



Rapport sur le principe du recours à un contrat de délégation de service public pour la gestion du réseau de transport public de voyageurs de Grand Chambéry

JUIN 2023

SOMMAIRE

1	PRÉSENTATION GÉNÉRALE.....	3
1.1	Rappel du contexte et présentation du service.....	3
1.2	Orientations pour le futur service.....	4
1.3	Objet du présent rapport.....	4
2	PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DES MODES DE GESTION ENVISAGEABLES	5
2.1	La méthode de détermination des modes de gestion envisageables	5
2.2	Le choix d'une gestion externalisée du service	5
2.3	Le choix d'une délégation de service public comme contrat support de l'externalis° du service....	6
2.4	Le choix du type d'opérateur auprès duquel le service sera externalisé	10
2.5	Synthèse.....	12
3	JUSTIFICATION DU RECOURS A UN CONTRAT DE CONCESSION DE SERVICE PUBLIC	13
4	CARACTÉRISTIQUES DES PRESTATIONS EXERCÉES PAR LE DÉLÉGATAIRE	14
4.1	Objet du contrat	14
4.2	Périmètre géographique de la délégation	14
4.3	Durée du contrat.....	14
4.4	Rôle de l'Autorité délégante.....	14
4.5	Missions confiées au délégataire.....	15
4.6	Moyens mis à disposition du délégataire	15
4.7	Qualité de service et pénalités.....	15
4.8	Conditions financières et tarifaires.....	16
4.9	Suivi et contrôle de l'exploitation	16
4.10	Exclusivité.....	17
4.11	Personnel.....	17
4.12	Assurance.....	17
4.13	Fin du contrat.....	17
5	PROCÉDURE À METTRE EN ŒUVRE	18

1 PRÉSENTATION GÉNÉRALE

1.1 Rappel du contexte et présentation du service

La Communauté d'Agglomération du Grand Chambéry (ci-après, ou « Grand Chambéry ») est Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) sur l'ensemble de son ressort territorial, correspondant au périmètre administratif des 38 communes regroupant environ 140 000 habitants.

Elle a confié, dans le cadre d'un contrat de délégation de service public (« DSP »), l'exploitation de son réseau de transport à la Société KEOLIS CHAMBÉRY.

Le contrat de DSP à forfait de charge, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2019, prendra fin le 31 décembre 2024.

Le contrat a été modifié par deux avenants en date du 3 février 2020 et du 5 juillet 2021.

Actuellement, le réseau « Synchro Bus » est composé :

- de 4 lignes Chrono qui assurent la desserte de 80% de la population de l'agglomération et des grands pôles générateurs de flux,
- de 5 lignes complémentaires,
- de 10 lignes locales,
- d'un service de transport à la demande (« TAD »),
- d'un service scolaire,
- d'un service de transport de personne à mobilité réduite (« TPMR »),
- de 2 lignes saisonnières

Les prérogatives / missions du Délégataire sont les suivantes :

- Exploitation du réseau ;
- Respect des engagements de performances ;
- Gestion du réseau de transport public de voyageurs en apportant les moyens humains nécessaires à l'exécution du service ;
- Entretien et maintenance des biens mobiliers et immobiliers ;
- Mise à disposition des moyens non fournis par l'Autorité délégante ;
- Gestion des relations avec les usagers ;
- Gestion commerciale du service et promotion du réseau ;
- Conception, réalisation, gestion des dossiers de transport des abonnées scolaires ;
- Mise en œuvre d'une démarche « qualité de service à l'utilisateur » ;
- Garantir la multimodalité et l'intermodalité ;
- Contrôle de l'évolution des résultats d'exploitation.

À l'approche de son échéance, et en vue d'assurer la continuité du service au 31 décembre 2024, Grand Chambéry s'interroge sur ses modalités de renouvellement du contrat.

Pour le futur contrat de gestion, les principaux objectifs de Grand Chambéry sont les suivants :

- Permettre une économie compatible avec le contexte financier de l'agglomération, dans une situation de sortie de crise sanitaire et économique ;

- Optimiser le réseau pour en améliorer sa performance et sa fréquentation ;
- Promouvoir une vision et l'application d'une mobilité multimodale ;
- Permettre la déclinaison d'une stratégie de la mobilité à long terme.

1.2 Orientations pour le futur service

Au terme d'un travail de diagnostic du service actuel, Grand Chambéry a retenu les orientations suivantes pour le futur service :

- S'agissant de l'offre de service :
 - o Prendre en compte des modifications imposées par la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités ;
 - o Prioriser les déplacements domicile-travail ;
 - o Renforcer le niveau d'exigence sur la qualité de service ;
 - o Conserver la structure du réseau qui répond majoritairement aux besoins ;
 - o Maintenir la hiérarchisation autour des lignes Chrono ;
 - o Renforcer la communication sur les services, en lien avec l'Agence Écomobilité ;
 - o Adapter le réseau au développement du territoire (densification de certains quartiers et nouvelles zones d'activité) et aux projets urbains à venir ;
 - o Faire évoluer le TAD pour gagner en simplicité ;
 - o Maintenir une équité de desserte scolaire (une desserte matin et soir) et améliorer l'intermodalité pour les collégiens et lycéens ;
 - o Renforcer la desserte multimodale des zones peu denses.
- S'agissant de la trajectoire financière :
 - o Permettre une économie compatible avec le contexte financier de l'agglomération et le contexte inflationniste du secteur des transports
 - o Enjeux du gain de productivité liée à l'organisation du réseau
 - o Adapter à la marge la tarification (Synchro Montagne ...)

1.3 Objet du présent rapport

Conformément aux dispositions de l'article L1411-4 du Code général des collectivités territoriales (« CGCT »), les assemblées délibérantes des collectivités territoriales, de leurs groupements et de leurs établissements publics, se prononcent sur le principe de toute délégation de service public local.

Préalablement à cette délibération, l'avis de la Commission consultative des services publics locaux (« CCSPL ») a été sollicité sur le principe de recourir à une délégation de service public.

Le Conseil communautaire doit donc pour délibérer sur le principe du recours à une délégation du service public pour assurer les services de transport et de mobilité susmentionnés.

Selon les dispositions du CGCT, le Conseil Communautaire statue au vu d'un rapport présentant les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire.

Tel est l'objet du présent rapport.

2 PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DES MODES DE GESTION ENVISAGEABLES

2.1 La méthode de détermination des modes de gestion envisageables

La détermination du mode de gestion suppose en pratique de se positionner sur quatre points distincts :

- le choix d'une gestion directe ou externalisée du service (régie / contrat) ;
- le choix du contrat support de l'externalisation de la gestion du service (marché public / concession),
- le choix du type d'opérateur auprès duquel le service sera externalisé (société publique de type société publique locale (SPL), société d'économie mixte de type SEM à opération unique (SEMOP), opérateur privé (sous la forme d'une société dédiée le cas échéant) ;
- la détermination des contours du contrat et de la nature précise des prestations qui seront externalisées.

La synthèse de cette analyse est restituée ci-après.

2.2 Le choix d'une gestion externalisée du service

Il appartient à Grand Chambéry de décider si elle souhaite gérer directement ou externaliser auprès d'un tiers la gestion de son service.

L'article L. 1221-3 du Code des transports précise en ce sens que les services publics de transport de personnes réguliers et à la demande sont assurés soit en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention avec l'autorité organisatrice.

La loi oriente donc vers une gestion directe ou externalisée du service, sachant que la gestion directe, assurée sous forme de « régie » a pour objet, en application de l'article L. 1221-7 du Code des transports :

« d'exploiter des services de transports publics de personnes, qu'ils soient urbains ou routiers non urbains, et, à titre accessoire, toutes activités de transports ou connexes à celui-ci, effectuées à la demande ou avec l'accord de l'autorité organisatrice ».

La constitution d'une régie suppose :

- d'importants moyens matériels et humains pour assurer la gestion intégrale du service, à la fois dans l'exploitation technique et le suivi administratif du contrat ;
- le portage par Grand Chambéry de l'ensemble des risques juridiques, techniques, financiers et sociaux du service.

La constitution d'une régie ne permet pas le jeu de la concurrence, n'emporte pas de transfert de risques et n'autorise pas la mobilisation d'un opérateur de transport dont l'expérience peut être bénéfique au service rendu.

La gestion du service étant actuellement externalisée, cela supposerait que Grand Chambéry puisse en outre être en mesure de reprendre la gestion d'ici l'expiration du contrat actuel, au 31 décembre 2024, dans des conditions lui permettant d'assurer la continuité du service.

Dès lors qu'elle ne dispose actuellement pas des moyens en interne permettant une gestion en régie, il convient donc pour Grand Chambéry de privilégier l'externalisation de la gestion du service.

2.3 Le choix d'une délégation de service public comme contrat support de l'externalisation du service

L'externalisation de la gestion du service suppose ensuite de définir le type de contrat ayant vocation à supporter l'externalisation du service.

Sur ce point, deux montages sont traditionnellement opposés en matière de mobilité : le recours à un marché public et le recours à une délégation de service public (le recours à un marché de partenariat n'étant aucunement adapté au déploiement d'une prestation de service en matière de mobilité).

2.3.1 Le recours à un marché public

Conformément à l'article L.1111-1 du Code de la commande publique, un marché public est :

« un contrat conclu par un ou plusieurs acheteurs soumis au présent code avec un ou plusieurs opérateurs économiques, pour répondre à leurs besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services, en contrepartie d'un prix ou de tout équivalent ».

Dès lors qu'il implique la réalisation de prestations distinctes, le marché public doit donner lieu à un allotissement.

La durée du contrat doit être fixée en tenant compte de l'obligation d'assurer une remise en concurrence périodique.

Dans le cadre de l'exploitation d'un service public de transport, le titulaire du marché public est rémunéré par l'Autorité organisatrice sur la base de prix figurant dans le marché.

Autrement dit, quel que soit le résultat de son activité, le prestataire ne subit pas les conséquences financières et est rémunéré à hauteur du prix contractuellement défini à l'acte d'engagement. Les aléas sont directement supportés par l'Autorité organisatrice, une augmentation ou une diminution du nombre de voyageurs n'ayant aucune conséquence sur la rémunération forfaitaire de l'entreprise.

La rémunération du prestataire n'est pas liée aux résultats d'exploitation du service. Elle couvre les charges d'exploitation de l'entreprise sur la base d'une offre de service donnée.

La passation d'un marché public ne transfère ainsi pas le risque commercial, qui resterait donc supporté par l'Autorité organisatrice.

Un tel mode de gestion conduit à la nécessaire implication pratique et matérielle de l'Autorité organisatrice dans la gestion quotidienne du service du fait des risques économiques, techniques, juridiques et

comptables qu'elle devra conserver, ainsi que de l'organisation des services nécessaires au suivi de l'exécution du marché.

Si la conclusion d'un marché public présente l'avantage, pour l'Autorité organisatrice, de faire exécuter le service par un prestataire privé, tout en conservant un contrôle étroit sur le service et en définissant les modalités d'exécution du service, le marché public de services :

- doit donner lieu à un allotissement et ne permet pas de confier à un tiers la gestion globale de prestations distinctes ;
- apparaît peu responsabilisant pour le(s) titulaire(s) ;
- fait peser sur la Communauté d'Agglomération l'intégralité des risques d'exploitation – dont notamment les risques commerciaux.

Le recours à un marché, qui fait peser l'intégralité des risques d'exploitation sur Grand Chambéry et ne permet pas de confier la gestion globale du service à un seul titulaire, mais impose de distinguer les prestations à attribuer, n'apparaît pas pertinent en l'espèce, au regard notamment des objectifs de cohérence et de lisibilité identifiés par la collectivité. En outre, le recours à un allotissement supposerait dans le contexte actuel de distinguer les services entre eux (notamment les services de transports scolaires) et cet allotissement ne permettrait pas de mettre en œuvre une concurrence effective.

2.3.2 Le recours à une concession de service public

La Concession de service public est, en application des dispositions de l'article L. 1121-1 du Code de la commande publique :

« un contrat par lequel une ou plusieurs autorités concédantes soumises au présent code confient l'exécution de travaux ou la gestion d'un service à un ou plusieurs opérateurs économiques, à qui est transféré un risque lié à l'exploitation de l'ouvrage ou du service, en contrepartie soit du droit d'exploiter l'ouvrage ou le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix. La part de risque transférée au concessionnaire implique une réelle exposition aux aléas du marché, de sorte que toute perte potentielle supportée par le concessionnaire ne doit pas être purement théorique ou négligeable. Le concessionnaire assume le risque d'exploitation lorsque, dans des conditions d'exploitation normales, il n'est pas assuré d'amortir les investissements ou les coûts, liés à l'exploitation de l'ouvrage ou du service, qu'il a supportés ».

La délégation de service public mentionnée à l'article L.1411-1 du Code général des collectivités territoriales constitue une forme de concession de service telle que régie par le Code de la commande publique, en présentant les caractéristiques :

- d'une part, d'être conclue par une collectivité territoriale, un établissement public local, un de leurs groupements, ou plusieurs de ces personnes morales (Articles L. 1121-3 et L. 1411-1 du Code général des collectivités territoriales) ;
- d'autre part, avoir pour objet la gestion d'un service public.

La délégation de service public est donc une concession dédiée à la gestion d'un service public.

La caractéristique de la concession de service public tient à la notion de « *risque lié à l'exploitation* » qui fonde le critère de distinction avec un marché public.

Le concessionnaire/délégataire exploite à ses risques et périls le service et sa rémunération est liée aux résultats de l'exploitation.

La conclusion d'une délégation de service public suppose en conséquence le transfert au délégataire d'un véritable risque d'exploitation.

Sur ce point, le juge administratif apprécie globalement si le contrat fait peser sur l'exploitant un risque tel qu'il n'est **pas assuré de pouvoir amortir les investissements ou les coûts qu'il a supportés en vue de l'exploitation du service**.

À cet égard, le délégataire peut être considéré comme assumant un risque d'exploitation dès lors qu'une part significative de celle-ci est variable, car conditionnée. Le juge examine l'impact des aléas économiques sur la part variable ainsi que le pourcentage de celle-ci par rapport à la rémunération globale.

Selon Catherine Bergeal, directrice des affaires juridiques du ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie et ministère du Budget et des Comptes publics, « *ce qui est déterminant pour s'assurer de l'existence d'une responsabilité réelle du délégataire dans la gestion du service public, c'est que **l'équilibre financier du contrat dépende des recettes engendrées par l'exploitation du service**. [...] Il ne peut y avoir délégation de service public lorsque l'équilibre financier du contrat ne dépend pas des recettes liées à l'exploitation du service* ».

En matière de transports, ce risque d'exploitation dépend, à titre principal, du nombre d'usagers (CAA Marseille, 28 avril 2014, *Communauté d'agglomération du pays d'Aubagne et de l'Étoile*, n°12MA00238), **sans que cela ne constitue toutefois le seul élément à prendre en compte**.

En effet, il existe un risque d'exploitation dès lors que **la rémunération globale du délégataire** (incluant le cas échéant une part forfaitaire et variable) **est susceptible d'être inférieure aux dépenses d'exploitation du service public** (CE, 19 novembre 2010, M. et Mlle Dingreville, n° 320169).

Par exemple, dans le cadre d'une délégation de service public mettant à disposition des transports gratuits, le juge administratif a validé la répartition de la rémunération du délégataire suivante (TA Marseille, 6 décembre 2011, *Préfet des bouches du Rhône*, n°0904255-3) :

- à 70 % d'une part forfaitaire versée par le délégant qui ne doit pas couvrir à elle seule les frais d'exploitation du service ;
- à 25 % **d'une part variable versée par le délégant soumise à de réels aléas** comme la fréquentation du service ;
- à 5 % de la perception de produits d'exploitation comme notamment les recettes de publicité sur les abris-voyageurs et/ou les véhicules, de redevances, loyers, indemnités d'assurance, produits financiers ou produits exceptionnels.

De la même façon, il a pu être jugé qu'un risque d'exploitation était caractérisé notamment lorsqu'une part de la contribution forfaitaire financière (en l'espèce 22 %) intégrait **un intéressement à la qualité du service rendu** (CAA Marseille, 28 avril 2014, *Communauté d'agglomération du pays d'Aubagne et de l'Étoile*, n°12MA00238).

Le délégataire d'un réseau de transport est ainsi susceptible de supporter un risque d'exploitation sur différents aspects et notamment :

- un premier aspect tenant classiquement à la fréquentation du service, par exemple si une part de la contribution financière lui étant versée est annexée sur la fréquentation du réseau ;
- un deuxième aspect pouvant tenir au caractère prévisionnel du résultat d'exploitation servant de base au calcul de la contribution financière ;
- un troisième aspect tenant à l'existence d'un intéressement à la qualité du service.

Le point de savoir si les lignes doivent être qualifiées de lignes de transport urbain ou de ligne de transport scolaire au regard des dispositions de l'article L3111-7 du Code des transports est sans impact sur la possibilité de recourir à un contrat de délégation de service public, sous réserve de procéder au transfert réel d'un risque d'exploitation au titulaire.

Par ailleurs, le contrat définit des obligations qui garantissent que l'activité continuera à répondre aux exigences du service public (continuité, égalité, mutabilité), la collectivité devant veiller au respect de ces obligations et en sanctionner la violation. La communauté transfère la responsabilité du service, mais en conserve le contrôle.

En fonction des modalités de portage des investissements, la délégation de service public peut prendre la forme d'un contrat de type concessif ou de type affermage.

On parlera ainsi de délégation de service public de type concessif si les investissements sont portés par le Délégataire et de délégation de service public de type affermage si les investissements sont portés par l'autorité délégante.

En l'espèce, le recours à une délégation de service public est approprié : il s'agit d'un contrat global et de longue durée, qui permet de faire peser le risque d'exploitation du service et les responsabilités sur le délégataire, et s'inscrit dans la continuité de la gestion opérée jusqu'à présent.

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

Le choix d'une gestion externalisée et de la nature du contrat effectué, il importe de déterminer le type d'opérateur en charge de l'exécution du service.

Outre la mise en concurrence auprès des opérateurs privés qui viendraient se porter candidats à l'attribution du contrat et desquels on pourrait exiger la constitution d'une société dédiée qui garantirait une transparence accrue des circuits financiers du service, Grand Chambéry peut envisager de confier le contrat à une société d'économie mixte (« SEM ») spécifiquement dédiée à l'exécution du contrat (2.4.1) ou à une société publique locale (« SPL ») (2.4.2).

2.4.1 La contractualisation avec une société d'économie mixte

L'intérêt d'une SEM est de pouvoir confier l'exécution du contrat à un opérateur économique permettant l'association de capitaux publics et privés.

À ce titre, Grand Chambéry pourrait envisager de confier l'exécution du contrat à une société spécifiquement dédiée à cette fin, laquelle sera constituée sous la forme d'une société anonyme d'économie mixte, société de droit privé associant le cas échéant un groupement de collectivités et au moins un opérateur économique.

Il s'agit du mécanisme de la SEM à opération unique (SEMOP), prévu à l'article L.1541-1 du CGCT, lequel permet d'associer au sein du capital d'une même société en charge de l'exécution d'un contrat public :

- une collectivité locale (ou un groupement de collectivités locales) qui devra détenir entre 34 et 85 % du capital social – Grand Chambéry pouvant donc faire librement le choix de rester majoritaire au capital ;
- un ou plusieurs opérateurs privés, lesquels peuvent donc être majoritaires (à la différence du droit commun des sociétés d'économie mixte) ; il peut être noté que la participation au capital d'une SEM à opération unique est donc directement liée à la capacité des actionnaires potentiels à offrir sur le marché économique la réalisation de travaux ou d'ouvrages, la fourniture de produits ou la réalisation de prestation de services, c'est-à-dire plus généralement qui exercent une activité économique sur un marché concurrentiel.

Ce mécanisme présente l'intérêt de placer Grand Chambéry au plus près de l'exécution du service, en lui permettant de bénéficier d'un droit de regard « permanent » sur les décisions prises en vue de l'exécution du contrat, y compris sur les décisions financières (partage des bénéfices par exemple), tout en bénéficiant du savoir-faire des opérateurs économiques coactionnaires.

Elle suppose toutefois un fort degré d'ingénierie contractuelle et de suivi de l'exécution du service.

Elle peut également conduire à augmenter les coûts d'exploitation du service.

Le recours à une SEMOP supposerait l'association de Grand Chambéry avec un ou plusieurs opérateurs privés dans le cadre d'une société de droit privé, impliquant une libération d'un apport en capital et une participation à la gestion de la société.

Outre que la SEMOP n'est pas nécessairement pertinente en matière de mobilités (eu égard notamment à la durée du contrat et au rôle nécessairement prédominant de l'autorité organisatrice de la mobilité), sa mise en place est de nature à complexifier la gestion du service et à induire des coûts supplémentaires.

Le recours à un contrat public avec constitution d'une SEMOP n'apparaît en conséquence pas approprié en l'espèce.

2.4.2 Le recours à une SPL

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

Conformément aux dispositions de l'article L.1531-1 du Code général des collectivités territoriales, la SPL est constituée sous la forme d'une société anonyme au capital exclusivement public, soumise au Code de commerce pour l'essentiel, à l'exception des dispositions spécifiques aux SPL, qui sont prévues par le Code général des collectivités territoriales.

Les SPL sont :

« *compétentes pour (...) exploiter des services publics à caractère industriel et commercial ou toutes autres activités d'intérêt général* ».

L'objet social des SPL est encadré par les mêmes règles qui régissent les interventions économiques des collectivités territoriales et de leurs groupements. En effet, si les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent créer des SPL dans des secteurs variés, elles ne peuvent le faire que dans le cadre des compétences qui leur sont attribuées par la loi.

Le recours à une SPL suppose donc :

- une gestion exclusivement publique du service à l'exclusion de toute participation privée ;
- une cogestion limitée aux seules personnes publiques disposant de compétences complémentaires.

Le recours à une SPL suppose en conséquence de trouver un autre acteur public compétent en matière de mobilité et désireux de prendre des participations au sein du capital d'une société publique locale auprès de laquelle il pourrait externaliser la gestion des services dont il a la charge.

La SPL devrait être dotée des moyens nécessaires à l'exécution du service, sauf à en confier elle-même l'exécution dans le cadre d'un autre contrat soumis aux règles de la commande publique.

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

En l'état, aucune discussion à ce sujet n'a été engagée de manière réelle avec de potentiels partenaires publics sur le territoire de sorte que la constitution d'une SPL n'apparaît pas envisageable en vue du renouvellement à venir du Contrat, d'autant que le recours à une SPL peut conduire à complexifier les modalités de gestion du service.

2.5 Synthèse

	Points forts	Limites
Régie	Transparence et maîtrise du service Pas de procédure de mise en concurrence	Nécessité d'une forte implication des services de Grand Chambéry Nécessité d'un personnel propre spécialisé Ensemble des risques supportés par Grand Chambéry Modalités de mise en œuvre peu compatible avec le calendrier actuel
Marché public	Transparence et maîtrise du service Transfert des risques liés à l'exploitation technique	Obligation d'allotissement des services Pas forcément de possibilité de négocier avec les candidats Durée du contrat relativement courte (3-5 ans) impliquant une remise en concurrence périodique Prise en charge des risques financiers par Grand Chambéry
Concession de service public	Contrat global Responsabilité et transfert du risque au titulaire Rémunération liée aux résultats d'exploitation Mobilisation moindre de Grand Chambéry Contrat longue durée	Externalisation du service public Maîtrise plus réduite du service Contrôle moins étroit
Concession de service public avec constitution d'une SEMOP	Idem DSP Contrôle et implication renforcés de Grand Chambéry	Externalisation du service public Portage des risques par Grand Chambéry à hauteur de sa participation au capital Forte ingénierie contractuelle Modalités de mise en œuvre peu compatible avec le calendrier actuel Lourdeur procédurale
Constitution d'une SPL	Gestion publique du service à travers un outil évolutif et de coopération	Suppose la mise en place d'une coopération avec a minima une autre personne publique et l'existence de moyens nécessaires à la gestion du service, sauf à conclure un autre contrat soumis au droit de la commande publique Modalités de mise en œuvre peu compatible avec le calendrier actuel

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

Eu égard à l'étude des modes de gestion envisageables, la délégation de service public conclue avec un opérateur privé apparaît être le mécanisme le plus adapté.

La gestion de réseau de transport a jusqu'alors été effectuée dans le cadre d'une gestion externalisée.

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

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

Le choix d'une concession de service public permettra donc à Grand Chambéry de continuer à externaliser la couverture des risques industriels et commerciaux.

La délégation de service public permet une gestion aux risques et périls d'un opérateur économique, ce qui conduit à une prise en charge par le délégataire de tout ou partie de :

- **L'aléa économique**, tenant à l'évolution de l'activité,
- **L'aléa financier**, tenant à la gestion de l'activité d'exploitation et à la gestion des investissements prévus au contrat,
- **L'aléa technique**, tenant à l'obligation de maintenir le bon fonctionnement continu du service. Le délégataire sera responsable à la fois aux niveaux contractuel et réglementaire de la qualité du service public et du bon fonctionnement des biens nécessaires au service et dont il aura la responsabilité.

Par ailleurs, Grand Chambéry n'a pas émis la volonté de participer à une société dédiée à l'exploitation du futur service, ni à partager les risques avec un opérateur privé, auprès duquel elle entend externaliser la gestion du service. Le recours au mécanisme de la SEMOP paraît donc devoir être écarté.

Il ressort de l'analyse que la concession de service public auprès d'un opérateur privé est bien appropriée au service et aux enjeux, et offre les meilleures garanties pour assurer la continuité du service.
--

4 CARACTÉRISTIQUES DES PRESTATIONS EXERCÉES PAR LE DÉLÉGATAIRE

4.1 Objet du contrat

Le Contrat sera exécuté aux risques et périls du délégataire, en application des principes généraux du droit des concessions et de toutes les dispositions juridiques et réglementaires en vigueur au moment de son exécution.

En particulier, le Délégataire assumera un risque lié à l'exploitation des services, la part de risque transférée étant entendue au sens du second alinéa de l'article L. 1121-1 du Code de la commande publique.

Le contrat de concession de service public de transports publics de voyageurs de Grand Chambéry aura pour objet de confier l'exploitation des services de mobilité suivants :

- le transport urbain ;
- le transport périurbain ;
- le TAD ;
- le TPMR ;
- le transport scolaire ;
- le transport saisonnier ;
- l'ouverture possible à d'autres services de mobilité (P+R notamment).

La nature et le détail des prestations déléguées et des obligations respectives de l'autorité délégante et de son délégataire ainsi que les moyens mis à la disposition de ce dernier seront précisés dans les pièces du dossier de consultation des entreprises (« DCE »).

4.2 Périmètre géographique de la délégation

Le périmètre géographique du contrat sera le ressort territorial de Grand Chambéry.

4.3 Durée du contrat

Le contrat prendra effet le 1^{er} janvier 2025.

La durée du contrat sera de 5 ans.

4.4 Rôle de l'Autorité délégante

Grand Chambéry portera les responsabilités suivantes, principalement :

- Définir la politique générale des transports y compris les modes de coopération avec les services de transport gérés par d'autres autorités organisatrices ;
- Définir l'offre de transport, le système qualité et le mode de rémunération du délégataire ;
- Mettre à disposition les biens nécessaires au service ;

- Définir la politique de tarification du service ;
- Contrôler le respect par le délégataire des obligations du contrat et la conformité des services effectués par rapport aux stipulations contractuelles.

4.5 Missions confiées au délégataire

Dans le cadre du contrat, les missions du délégataire seront principalement les suivantes :

- Mettre en place une organisation interne adaptée à la consistance du service (fonctions supports, exploitation, maintenance, direction, etc.) ;
- Supporter l'ensemble des charges directement liées à l'exécution du contrat dans le respect des normes comptables, fiscales et réglementaires en vigueur ;
- De manière générale, mettre à disposition les biens nécessaires aux services autres que ceux mis à disposition par Grand Chambéry ;
- Assurer la gestion du personnel ;
- Mettre en œuvre une politique de marketing et de communication pour développer la fréquentation, en lien avec Grand Chambéry et ses partenaires
- Mettre en œuvre des modalités adaptées d'informations voyageurs et les améliorer au cours de l'exécution du contrat ;
- Assurer un niveau optimal de qualité de service pour les usagers tout au long du contrat et assurer le suivi de la qualité ;
- Assurer l'entretien et la maintenance des matériels et biens nécessaires au service ;
- Coordonner et contrôler les sous-traitants et plus généralement l'ensemble des intervenants associés à l'exploitation et à la gestion du réseau ;
- Apporter à Grand Chambéry son conseil et son expertise pour améliorer le réseau de transport au cours de l'exécution du contrat ;
- Produire pour le compte de Grand Chambéry l'ensemble des informations de suivi de l'activité permettant le contrôle de l'AOM via la production d'un rapport annuel et de toute information prévue au contrat (tableaux de bord de suivi, etc.).

4.6 Moyens mis à disposition du délégataire

Les moyens suivants seront notamment mis à disposition du délégataire :

- Matériel roulant
- Agence commerciale
- Dépôt autobus
- Mobilier urbain : panneau d'information des voyageurs, poteaux d'arrêts
- Pupitres, valideurs et supports de fixation pour la billettique

4.7 Qualité de service et pénalités

Le concessionnaire se verra imposer, à peine de pénalités, le respect d'un niveau de qualité de service.

4.8 Conditions financières et tarifaires

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

Le délégataire collectera les recettes du service au nom et pour le compte de Grand Chambéry, et les lui reversera.

4.9 Suivi et contrôle de l'exploitation

4.9.1 Société dédiée

Grand Chambéry exigera que le concessionnaire soit une société dédiée dont l'objet sera exclusivement la gestion du réseau de transport Synchro Bus dans les conditions prévues au contrat.

4.9.2 Subdélégation et sous-traitance

Le concessionnaire aura l'interdiction de procéder à la subdélégation des prestations objet du contrat.

Il pourra procéder à la « sous-traitance » ou au recours à la prestation de service pour l'exécution de certaines de ses prestations : le délégataire pourra conclure avec des tiers, sous sa seule responsabilité et en conservant l'intégralité des risques d'exploitation du service, des contrats de prestation de services en vue de l'assister dans l'exécution du service public qui lui a été délégué, dans les conditions définies contractuellement.

4.9.3 Contrôles

Grand Chambéry conservera le contrôle du service et devra obtenir du concessionnaire tous les renseignements nécessaires à l'exercice de ses droits et obligations, et ce, dans tous les domaines : exploitation, technique, comptable, environnemental, etc.

Le délégataire sera notamment soumis à des mesures de contrôle relevant à la fois des obligations contractuelles et des obligations réglementaires.

À cet effet, conformément à l'article L.3131-5 du Code de la commande publique, le délégataire produira chaque année, avant le 1^{er} juin, à la Grand Chambéry, un rapport comportant notamment les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution du contrat et une analyse de la qualité de service.

Ce rapport sera assorti d'une annexe permettant à Grand Chambéry d'apprécier les conditions d'exécution du service public. Le contenu de ce rapport sera conforme aux exigences prévues par les articles R3131-3 et R3131-4 du Code de la commande publique.

En outre, Grand Chambéry pourra à tout moment mettre en place un audit soit par ses propres services, soit dans le cadre d'un marché de contrôle spécifique avec production de rapports *ad hoc* par le tiers désigné.

4.9.4 Sanctions

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

4.10 Exclusivité

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

4.11 Personnel

En application de l'article L.1224-1 du Code de travail, les contrats de droit privé des salariés actuellement affectés au service de transports en commun seront automatiquement transférés au futur concessionnaire.

Les salariés bénéficieront en outre d'un maintien d'une garantie de rémunération d'un montant annuel minimal égal à la rémunération dont ils ont bénéficié les douze derniers mois.

4.12 Assurance

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

4.13 Fin du contrat

La délégation de service public ne pourra être tacitement reconduite.

Au terme de la convention, et ce, pour quelque raison que ce soit, l'ensemble des biens, équipements et installations indispensables à l'exploitation des services seront remis par le concessionnaire à Grand Chambéry en bon état d'entretien, compte tenu de leur âge, selon les modalités et aux conditions à définir dans la convention.

5 PROCÉDURE À METTRE EN ŒUVRE

Au vu de la présente analyse, il est proposé au Conseil communautaire de lancer une procédure de publicité et de mise en concurrence dite « restreinte » conformément aux dispositions du Code de la commande publique, pour l'attribution d'une concession de service public et des articles L.1411-1 et suivants et R.1411-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales.

Cette procédure se déroulera selon les étapes suivantes :

- Avis de la CCSPL ;
- Délibération du conseil communautaire sur le principe de la concession et le lancement de la procédure ;
- Publication d'un avis de concession et mise à disposition du DCE
- Réception des candidatures par les services de Grand Chambéry;
- Ouverture des candidatures par les services de Grand Chambéry;
- Analyse et établissement de la liste des candidats admis à déposer une offre par la Commission de délégation de service public (CDSP) ;
- Ouverture des offres par les services de Grand Chambéry;
- Analyse et avis de la CDSP sur les offres initiales ;
- Décision du Président de Grand Chambéry sur les candidats invités à négocier ;
- Négociations avec le(s) candidat(s) ;
- Réception, analyse et choix du conseil communautaire sur les offres finales, sur proposition du Président ;
- Délibération du conseil communautaire en fin de procédure, sur le choix du Président.