jusqu'à son départ à 21h31), HERVY Isabelle suppléante de LEMYRE Jean-Pierre, LEONARD Christine (jusqu'à son départ à 20h50), LEPETIT Jacques, LEPETIT Louissette, LEPOITTEVIN Gilbert (à partir de 18h52), LEQUERTIER Joël (jusqu'à son départ à 21h), LEQUERTIER Colette (jusqu'à son départ à 22h), LEQUILBEC Frédéric, LERECULEY Daniel (à partir de 18h15), LERENDU Patrick, LESEIGNEUR Hélène, LESENECHAL Guy, LETERRIER Richard, LETRECHER Bernard, LEVAST Jean-Claude, LINCHENEAU Jean-Marie, LOUISET Michel, MABIRE Caroline, MABIRE Edouard, MAGHE Jean-Michel, MAIGNAN Martial, MARGUERIE Jacques,

**Délibération n° DEL2019\_139**

MARGUERITTE David, MARIE Jacky, MARTIN Serge, MARTIN Yvonne (jusqu'à son départ à 20h00), MAUGER Michel (jusqu'à son départ à 21h), MAUQUEST Jean-Pierre (à partir de 18h35), MELLET Daniel, MESNIL Pierre, MIGNOT Henri, MOUCHEL Evelyne, MOUCHEL Jean-Marie, ONFROY Jacques, PARENT Gérard, PELLERIN Jean-Luc (jusqu'à son départ à 19h51), PEYPE Gaëlle, PILLET Patrice, PINABEL Alain, PIQUOT Jean-Louis, POISSON Nicolas, POTTIER Bernard, POUTAS Louis, PRIME Christian, REBOURS Sébastien, RENARD Jean-Marie, RODRIGUEZ Fabrice (à partir de 19h30), ROUSSEL Pascal (jusqu'à son départ à 19h50), ROUSVOAL Camille, ROUXEL André (à partir de 18h53), SARCHET Jean-Baptiste, SCHMITT Gilles (à partir de 19h24), SEBIRE Nelly (à partir de 18h53), SOURISSE Claudine (à partir de 18h52), TAVARD Agnès, THEVENY Marianne, TIFFREAU Danièle, TRAVERT Hélène, VALENTIN Jean-Louis, VIGER Jacques (à partir de 18h42 et jusqu'à son départ à 22h), VIGNET Hubert, VILLETTE Gilbert, VILTARD Bruno (jusqu'à son départ à 19h23), VIVIER Nicolas (à partir de 18h50).

**Ont donné procurations :**

BASTIAN Frédéric à LOUISET Michel, BOURDON Cyril à MARGUERITTE David, CAUVIN Bernard à HEBERT Dominique, GOSSELIN Albert à CHEVEREAU Gérard, GOUREMAN Paul à MAGHE Jean-Michel, HAMON-BARBE Françoise à PEYPE Gaëlle, JOURDAIN Patrick à BELHOMME Jérôme, LECOUCVEY Jean-Paul à LEBEL Didier, MONHUREL Pascal à MAIGNAN Martial, REVERT Sandrine à ANTOINE Johanna, ROUSSEAU Roger à HAMELIN Jean, BESUELLE Régine à LINCHENEAU Jean-Marie (à l'arrivée de Jean-Marie LINCHENEAU), TISON Franck à FAGNEN Sébastien (à l'arrivée de Sébastien FAGNEN), MARIVAUX Isabelle à GRUNEWALD Martine (à l'arrivée de Martine GRUNEWALD), BURNOUF Hervé à SOURISSE Claudine (à l'arrivée de Claudine SOURISSE à 18h52), SEBIRE Nelly à GESNOUIN Marie-Claude (jusqu'à son arrivée à 18h53), RODRIGUEZ Fabrice à GOLSE Anne-Marie (jusqu'à son arrivée à 19h30), FEUILLY Hervé à Danielle TIFFREAU (à partir de son départ à 18h25), VILTARD Bruno à LEPETIT Jacques (à partir de son départ à 19h23), ROUSSEL Pascal à ROUSVOAL Camille (à partir de son départ à 19h50), PELLERIN Jean-Luc à FEUARDENT Marc (à partir de son départ à 19h51), MARTIN Yvonne à PILLET Patrice (à partir de son départ à 20h00), LEONARD Christine à BELLLOT-DELACOUR Nicole (à partir de 20h50), LEGOUPIL Jean-Claude à FONTAINE Hervé (à partir de 20h50), LAUNOY Claudie à THEVENY Marianne (à partir de 21h), LEQUERTIER Joël à MIGNOT Henri (à partir de 21h), D'AIGREMONT Jean-Marie à LECOQ Jacques (à partir de son départ à 21h), LEMONNIER Thierry à HAMON Myriam (à partir de 21h31).

**Excusés :**

BESNARD Jean-Claude, BROQUET Patrick, BALDACCI Nathalie, BAUDRY Jean-Marc, BRECZY Rolande, DELESTRE Richard, DIESNY Joël, FALAIZE Marie-Hélène, FEUILLY Emile, GUERARD Jacqueline, HOULLEGATTE Jean-Michel, HUET Catherine, HUET Fabrice, JOZEAU-MARIGNE Muriel, LAGARDE Jean, LALOË Evelyne, LAMOTTE Jean-François, LATROUITE Serge, LEFAUCONNIER François, LEFAUCONNIER Jean, LEPETIT Jean, LEMONNIER Hubert, LEJAMTEL Ralph, LEFRANC Bertrand, LEFEVRE Hubert, LECHEVALIER Michel, MATELOT Jean-Louis, MELLET Christophe, NICOLAÏ Michel, POIDEVIN Hugo, VARENNE Valérie.

**Délibération n° DEL2019\_139**

**OBJET : Mobilité – Engagement de la procédure de délégation de service public**

**Exposé**

Le réseau de transports publics de la commune de Cherbourg-en-Cotentin est exploité via un contrat de délégation de service public, conclu initialement par la Communauté Urbaine de Cherbourg, aux droits de laquelle vient désormais la Communauté d'Agglomération Le Cotentin.

Ce contrat est entré en vigueur depuis le 1er septembre 2014 et son terme est fixé au 30 juin 2021, après prolongation de sa durée initiale (prévue initialement le 31 décembre 2020).

Ainsi, face à la nécessité d'assurer la continuité du service public à compter de la fin de la délégation de service public actuelle et dans une logique d'intégration des services de transports publics routiers non urbains et de nouveaux systèmes de mobilité, il appartient à la Communauté d'Agglomération Le Cotentin de se prononcer sur le principe du renouvellement de la concession en application des articles L. 1411-1 à L 1411-19 du code général des collectivités territoriales et des article L. 3100-1 et suivants du code de la commande publique applicables aux contrats de concession portant sur l'exploitation de services de transport de voyageur.

En particulier, l'article L 1411-4 dispose que l'assemblée délibérante se prononce sur le principe de la délégation au vu d'un rapport présentant le document contenant les caractéristiques des prestations que devra assurer le délégataire, après avoir recueilli l'avis de la commission consultative des services publics locaux.

L'article L. 1221-1 du Code des transports dispose que l'organisation des services de transport public de personnes est confiée aux collectivités territoriales et à leurs groupements.

L'article L. 1221-3 du même code dispose que l'exécution des services de transport public de personnes est assurée soit en régie, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention avec l'autorité organisatrice ; dans les deux cas, dans le respect des conditions prévues par le règlement (CE) n°1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route.

Deux solutions alternatives de gestion s'offrent donc à la Communauté d'Agglomération Le Cotentin pour assurer l'exploitation des services de mobilité :

- Confier cette exploitation à un tiers, qui l'exercera à ses risques et périls dans le cadre d'une convention de concession, ou aux risques de la collectivité dans le cadre d'un marché public, avec dans les deux hypothèses une mise à disposition d'une part significative des biens nécessaires au service public par la CAC,
- Ou gérer directement en régie le service en y affectant ses propres moyens et ressources, comme pour tout service communautaire.

Les principales motivations pour le recours à la concession dans le domaine de la mobilité sont les suivantes :

- les responsabilités en termes de définition de la politique générale de la mobilité et de contrôle, du ressort de l'autorité organisatrice, et de gestion, qui relèvent de l'exploitant, sont plus nettement distinguées dans le cas d'une gestion déléguée que dans celui d'une gestion en régie ;

- la gestion d'un réseau de transports publics requiert une technicité de plus en plus poussée, avec par exemple le développement des SAEIV (système d'aide à l'exploitation et d'information des voyageurs), des systèmes billettiques, des logiciels d'aide à l'élaboration des services, ou encore le respect de plus en plus strict des normes environnementales, l'optimisation de la maintenance et du parc de véhicules. L'ensemble de ces techniques est généralement mieux maîtrisé au sein des entreprises spécialisées, gestionnaires de nombreux réseaux, que dans le cas d'une exploitation purement locale ;
- sur le plan financier, la gestion du service de la mobilité expose à un certain nombre de risques sur les coûts d'exploitation, qui mettent en jeu des montants importants. Dans le cadre d'une régie directe, l'intégralité de ces risques serait supportée par la CAC. La gestion déléguée reporte en outre le risque commercial (sur les recettes voyageurs) sur le cocontractant, alors que ce risque est supporté par l'autorité organisatrice en régie directe comme en marché public. En déléguant la gestion du service public, la CAC transfère donc des responsabilités et les risques financiers sur le concessionnaire chargé de l'exploitation des services. Le recours à la concession permet aussi une meilleure maîtrise de ces coûts dans la mesure où ils sont analysés, négociés et arrêtés de manière contractuelle en début de convention ;
- la gestion en régie se caractérise par des contraintes, notamment en matière de passation des marchés pour l'ensemble des travaux, des fournitures et des services, impliquant des frais de gestion non négligeables, et des procédures qui ne sont pas idéalement adaptées au caractère industriel et commercial du service ;
- le recours à une entreprise spécialisée dans la gestion de la mobilité permet de mettre à disposition de l'exploitation locale du personnel d'encadrement ayant bénéficié d'une formation dans d'autres réseaux, donc des retours de pratiques et d'expériences bénéfiques pour le réseau, et ayant au bout de quelques années la perspective d'une évolution de carrière dans un autre réseau, de nature à assurer une bonne motivation des agents concernés ;
- la plupart des groupes de transport gestionnaires de réseaux bénéficient, pour de nombreuses prestations relatives à la gestion des réseaux, de conditions techniques et financières résultant d'accords globaux avec leurs fournisseurs, plus favorables que celles qui peuvent être conclues dans le cadre d'une exploitation isolée, telle la régie ;
- la concession ayant une durée limitée, l'exploitant retenu est susceptible d'être motivé par la perspective d'un possible renouvellement de son contrat et donc amené à élaborer des propositions d'amélioration significatives.

Dans la pratique, l'expérience de la convention qui va prendre fin est de nature à confirmer le principe de concession pour la gestion des services de transport de la Communauté d'Agglomération Le Cotentin.

Il est rappelé qu'en application de l'article 1224-1 du code de travail, en cas de changement de délégataire, celui-ci aura obligation de reprendre le personnel actuel.

Le Conseil communautaire est invité à prendre connaissance du rapport annexé à la présente délibération qui présente :

- Le contexte,
- Les motivations du mode de gestion proposé,
- Le rappel de la procédure qui va être mise en œuvre,
- La présentation du document contenant les caractéristiques des prestations à assurer par le concessionnaire, précisant notamment les objectifs de la CAC à propos de la

concession, la durée de la convention, les risques qui seront supportés par le concessionnaire et la répartition des rôles entre les parties,

- La teneur des offres que devront remettre les candidats,
- Les critères d'appréciation des offres.

La durée de la concession est projetée pour une durée de sept ans, à compter du 1er juillet 2021.

### **Délibération**

**Vu** le Code Général des Collectivités Territoriales,

**Vu** l'avis favorable de la commission consultative des services publics locaux réunie le 4 décembre 2019,

**Vu** l'avis favorable du comité technique paritaire réuni le 29 novembre 2019,

**Vu** le rapport de présentation annexé au présent exposé contenant les caractéristiques des prestations que devra assurer le futur concessionnaire des services de mobilité, conformément à l'article L.1411-4 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

**Vu** l'avis favorable de la Inter-Commission Promotion et Attractivité et Développement des territoires,

**Le conseil communautaire** a délibéré (Pour : 159 - Contre : 4 - Abstentions : 26) pour :

- **Approuver** le principe du recours à la concession pour l'exploitation des services de transports au terme de la DSP actuelle soit au 1er juillet 2021 ;
- **Approuver** les caractéristiques des prestations que devra assurer le futur concessionnaire, telles qu'elles sont décrites dans le rapport de présentation joint en annexe à la présente délibération, étant précisé qu'il appartient au Président ou son représentant d'en négocier les conditions conformément aux dispositions des articles L 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales ;
- **Autoriser** le Président, le Vice-président ou le Conseiller délégué à lancer la consultation, à accomplir tous les actes préparatoires à la passation du contrat de concession, à intervenir et à signer tous actes liés à l'exécution de la présente délibération.
- **Dire** que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif de Caen (Calvados) dans un délai de deux mois à compter de sa publication et de sa réception par le représentant de l'Etat.
- **Dire** que le Président et le Directeur Général des Services de la Communauté d'Agglomération seront chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente délibération.



LE PRESIDENT,

Jean-Louis VALENTIN

# CONCESSION POUR L'EXPLOITATION DES SERVICES DE MOBILITE DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION LE COTENTIN

## Rapport présentant les caractéristiques des prestations à assurer par le concessionnaire

### 1 CONTEXTE

Par convention de délégation de service public ayant pris effet le 1<sup>er</sup> septembre 2014, la communauté urbaine de Cherbourg, aux droits de laquelle vient désormais la Communauté d'Agglomération Le Cotentin, Autorité Organisatrice, a confié à la société Keolis Cherbourg l'exploitation de son réseau de transports publics urbains. Il est prévu que cette convention prenne fin le 30 juin 2021, après prolongation de sa durée initiale.

Le régime financier applicable à l'actuelle convention de 2014 est celui d'une contribution forfaitaire annuelle versée par l'Autorité organisatrice au délégataire, au vu des éléments de l'offre retenue et du niveau des services définis par la collectivité ; le délégataire conserve les recettes en provenance des voyageurs.

Des objectifs en matière de qualité du service sont fixés par la convention et donnent lieu à application d'un intéressement financier.

Compte tenu de la durée nécessaire à la passation d'un nouveau contrat, la Communauté d'Agglomération envisage dès à présent d'engager une nouvelle procédure de mise en concurrence pour assurer le renouvellement de la DSP actuelle à son expiration.

L'article L. 1411-4 du code général des collectivités territoriales prévoit que les assemblées délibérantes des collectivités territoriales, de leurs groupements et de leurs établissements publics se prononcent sur le principe de toute délégation de service public local, après avoir recueilli l'avis de la commission consultative des services publics locaux prévue à l'article L. 1413-1 du CGCT. Elles statuent au vu d'un rapport présentant le document contenant les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire. L'avis du Comité Technique est

également sollicité en application de l'article 33 de la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale.

Ce rapport a pour objet de présenter l'ensemble des informations nécessaires afin que le Conseil communautaire se prononce sur le mode de gestion envisagé pour l'exploitation des services de mobilité.

## 2 CHOIX DU MODE DE GESTION

Le choix préconisé de recourir à la gestion externalisée des services de la mobilité par voie de délégation de service public nécessite au préalable de rappeler les modes de gestion envisageables.

### 2.1 MODES DE GESTION ENVISAGEABLES

#### - La gestion en régie directe

En régie directe, la collectivité gère elle-même l'exécution du service et l'équipement nécessaire. Elle en assure la responsabilité et la maîtrise, avec ses propres moyens humains et financiers. Avec ce mode de gestion, la Communauté d'Agglomération supporte tous les risques liés à l'exploitation du service, et notamment le risque financier.

#### - Le marché public de services

Le marché public est un contrat conclu à titre onéreux entre la collectivité et un opérateur économique public ou privé, pour répondre au besoin en matière de mobilité urbaine. Le cocontractant est rémunéré par un prix versé intégralement par la Communauté d'Agglomération. Le délégataire n'assume pas de risque sur les recettes, qui est supporté par la Collectivité.

#### - La gestion déléguée

La gestion déléguée consiste pour la collectivité à confier, par contrat, la gestion d'un service public à un opérateur économique, à qui est transféré un risque lié à l'exploitation du service (charges et produits), en contrepartie soit du droit d'exploiter le service, soit de ce droit assorti d'un prix.

### 2.2 MOTIVATIONS DU RECOURS PRECONISE A LA DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

Les principaux avantages pour le recours au mode de gestion externalisée par la voie de la délégation de service public dans le domaine de la mobilité urbaine sont les suivantes :

- les responsabilités en termes de définition de la politique générale de la mobilité et de contrôle d'une part, qui sont du ressort de l'autorité organisatrice, et de gestion d'autre part, qui relèvent de la responsabilité de l'exploitant, sont plus nettement distinguées dans le cas d'une gestion déléguée que dans celui d'une gestion en régie ;
- la gestion d'un réseau de mobilité requiert une technicité sectorielle de plus en plus poussée, avec par exemple le développement des SAEIV (systèmes d'aide à l'exploitation et d'information des voyageurs), des systèmes billettiques, des logiciels d'aide à l'élaboration des services, les enjeux liés aux objectifs de développement durable, l'optimisation de la maintenance et du parc de véhicules. L'ensemble de ces techniques est généralement mieux maîtrisé au sein des entreprises spécialisées, gestionnaires de nombreux réseaux, que dans le cas d'une exploitation purement en régie ;
- sur le plan financier, la gestion du service de la mobilité expose à un certain nombre de risques sur les coûts d'exploitation, qui mettent en jeu des montants importants. Dans le cadre d'une régie directe, l'intégralité de ces risques serait supportée par la Communauté d'Agglomération. La gestion déléguée reporte le risque commercial (sur les recettes voyageurs) sur le cocontractant, alors que ce risque est supporté par l'autorité organisatrice en régie directe comme en marché public. En déléguant la gestion du service public, la Communauté d'Agglomération transfère donc une partie des responsabilités et des risques financiers sur le délégataire chargé de l'exploitation des services. Le recours à la délégation de service public permet aussi une meilleure maîtrise de ces coûts dans la mesure où ils sont analysés, négociés et arrêtés de manière contractuelle en début de convention ;
- la gestion en régie se caractérise par des contraintes, notamment en matière de passation des marchés publics pour l'ensemble des travaux, des fournitures et des services, impliquant des frais de gestion et de coordination non négligeables et des procédures qui ne sont pas idéalement adaptées au caractère industriel et commercial du service ;
- le recours à une entreprise spécialisée dans la gestion de la mobilité permet de mettre à disposition de l'exploitation locale du personnel d'encadrement ayant bénéficié d'une formation dans d'autres réseaux, donc des retours de pratiques et d'expériences bénéfiques pour le réseau, et ayant au bout de quelques années la perspective d'une évolution de carrière dans un autre réseau, de nature à assurer une bonne motivation des agents concernés ;
- la plupart des groupes de transport gestionnaires de réseaux bénéficient, pour de nombreuses prestations relatives à la gestion des réseaux, de conditions techniques et financières résultant d'accords globaux avec leurs fournisseurs, plus favorables que celles qui peuvent être conclues dans le cadre d'une exploitation isolée, telle la régie ;
- la délégation de service public ayant une durée limitée, l'exploitant retenu est susceptible d'être motivé par la perspective d'un possible renouvellement de son contrat et donc amené à élaborer des propositions d'amélioration significatives.



- D'un point de vue financier, les principales différences susceptibles d'impacter le budget de fonctionnement du service sont les suivantes (base : périmètre actuel Cherbourg en Cotentin) :
  - EPIC ou SPL : nécessité de verser une dotation initiale (équivalent au capital social), de 250 k€ minimum pour respecter les obligations légales d'un transporteur de voyageurs et sans doute 500 k€ de façon à pouvoir faire face à une année d'aléas sans devoir recapitaliser,
  - L'exploitation par un EPIC ou une SPL présentent des surcoûts pour le respect des procédures commande publique, procédures caisse,... qui peuvent être évalués à environ 100 k€ / an,
  - L'exploitation par un EPIC et SPL ne permet pas de bénéficier d'accords de groupe sur les achats (de carburant, pneus, pièces, assurance, commissions CB, abonnements,...) : impact évalué à 75 k€ / an
  - Il n'est pas rare que le passage en EPIC ou SPL soit l'occasion d'une dérive des coûts de main d'œuvre : sur le Cotentin, un surcoût de masse salariale 0,5 % / an pendant 4 ans représenterait ainsi + 25 k€ la première année, + 50 k€ la seconde,... + 100 k€ par an à compter de la quatrième année,
  - Une exploitation en DSP nécessite une marge et aléas réclamée par le candidat à la DSP, de l'ordre de 2 % du total des charges (+ 200 k€ / an), ce qui n'est pas le cas en régie ou SPL.

Dans la pratique, l'expérience de la convention qui va prendre fin est de nature à confirmer le principe de la délégation de service public pour l'exploitation des services à la mobilité de la Communauté d'Agglomération.

Pour l'ensemble de ces raisons, il est proposé de recourir à la délégation de service public pour l'exploitation des services à la mobilité de la Communauté d'Agglomération, aux conditions précisées dans le présent rapport, à l'échéance de la convention de délégation de service public actuelle.

### 3 RAPPEL DE LA PROCEDURE

Les articles L. 1411-1 à L. 1411-19, et L. 1413-1 du code général des collectivités territoriales, ainsi que les dispositions du code de la commande publique relatives aux contrats de concession (articles L. 1120-1 à L. 1121-4 et troisième partie) et du code des transports (article L.2121-17-1) organisent les modes de passation des délégations de service public, lesquelles sont désormais définies comme des contrats de concession concernant un service public.

Ces textes prévoient notamment que :

- La nature et l'étendue des besoins à satisfaire sont déterminées avant le lancement de la consultation en prenant en compte des objectifs de développement durable dans leurs dimensions économique, sociale et environnementale,
- la commission consultative des services publics locaux est consultée pour avis sur tout projet de délégation de service public, avant que l'assemblée délibérante se prononce ;
- l'assemblée délibérante se prononce sur le principe de toute délégation de service public ;
- elle statue au vu du présent rapport présentant le document contenant les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire ;
- après décision sur le principe de la délégation, il est procédé à une publicité, sous forme d'un avis de concession, et à un recueil de candidatures et d'offres ;
- les plis contenant les candidatures sont ouverts par la commission de délégation de service public définie ci-dessous, qui émet un avis sur le teneur des candidatures ;
- parmi les candidats s'étant manifestés, la liste des candidats admis à présenter une offre est arrêtée après l'examen de leurs garanties professionnelles et financières, de leur aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers et de leur respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue aux articles L. 5212-1 à L. 5212-4 du code du travail. La liste des candidats est dressée par la commission de délégation de service public, composée de l'autorité habilitée à signer la convention de délégation de service public ou son représentant, président, et de cinq membres de l'assemblée délibérante ;
- l'autorité organisatrice adresse à chacun des candidats un document définissant les caractéristiques quantitatives et qualitatives des prestations à assurer ;
- les plis contenant les offres sont ouverts par la commission de délégation de service public définie ci-dessus, qui émet un avis sur la teneur des offres ;
- au vu de l'avis de la commission, l'autorité habilitée à signer la convention, en l'occurrence le Président de la Communauté d'Agglomération ou son représentant, peut organiser librement une négociation avec un ou des soumissionnaires ;
- au terme de ces négociations, le Président saisit l'assemblée délibérante du choix de l'entreprise auquel il aura procédé ;
- à cette fin, le Président transmet à l'assemblée délibérante, au moins 15 jours avant la réunion :
  - le rapport de la commission présentant notamment la liste des entreprises admises à présenter une offre et l'analyse des propositions de celles-ci,
  - les motifs du choix de la candidature et l'économie générale du contrat,
  - le projet de convention et ses annexes ;

- deux mois au moins après l'ouverture des plis contenant les offres, l'assemblée délibérante se prononce sur le choix du délégataire et le contrat de délégation.

## **4 PRESENTATION DU DOCUMENT CONTENANT LES CARACTERISTIQUES DES PRESTATIONS A ASSURER PAR LE DELEGATAIRE**

### **4.1 L'OBJET ET LA DUREE DE LA CONVENTION DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC**

L'objet de la délégation envisagée porte sur l'exploitation des services à la mobilité dont la Communauté d'Agglomération Le Cotentin est l'autorité organisatrice.

La nature et l'étendue des besoins à satisfaire ont été déterminées à l'occasion de la réalisation d'un diagnostic et orienteront le cahier des charges de la concession ; les objectifs du développement durable seront pris en compte.

La mise en œuvre de la politique de la mobilité sur le territoire de la Communauté d'Agglomération, tend à répondre aux objectifs suivants :

- Un objectif économique, en assurant une bonne desserte des zones d'habitat et en permettant une bonne accessibilité aux différents pôles générateurs de trafic de la Communauté d'Agglomération ; la politique mobilité doit contribuer à la compétitivité et la cohésion du territoire,
- un objectif social et d'insertion,
- un objectif d'aménagement de l'espace communautaire avec un réseau unifié,
- un objectif de transition écologique,
- tout dans le cadre d'une enveloppe budgétaire maîtrisée pour la collectivité

La convention, d'une durée de 7 ans, débutera le 1<sup>er</sup> juillet 2021 et prendra fin le 30 juin 2028.

## 4.2 OBLIGATIONS RESPECTIVES DES PARTIES

### **Le délégataire sera chargé de :**

- L'exploitation des services suivants :
  - les lignes urbaines de bus, y-compris dans le cadre du projet Bus Nouvelle Génération,
  - les lignes non urbaines de bus,
  - les services de transport à la demande,
  - le service de transports des personnes à mobilité réduite,
  - en option, la location longue durée de vélos à assistance électrique ainsi que les navettes croisières et éventuellement des services accessoires.
- la gestion de l'ensemble des relations avec les usagers ;
- la fourniture et la gestion de l'ensemble des moyens, matériels et humains, nécessaires à l'exploitation, autres que les biens mis à disposition par la Communauté d'Agglomération ; le Délégataire pourra avoir recours à la sous-traitance,
- la maintenance des infrastructures, du matériel roulant et d'une manière générale de l'ensemble des biens,
- la conception et la mise en œuvre des actions d'information de la clientèle et de promotion du réseau,
- l'assistance à la Communauté d'Agglomération, notamment pour la réalisation de certains investissements ;
- la réalisation d'études relatives à l'organisation des transports publics ;

Les candidats devront également reprendre les engagements de l'exploitant chargé de l'exécution de la concession en cours qui pourraient dépasser la durée de cette convention. En particulier, en application de l'article L.1224-1 du code du travail, le futur délégataire reprendra le personnel actuellement affecté à l'exploitation du réseau.

### **La Communauté d'Agglomération Le Cotentin sera chargée de :**

- la dénomination, la création, la modification et la suppression des lignes et des services ;
- la fixation des tarifs ;
- la réalisation des investissements de renouvellement du matériel roulant urbain et de certaines installations fixes, qui seront précisées dans le dossier de consultation ;
- le contrôle du délégataire ;

- les relations avec les autres autorités organisatrices ou collectivités ;
- et toute autre mission qu'elle jugera nécessaire, qui sera précisée dans le dossier de consultation .

Le document qui sera envoyé aux candidats exposera les motifs et les objectifs de la Communauté d'Agglomération.

#### **4.3 RISQUE SUPPORTE PAR LE DELEGATAIRE**

Le délégataire supportera l'intégralité du risque sur les charges, car sa rémunération sera forfaitaire. Il supportera également le risque sur les recettes, car il reversera la totalité des recettes encaissées à la Collectivité, tout en s'engageant sur un montant minimum de reversement.

Il assumera le risque sur l'exploitation des services : à service constant, il ne pourra être rémunéré au-delà du forfait de charges fixé et, s'il ne perçoit pas le montant de recettes sur lequel il s'est engagé, il devra reverser la différence à l'autorité organisatrice.

La rémunération ainsi définie pourra varier en fonction :

- d'un intéressement du délégataire à l'éventuel excédent de recettes réalisées par rapport à l'engagement contractuel de minimum de reversement,
- de la prise en compte d'indicateurs de qualité de service,
- d'une indexation permettant de tenir compte de l'évolution des coûts,
- de pénalités éventuelles.

#### **4.4 SOCIETE DEDIEE**

Afin d'assurer le maximum de transparence à la gestion de la délégation, les candidats faisant partie d'un groupe devront s'engager, si leur offre est retenue, à exploiter la convention de délégation de service public passée avec la Communauté d'Agglomération dans le cadre d'une entreprise locale dédiée. Cette entité locale devra bénéficier de la garantie du groupe pendant toute la durée de la convention.

#### **4.5 CONTROLE DU DELEGATAIRE :**

Conformément aux dispositions des articles L. 1411-3 du code général des collectivités territoriales, le délégataire produira chaque année un rapport comportant entre autres les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution de la délégation de service public et une analyse de la qualité du service. Des rapports mensuels devront être remis sur

différents sujets dont la qualité de service, ainsi que des rapports ponctuels en fonction des besoins du délégant.

En outre, la Communauté d'Agglomération conservera le contrôle de tous les services et aura la possibilité de procéder à des contrôles directs, techniques et financiers, par des agents dûment mandatés par ses soins, notamment en ce qui concerne la politique de maintenance.

## 5 LES PROPOSITIONS DES CANDIDATS

Les propositions des candidats devront correspondre à la prise en compte des évolutions du service envisagées ainsi que des contraintes budgétaires de la Communauté d'Agglomération.

Pour certains sujets, l'autorité organisatrice se réserve la possibilité d'imposer des variantes et/ou de laisser la possibilité aux candidats de présenter des variantes non imposées, dans la limite des exigences minimales qui seront définies dans le dossier de consultation.

## 6 LES CRITERES D'APPRECIATION DES OFFRES

Les offres des candidats seront appréciées sur la base des critères suivants :

- Solde à la charge de l'AOM
- Pertinence de la proposition de réseau / autres services
- Volume de l'offre
- Autres éléments quantitatifs de l'offre
- Montant de la contribution (charges contractuelles)
- Pertinence de l'approche commerciale / marketing / information des voyageurs et montant de l'engagement sur les produits
- Organisation de l'entreprise
- Politique patrimoniale
- Développement durable
- Transparence de l'information