

Communauté de Communes du Grand Pontarlier

Région Bourgogne Franche Comté
Département du Doubs
Arrondissement de Pontarlier
Canton de Pontarlier

Extrait du Registre des délibérations
Conseil Communautaire du 26 janvier 2023 - 20h00

L'an deux mille vingt-trois, le vingt six janvier à vingt heures, le Conseil de la Communauté de Communes du Grand Pontarlier s'est réuni en session ordinaire à la Maison de l'Intercommunalité 22 rue Pierre Déchanet 25300 PONTARLIER, après convocation légale, sous la présidence de Monsieur GENRE Patrick.

En présence de :

Commune de CHAFFOIS
M. BARBE Nicolas, M. PETIT Christophe

Commune de DOMMARTIN
M. FAVRE Laurent

Commune de DOUBS
Mme BRUCHON Karine, M. COTE-COLISSON Georges, Mme HENRIET Françoise, M. PETIT Laurent, Mme ROGEBOZ Florence

Commune de HOUTAUD
M. CLAUDE Michel, Mme PONTARLIER Karine

Commune de LA CLUSE ET MIJOUX
M. LOUVRIER Yves, Mme TISSOT Régine

Commune de LES GRANGES NARBOZ
M. CHARMIER Raphaël, Mme VUILLEMIN Sophie

Commune de LES VERRIERES DE JOUX
M. FAIVRE Jean-Luc

Commune de PONTARLIER
M. CHAUVIN Didier, M. DEFRASNE Daniel, M. GENRE Patrick, M. GROSJEAN Jean-Marc, M. GUINCHARD Bertrand, Mme JACQUET Valérie, M. PRINCE Jacques, Mme THIEBAUD-FONCK Daniella, Mme TINE Cécile, Mme VIEILLE Marielle, M. VOINNET Gérard

Commune de VUILLECIN
Mme INVERNIZZI Laurence

Absents excusés :
Mme DROZ-BARTHOLET Martine M. BESSON Philippe, Mme HERARD Bénédicte, Mme SCHMITT Michelle, M. TOULET Julien.

Absent(s) :
Mme VIEILLE-PETIT Fabienne

Absent(s) excusé(s) suppléé(s) :
M. MALFROY Lionel (SAINTE COLOMBE) suppléé par M. CLAUDET Bernard (SAINTE COLOMBE)

Procuration(s) :

Table with 2 columns: Name and Representative. Rows include M. BESSON Philippe to M. GENRE Patrick, Mme HERARD Bénédicte to M. CHAUVIN Didier, Mme SCHMITT Michelle to M. GUINCHARD Bertrand, and M. TOULET Julien to M. VOINNET Gérard.

Election d'un secrétaire de séance :

Il a été procédé, conformément à l'article L 2121-15 du Code Général des Collectivités Territoriales, à l'élection d'un secrétaire pris dans le Conseil. Monsieur Nicolas BARBE ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désigné(e) pour remplir ces fonctions qu'il(elle) a acceptées.

Le Président certifie :

- que la convocation du Conseil Communautaire a été faite le 20 janvier 2023

- que le nombre des membres en exercice est de 34

- que le compte-rendu de cette délibération a été affiché à la porte de la Communauté de Communes du Grand Pontarlier le 6 février 2023

Exécution des articles L 5211-1, L 2121-10, L 2121-17, L 2121-25, R 2121-7, R 2121-11 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Monsieur le Président a déclaré la séance ouverte.

---

---

## Séance n°1 - Affaire n°5

### **OBJET : Développement Durable - Environnement - Transport - Rapport de principe pour la dévolution du service de transports urbains par le biais d'une convention de service public**

|                         |    |
|-------------------------|----|
| Conseillers en exercice | 34 |
| Conseillers présents    | 28 |
| Votants                 | 32 |

La Communauté de Communes du Grand Pontarlier, en vertu de l'article L. 1231-1 du Code des transports, est depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2021, l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (A.O.M.) sur son périmètre de compétence, et dispose à ce titre de toutes les prérogatives qui lui sont attribuées par la loi.

Aussi, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2021, elle organise et finance un réseau de services réguliers de transport public urbain de personnes, actuellement commercialisé sous le nom de TCP.

La gestion et l'exploitation du réseau sont actuellement confiées à la société KEOLIS Monts Jura, dans le cadre d'une convention de Délégation de Service Public, qui a pris effet le 1er mars 2018 et arrive à échéance le 31 août 2023.

Le réseau actuel se décompose en trois parties :

- Un service régulier ;
- Un service à la demande sur réservation uniquement ;
- Huit services de transports scolaires qui desservent les principaux établissements scolaires de la ville de Pontarlier ainsi que le collège Lucie Aubrac de Doubs.

La Convention de D.S.P. arrivant à échéance le 31 août 2023, la Communauté de Communes du Grand Pontarlier a pris toutes les dispositions pour réfléchir à l'avenir de son service de transport urbain, et organiser les procédures de mise en concurrence qui permettront la continuité du service public.

Il n'est pas envisagé de modifier significativement le périmètre du réseau de transports urbains ni son offre, néanmoins des évolutions seront recherchées afin d'optimiser le service rendu et de limiter la contribution financière supportée par la collectivité. La suppression de la ligne régulière par des services de transports à la demande avec réservation préalable obligatoire sera notamment étudiée.

Conformément à l'article L. 1221-3 du Code des transports, l'exploitation du service public à

caractère industriel et commercial des transports urbains de voyageurs est assurée, soit en régie par une personne publique, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'autorité compétente.

Aussi, il sera proposé au Conseil Communautaire d'adopter, comme cela est déjà le cas aujourd'hui, le principe d'une délégation de la gestion et de l'exécution du réseau de transport à un opérateur économique qualifié, dans le cadre d'une convention de Délégation de Service Public.

La durée de la convention est déterminée par la Communauté de Communes du Grand Pontarlier en fonction des prestations demandées au Délégué.

Compte tenu du niveau très raisonnable des investissements qui seront demandés au Délégué et de la nécessité de pouvoir faire évoluer rapidement le réseau d'une part, et en vertu de l'article R. 3111-7 du Code des transports qui prévoit que « *les conventions sont conclues par périodes entières correspondant à une ou plusieurs années scolaires* » d'autre part, il est proposé que la durée de la convention soit fixée à cinq années.

Elle pourrait donc commencer le 1<sup>er</sup> septembre 2023 et s'achever le 31 août 2028.

Messieurs Gérard VOINNET et Julien TOULET votent « contre ».

Le Bureau a émis un avis favorable à l'unanimité lors de sa séance du 12 janvier 2023.

La Commission Développement Durable - Environnement a émis un avis favorable à l'unanimité lors de sa séance du 17 janvier 2023.

La Commission Consultative des Services Publics Locaux a émis un avis favorable à l'unanimité lors de sa séance du 16 janvier 2023.

Le Conseil Communautaire, cet exposé entendu,

Après en avoir délibéré,

Par 30 voix pour, 2 voix contre,

- Décide de mettre en œuvre une procédure de consultation pour la dévolution de son réseau de transports urbains par le biais d'une Délégation de Service Public selon les dispositions prévues par le Code de la Commande Publique et sur la base des principes présentés dans le rapport joint à la présente délibération.

Le 07 FEV. 2023

POUR EXTRAIT CONFORME

Le Président,

Patrick GENRE





**RAPPORT DE PRINCIPE POUR LA DÉVOLUTION  
DU SERVICE DE TRANSPORTS URBAINS PAR LE  
BIAIS D'UNE CONVENTION DE DÉLÉGATION DE  
SERVICE PUBLIC**

Rapport présenté au  
**Conseil Communautaire du 26 janvier 2023**

(Article L.1411-4 du Code général des collectivités territoriales)

présenté préalablement pour avis à la C.C.S.P.L.  
réunie le 16 janvier 2023

(Article L. 1413-1 du Code général des collectivités territoriales)



Vu pour être annexé à la Délibération  
du Conseil Communautaire du 26 JAN. 2023

Le Président,  
Patrick GENRE

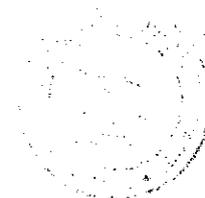
3 février 2023

## SOMMAIRE

|            |   |           |
|------------|---|-----------|
| <b>1 :</b> | <b>Rappel de la procédure.....</b>  | <b>3</b>  |
| <b>2 :</b> | <b>Les caractéristiques actuelles du réseau PONTABUS.....</b>                     | <b>3</b>  |
| 2-A :      | Présentation du réseau .....  | 3         |
| 2-B :      | L'évolution au cours de la D.S.P. finissante du réseau PONTABUS.....              | 4         |
| <b>3 :</b> | <b>La justification du choix éventuel de la Délégation de Service Public.....</b> | <b>5</b>  |
| 3-A :      | Le contexte et les paramètres du choix du mode de gestion .....                   | 5         |
| 3-B :      | La création d'un opérateur interne n'est ici pas pertinente .....                 | 6         |
| 3-C :      | Le marché public ne répondrait pas aux objectifs fixés.....                       | 7         |
| 3-D :      | La convention de D.S.P. ne peut être choisie que dans certains cas.....           | 8         |
| 3-E :      | En D.S.P., le prestataire conserve des possibilités d'adaptation du service.....  | 9         |
| 3-F :      | La modification de l'offre de services en cours de contrat .....                  | 10        |
| <b>4 :</b> | <b>Description du service à rendre par le futur Déléataire .....</b>              | <b>10</b> |
| <b>5 :</b> | <b>La durée et l'économie générale de la convention.....</b>                      | <b>11</b> |
| 5-A :      | La durée de la convention de Délégation de Service Public .....                   | 11        |
| 5-B :      | L'économie générale de la convention .....  | 12        |
| <b>6 :</b> | <b>Le régime des biens .....</b>  | <b>12</b> |
| <b>7 :</b> | <b>Le contrôle du Déléataire .....</b>  | <b>13</b> |
| <b>8 :</b> | <b>La procédure de mise en concurrence.....</b>                                   | <b>13</b> |

Commune de Pontarlier, le 12/09/2011

Le Maire



**COMMUNAUTE DE COMMUNES DU GRAND PONTARLIER**

RAPPORT DE PRINCIPES POUR LA DÉVOLUTION DU SERVICE DE TRANSPORTS URBAINS PAR LE BIAIS D'UNE CONVENTION DE DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC

## **1 : Rappel de la procédure**

---

L'article L.1411-4 du Code général des collectivités territoriales (C.G.C.T.) dispose 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* ».

Ce même article précise qu'« *elles statuent au vu d'un rapport présentant le document contenant les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire* ».

Préalablement à son examen par le Conseil Communautaire et en vertu de l'article L.1413-1 du C.G.C.T., le présent rapport a été soumis à la Commission Consultative des Services Publics Locaux (C.C.S.P.L.) le 16 janvier 2023, laquelle devant émettre un avis simple sur le principe de recourir à une Délégation de Service Public (D.S.P.) pour confier à un opérateur public ou privé la gestion et l'exploitation d'un service public.

La C.C.S.P.L. a émis un avis favorable à ce projet.

Le présent rapport a donc pour objet de présenter au Conseil Communautaire du Grand Pontarlier, réuni en séance le 26 janvier 2023, le projet de confier la gestion et l'exploitation du réseau de transports publics urbains à un prestataire spécialisé, au moyen d'une convention de D.S.P., et ce, en vertu des dispositions précitées du Code général des collectivités territoriales.

Ce rapport a été soumis à la C.C.S.P.L. réunie, en séance le 16 janvier 2023 pour examiner le présent rapport, laquelle a émis un avis favorable au projet qui y est présenté.

## **2 : Les caractéristiques actuelles du réseau TCP**

---

### **2-A : Présentation du réseau**

La Communauté de Communes du Grand Pontarlier est depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2021, en vertu de l'article L. 1231-1 du Code des transports, l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (A.O.M.) sur son périmètre de compétence, et dispose à ce titre de toutes les prérogatives qui lui sont attribuées par la loi.

Aussi, elle organise et finance un réseau de services réguliers de transport public urbain de personnes, actuellement commercialisé sous le nom de TCP.

La gestion et l'exploitation du réseau sont actuellement confiées à la KEOLIS Mont Jura, dans le cadre d'une convention de Délégation de Service Public, qui a pris effet le 1er mars 2018 et arrive à échéance le 31 août 2023.

Les principales caractéristiques de ce réseau sont les suivantes (exemple des chiffres 2019 et 2021)

|  | 2019   | 2021<br>(Crise sanitaire - 3 <sup>e</sup><br>confinement) |
|--|--|---|
| <b>Kilométrage annuel total</b>  | 98 823 km  | 90 079 km   |
| <b>Kilométrage service à la demande</b>                                  | 28 383 km  | 23 681 km   |
| <b>Kilométrage Service régulier</b>                                      | 36 617 km  | 36 742 km   |
| <b>Kilométrage Transports scolaires</b>                                  | 33 823 km  | 29 656 km   |
| <b>Nombre de voyages<sup>1</sup><br/>(estimation)</b>                    | 141 776 voyages<br>Dont 115 010 voyages<br>scolaires | 120 862 voyages<br>Dont 99 494 voyages<br>scolaires       |
| <b>Coût de production du service (charges contractuelles hors marge)</b> | 506 K€ H.T.  | 513 K€ H.T.   |
| <b>Recettes commerciales</b>   | 51 K€ H.T.   | 43 K€ H.T.  |
| <b>Contribution Financière de la Ville<sup>2</sup></b>                   | 464 K€ H.T.  | 463 K€ H.T.   |

Il est à noter que deux avenants ont été formalisés pour traiter des conséquences financières de la crise sanitaire sur le Contrat.

## 2-B : L'évolution au cours de la D.S.P. finissante du réseau TCP

Le réseau actuel se décompose en trois parties :

- Un service régulier ;
- Un service à la demande sur réservation préalable ;
- Huit services de transports scolaires qui desservent les principaux établissements scolaires de la Ville de Pontarlier et le collège Lucie Aubrac de Doubs.

<sup>1</sup> Voyages comptables tirés de coefficients de mobilité\*nombre de titres

<sup>2</sup> CF = CFVariable + CFFixe

### COMMUNAUTE DE COMMUNES DU GRAND PONTARLIER

RAPPORT DE PRINCIPE POUR LA DÉVOLUTION DU SERVICE DE TRANSPORTS URBAINS PAR LE BIAIS D'UNE CONVENTION DE DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC

La Convention de D.S.P. arrivant à échéance le 31 août 2023, la Communauté de Communes du Grand Pontarlier a pris toutes dispositions pour réfléchir à l'avenir de son service de transport urbain, et organiser les procédures de mise en concurrence qui permettront la continuité du service public.

Suite aux échanges au sein des différentes instances concernées en particulier le Bureau de la CCGP, les élus communautaires n'envisagent pas de modifier significativement le périmètre du réseau de transports urbains ni son offre, néanmoins des évolutions seront recherchées afin d'optimiser le service rendu et de limiter la contribution financière supportée par la collectivité. La suppression de la ligne régulière par des services de transports à la demande avec réservation préalable obligatoire sera notamment étudiée.

### **3 : La justification du choix éventuel de la Délégation de Service Public**

Conformément à l'article L. 1221-3 du Code des transports, l'exploitation du service public à caractère industriel et commercial des transports urbains de voyageurs est assurée, soit en régie par une personne publique, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'autorité compétente.

Aussi, il sera proposé au Conseil Communautaire d'adopter, comme cela est déjà le cas aujourd'hui, le principe d'une délégation de la gestion et de l'exécution du réseau de transport à un opérateur économique qualifié, dans le cadre d'une convention de Délégation de Service Public.

Il convient de justifier du choix du mode de gestion ainsi proposé, et de présenter l'économie générale du contrat que serait susceptible de conclure la Communauté de Communes du Grand Pontarlier.

#### **3-A : Le contexte et les paramètres du choix du mode de gestion**

##### **3-A1 : Une large palette de solutions**

La première question à laquelle se doit de répondre la Communauté de Communes du Grand Pontarlier, en sa qualité d'Autorité Organisatrice, est celle du choix du mode de gestion du service de transports publics dont elle a la charge.

Le choix du mode de gestion d'un service public relève du pouvoir discrétionnaire des organes délibérants de la collectivité qui en a la charge, sauf dans certains cas pour lesquels il est imposé par la loi.

Le Code des transports n'impose pas de mode de gestion déterminé pour l'exécution d'un service de transports urbains de voyageurs.

En effet, l'article L.1221-3 du Code des transports stipule: « [...] l'exécution des services de transports public de personnes réguliers et à la demande est assurée, pour une durée limitée [...], 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. »

#### **COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU GRAND PONTARLIER**

De plus, et même s'il ne s'agit pas d'un mode de gestion, l'article L.1531-1 du C.G.C.T. expose : « *Les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent créer, dans le cadre des compétences qui leur sont attribuées par la loi, des sociétés publiques locales dont ils détiennent la totalité du capital. Ces sociétés sont compétentes [...] pour exploiter des services publics à caractère industriel ou commercial ou toutes autres activités d'intérêt général.* ».

La Communauté de Communes du Grand Pontarlier a trois possibilités pour faire exploiter son réseau de transports urbains dans les années à venir :

- elle peut, en premier lieu, créer un opérateur interne (Régie dotée de l'autonomie financière / régie dotée de la personnalité morale ou S.P.L.) ;
- elle peut, en second lieu, décider de confier l'exploitation de ces lignes au moyen d'un marché public de services, conclu dans les conditions prévues par l'Ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics, et son décret d'application en date du 25 mars 2016 ;
- elle peut, en troisième lieu, confier la gestion et l'exploitation de ces lignes à un opérateur au moyen d'une convention de Délégation de Service Public (conclue dans les conditions prévues aux articles L.1411-1 et suivants du C.G.C.T.), comme cela est le cas actuellement.

### **3-B : La création d'un opérateur interne n'est ici pas pertinente**

En premier lieu, dans notre cas, le choix de l'internalisation de la gestion et de la mise en œuvre des services dans le cadre d'une Régie de transports ou d'une Société Publique Locale n'apparaît guère pertinent.

En effet, la Communauté de Communes du Grand Pontarlier ne dispose pas d'opérateur interne et il lui faudrait alors en créer un de toutes pièces.

Certes, le recours à l'une ou l'autre de ces structures permettrait à la commune de bénéficier d'une maîtrise directe de l'exploitation du service.

Mais, la gestion d'un service de transports publics requiert un professionnalisme de plus en plus poussé, notamment sur le plan technique, du point de vue du respect des normes environnementales, de l'analyse et de la prise en compte des besoins des usagers, ou de l'optimisation de la maintenance du parc de véhicules et des installations fixes.

L'ensemble de ces savoir-faire est généralement mieux maîtrisé au sein des entreprises spécialisées disposant des hommes et des outils appropriés, que dans le cas d'une exploitation isolée.

De plus, la communauté de communes ne dispose actuellement pas des hommes et des femmes pour gérer le réseau, et elle devrait donc les recruter immédiatement, ce qui aurait des conséquences notables sur le budget de fonctionnement de la Collectivité.

Le recours à une entreprise spécialisée dans la gestion des transports publics permet de mettre au service de l'exploitation des compétences valorisées par la formation, l'échange d'expériences et le retour de pratiques professionnelles mutualisées avec d'autres réseaux de transports.

## **COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU GRAND PONTARLIER**

La Communauté de Communes du Grand Pontarlier devrait en outre reprendre ou faire reprendre par une Régie ou une S.P.L. les conducteurs au Délégué pour assurer la production des services de transports, l'entretien et la maintenance des véhicules nécessaires, et elle aura donc la charge de la gestion d'agents supplémentaires.

Il est donc peu réaliste d'imaginer que la communauté de communes puisse, du jour au lendemain, se muer en exploitant de transports capable de prendre à sa charge et de gérer les salariés du réseau, recruter un responsable et l'ensemble des autres agents, conducteurs et personnel administratif qui gèreront l'activité, en produisant immédiatement un meilleur service qu'une entreprise qui dispose de plusieurs dizaines d'années d'expérience dans la gestion et la production de services de transports publics.

Il est également nécessaire de préciser que, étant donné que la Communauté de Communes du Grand Pontarlier, ne dispose actuellement pas en propre des matériels et équipements lui permettant d'exploiter le service, le choix de la Régie impliquerait nécessairement, en 2023, les investissements relatifs au matériel roulant indispensable à la mise en œuvre du service (soit 11 véhicules) ainsi que l'achat d'un dépôt entièrement équipé.

Dans ces conditions, le choix de l'externalisation de la gestion et de la production du service est, et reste, privilégié dans le cadre d'un conventionnement avec un opérateur économique spécialisé.

### **3-C : Le marché public ne répondrait pas aux objectifs fixés**

Ainsi qu'il a été précédemment rappelé, le conventionnement à mettre en œuvre peut revêtir soit la forme d'un Marché Public, soit la forme d'une Délégation de Service Public.

Nous proposons d'écarter le recours à un marché public car ce mode de conventionnement s'éloigne des objectifs que la Communauté de Communes du Grand Pontarlier se fixe concernant la gestion de son réseau urbain dans les années à venir.

En effet, la CCGP souhaite assigner au Délégué des objectifs précis en matière de qualité de service, de conquête de clientèle, de fidélisation des usagers, d'informations des voyageurs en situations normale et perturbée, de coordination de réseaux de transports et de transfert modal des usagers de la voiture particulière vers les transports collectifs ...

Or, un contrat de marché public s'assimile à un simple achat d'une production kilométrique et à une fourniture de moyens pour les mettre en œuvre.

Dans ce cadre, la responsabilité du prestataire est uniquement limitée à l'exécution des prescriptions contenues dans un Cahier des Charges, le travail commercial et promotionnel est porté par la Collectivité, et le risque économique lié à l'accroissement ou à la baisse du trafic commercial demeure intégralement supporté par l'Autorité Organisatrice.

Le titulaire du marché est rémunéré par un prix (le plus souvent forfaitaire) qui n'est pas substantiellement lié aux résultats de l'exploitation, quand bien même le prix versé au titulaire peut être accompagné d'un intéressement au succès des différentes opérations mises en œuvre.

## **COMMUNAUTE DE COMMUNES DU GRAND PONTARLIER**

L'objectif que se fixe la Ville de Pontarlier pour les prochaines années est précisément inverse : il s'agit de trouver un prestataire qui puisse gérer, optimiser et rationaliser l'offre de transports tout en travaillant en permanence à son attractivité et son succès commercial.

En conséquence, la Collectivité a l'intention de rémunérer le transporteur qui sera choisi en fonction des résultats qu'il obtient dans l'amélioration du rapport qualité / prix du réseau, et également en fonction du succès des politiques commerciales qu'il aura déployé, lesquelles devront se traduire par un accroissement continu du nombre d'usagers fréquentant le service mis en œuvre.

Le futur exploitant devra donc, sous le contrôle des services et des élus de la CCGP, étudier en permanence les forces et les faiblesses de chacun des services du réseau de transports urbains, auditer les évolutions des besoins de déplacements de la population et proposer, à moyens constants, toutes les mesures qui permettront à la fois la meilleure utilisation des deniers publics, et l'exécution d'une prestation de transports susceptible d'attirer le plus d'usagers possibles dans les véhicules du réseau urbain.

S'il atteint les objectifs qui lui sont assignés, la gratification qu'il recevra sera supérieure à celle dont il bénéficiera en cas de moindre succès des opérations qu'il aura initiées et mises en place.

Or, le marché public ne permet pas d'intéresser substantiellement le prestataire aux résultats de l'exploitation.

Tout au contraire, dès le moment où l'offre a été produite, et dès lors que les autobus sont déployés tous les jours sur le réseau, la Collectivité doit le rémunérer quelque soit le taux de remplissage des autobus.

En conséquence, la solution du marché public ne doit pas être privilégiée dans le cadre de la poursuite des actions déjà entreprises pour ajuster finement l'adéquation du réseau à la demande de déplacements, ajuster l'optimisation de son coût de production, et accroître le taux de remplissage des autobus, et donc recueillir les fruits de tous les efforts qui ont été entrepris jusqu'ici.

### **3-D : La convention de D.S.P. ne peut être choisie que dans certains cas**

L'article L. 1411-1 du C.G.C.T. définit la Délégation de Service Public comme un contrat par lequel :  
« [...] une autorité délégante confie la gestion d'un service public à un ou plusieurs opérateurs économiques, à qui est transféré un risque lié à l'exploitation du service, en contrepartie soit du droit d'exploiter le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix.

*La part de risque transférée au délégataire implique une réelle exposition aux aléas du marché, de sorte que toute perte potentielle supportée par le délégataire ne doit pas être purement nominale ou négligeable. Le délégataire assume le risque d'exploitation lorsque, dans des conditions d'exploitation normales, il n'est pas assuré d'amortir les investissements ou les coûts qu'il a supportés, liés à l'exploitation du service [...] ».*

Ceci signifie, dans la plupart des réseaux de transports urbains, que les recettes commerciales que l'exploitant tire de la vente des titres de transports doivent être suffisamment importantes pour que leur perte puisse générer un résultat d'exploitation négatif dans les comptes du Délégataire.

## **COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU GRAND PONTARLIER**

Si elles ne le sont pas, la Contribution Financière qui est versée chaque année au Délégué ne doit pas être fixée et forfaitaire, mais dépendante, au moins en partie, de l'atteinte d'objectifs fixés au Contrat.

C'est ainsi que, généralement, lors des procédures de mise en concurrence organisées pour l'attribution de conventions de D.S.P. de gestion des réseaux de transports urbains, les candidats s'engagent sur un montant de recettes à percevoir pendant chaque année du contrat, et que cette ambition de recettes commerciales constitue l'un des critères de choix des offres.

Si le Délégué ne parvient pas, pour une quelconque raison, à atteindre les objectifs de recettes commerciales qu'il s'est lui-même fixé, il supporte seul, et sans recours contre la Collectivité, l'intégralité du manque à gagner.

S'il dépasse ces objectifs, le surplus de recettes est conservé par lui, et constitue pour l'entreprise une marge bénéficiaire.

Cette gestion, qui est donc aux risques et périls du Délégué, aboutit à lui faire supporter l'aléa commercial lié à l'évolution de la fréquentation du service : si celle-ci augmente, et s'il trouve les moyens d'absorber le flux supplémentaire à moindre coût, le Délégué verra sa rémunération augmenter. Dans le cas contraire, il en subira les conséquences sur sa rémunération.

Si ces conditions sont réunies, il est donc parfaitement possible de procéder à la dévolution du réseau de transport au moyen d'une convention de D.S.P.

Il faut ici souligner que la Délégation de Service Public n'emporte pas le dessaisissement de la Communauté de Communes du Grand Pontarlier de ses prérogatives.

Elle demeurera donc l'Autorité Organisatrice du service et, à ce titre, elle conserve la maîtrise de la tarification du service, de la définition des ayants-droits, et des plages horaires de mise en œuvre des véhicules, et des fréquences de passage des services.

### **3-E : En D.S.P., le prestataire conserve des possibilités d'adaptation du service**

Il nous faut par ailleurs noter que, en plus de pouvoir faire varier la rémunération du Délégué en fonction du trafic enregistré sur les lignes, le régime juridique de la D.S.P. emporte de nombreux autres avantages par rapport à un marché public.

Ainsi, dans le cas d'une convention de Délégation de Service Public, la Collectivité peut fixer des objectifs aux candidats sans nécessairement imposer un Cahier des Charges exhaustif qui permette de les satisfaire.

Il revient alors à chaque soumissionnaire de présenter dans le cadre de sa réponse à la consultation, les moyens et les méthodes de travail qu'il propose pour parvenir aux objectifs qui sont décrits dans le D.C.E.

Ainsi, la Collectivité peut, au moment de l'analyse des offres, déterminer si les propositions du candidat permettent, ou pas, de bien satisfaire aux objectifs qui sont décrits.

## **COMMUNAUTE DE COMMUNES DU GRAND PONTARLIER**

Cette marge de manœuvre, qui n'existe pas dans les procédures de Marché Public, et qui peut être laissée aux candidats dans le cas des D.S.P., est particulièrement intéressante dans le cas d'un réseau de transport urbain de taille modeste, objet de la présente consultation.

Par ailleurs, il nous paraît intéressant de laisser au prestataire qui sera retenu, des latitudes pour lui permettre d'ajuster, à mesure de l'évolution des besoins des usagers, les méthodes et moyens pour satisfaire au mieux, et à moindre coût, aux demandes de la clientèle.

Une nouvelle fois, une latitude plus importante peut être laissée à un Délégué, par rapport à un Marché Public.

Il faut également rappeler que la dévolution d'un service public à un opérateur par le biais d'une D.S.P. ne dessaisit pas la Collectivité de son droit de contrôle, ainsi qu'il est précisé au chapitre 7 :

### **3-F : La modification de l'offre de services en cours de contrat**

Si la D.S.P. présente de nombreux avantages liés à la souplesse de gestion et à la responsabilisation du Délégué, elle a cependant un inconvénient : elle se prête difficilement à des modifications d'offres importantes en cours d'exécution du contrat.

Aussi, elle est à privilégier pour des services dont l'offre sera stable ou prévisible dans les années à venir.

Il est cependant possible de procéder à la dévolution d'un service de transports par le biais d'une D.S.P., si son offre doit évoluer, mais à la condition expresse :

- que l'Autorité Déléguée ait une bonne visibilité de la consistance de la modification, de son ampleur, des conséquences techniques (nombre de véhicules à mettre en œuvre en plus ou en moins par rapport à la situation initiale, nombre de kilomètres à produire en plus ou en moins par rapport à cette même situation...) et de la date à laquelle elle sera mise en œuvre ;
- ou qu'une clause de révision des engagements contractuels soit explicitement prévue dans des cas précisés par l'Autorité Déléguée ;
- que la mise en œuvre de cette clause maintienne le niveau de risque économique que doit assumer le Délégué et qui a été souscrit par lui lors de la mise en concurrence qui a permis de le désigner.

## **4 : Description du service à rendre par le futur Délégué**

Dans le cadre de la nouvelle convention de D.S.P., le Délégué à désigner pour la gestion et l'exploitation du réseau de transports urbains pourrait prendre en charge les missions suivantes :

- la production, la gestion, et l'exploitation des lignes et services du réseau de transport qui seront décrites au Cahier des Charges ;
- le recrutement et la gestion du personnel nécessaire à l'exploitation des lignes ;

### **COMMUNAUTE DE COMMUNES DU GRAND PONTARLIER**

- la maintenance des véhicules qui seront affectés au service ;
- la fourniture des biens, infrastructures, équipements et matériels nécessaires à l'exploitation des lignes ;
- la surveillance, l'entretien et la maintenance de ces biens, infrastructures, équipements et matériels ;
- l'installation et la maintenance de l'information clientèle aux poteaux d'arrêts et dans certains abribus du réseau (horaires de passage, tarification, liste des points de vente ...);
- la promotion et la valorisation du réseau de transports urbains et de ses lignes ainsi que la politique marketing qui doit conduire à l'augmentation de la fréquentation du réseau par les habitants et les visiteurs de la Ville de Pontarlier ;
- le suivi permanent de la demande de déplacements des usagers, et l'élaboration de propositions de modifications de l'offre de transports qui permettront de les satisfaire à coût constant ;
- les relations commerciales avec les usagers du réseau, comprenant notamment l'information quant au fonctionnement du service et à la disponibilité du réseau, la vente de titres ;
- la participation à la conception et la mise en œuvre des plans de transports adaptés et d'information des usagers en cas de perturbation prévisible du trafic ;
- le suivi et l'amélioration permanente de la qualité de service ;
- sur sollicitation de l'Autorité Organisatrice : la participation à toute réunion ou événement ayant trait aux déplacements collectifs en appui de la collectivité.

Par ailleurs, le Délégué devra contracter l'ensemble des assurances lui permettant de couvrir les risques inhérents à l'activité.

## **5 : La durée et l'économie générale de la convention**

### **5-A : La durée de la convention de Délégation de Service Public**

La durée de la convention est déterminée par la Communauté de Communes du Grand Pontarlier en fonction des prestations demandées au Délégué.

Compte tenu du niveau très raisonnable des investissements qui seront demandés au Délégué et de la nécessité de pouvoir faire évoluer rapidement le réseau d'une part, et en vertu de l'article R. 3111-7 du Code des transports qui prévoit que « *les conventions sont conclues par périodes entières correspondant à une ou plusieurs années scolaires* » d'autre part, il est proposé que la durée de la convention soit fixée à cinq années.

Elle pourrait donc commencer le 1<sup>er</sup> septembre 2023 et s'achever le 31 août 2028.

#### **COMMUNAUTE DE COMMUNES DU GRAND PONTARLIER**

## **5-B : L'économie générale de la convention**

Le Délégué, responsable de la gestion et de la mise en œuvre du service précité, l'exploitera à ses risques et périls.

Afin qu'il puisse faire face aux sujétions de service public qui lui seront imposées, le Délégué pourra prétendre à une contribution financière émanant de l'Autorité Délégante.

La contribution financière que la CCGP versera à son prochain Délégué sera scindée, comme actuellement, en deux parties :

- Une Contribution Financière Fixe (C.F.F.), indépendante des résultats de l'exploitation, et qui sera versée en toutes circonstances ;
- Une Contribution Financière Variable (C.F.V.) qui sera versée par la CCGP en fonction de la bonne atteinte des objectifs fixés au Contrat.

Par ailleurs, il faut noter que la contribution financière fixe n'entre pas dans le champ d'application de la T.V.A. conformément à l'instruction fiscale administrative du 16 juin 2006 (BOI 3 A-7-06). Elle n'est donc pas soumise à la T.V.A.

Dans l'hypothèse où la contribution financière comprendrait des compensations tarifaires sociales, seule la partie excédant les compensations tarifaires sociales n'entre pas dans le champ d'application de la T.V.A.

Enfin, le futur Délégué sera par ailleurs astreint à reprendre les engagements de l'actuel en ce qui concerne le personnel, conformément à l'article L. 1224-1 du Code du travail.

## **6 : Le régime des biens**

La Ville de Pontarlier, mettra à la disposition du Délégué les arrêts d'autobus, et l'ensemble des mobiliers qui les garnissent afin de présenter toute l'information nécessaire aux usagers.

Le Délégué portera, pour sa part l'investissement, sur le matériel roulant.

Cependant, il aura la possibilité de reprendre les véhicules actuellement mise en service sur le réseau TCP par le Délégué sortant.

Le futur Délégué devra exploiter le service à partir de ses propres installations : il devra donc disposer (ou faire construire) un dépôt à Pontarlier ou dans ses environs.

## 7 : Le contrôle du Délégué

Afin de veiller notamment au respect de la qualité du service offert aux usagers, et à la parfaite atteinte des objectifs commerciaux et financiers décrits au contrat, un contrôle accru de la CCGP sera prévu à la convention et mis en œuvre par ses services, et / ou par un prestataire dûment habilité.

En effet, dès lors que la marge de manœuvre qui est laissée au Délégué est plus importante en D.S.P. qu'en marché, il est nécessaire que celui-ci soit plus étroitement supervisé, de manière à bien vérifier qu'il ne s'écarte pas des objectifs et souhaits des élus.

Le Délégué devra donc produire :

- le rapport annuel prévu par l'article 52, de l'ordonnance n°2016-65 du Contrat de Concession, sachant que son contenu aura été strictement fixé au Cahier des Charges ;
- un tableau de bord périodique d'exploitation, dont la consistance sera également normée ;
- un plan d'actions commerciales annuel qui sera soumis à l'approbation de la Collectivité.

Le Cahier des Charges de la convention de D.S.P. intégrera des critères de qualité de service (ponctualité des services, propreté des véhicules, formation des conducteurs...), et auxquels le futur Délégué devra s'astreindre.

La Communauté de Communes du Grand Pontarlier aura la possibilité de procéder à des contrôles directs, techniques et financiers, par ses agents ou ses prestataires dûment assermentés, notamment en ce qui concerne la qualité du service réalisé.

Enfin, la collectivité disposera d'une palette de diverses sanctions contre le Délégué si celui-ci n'exécute pas ses obligations, lesquelles pourront constituer, selon les cas, des sanctions pécuniaires ou des sanctions résolutives.

## 8 : La procédure de mise en concurrence

Il est donc proposé au Conseil Communautaire du Grand Pontarlier de mettre en œuvre une procédure de consultation pour la dévolution de son réseau de transports urbains par le biais d'une D.S.P. selon les dispositions prévues par l'ordonnance n° 2016-65 relative aux Contrats de Concession, ainsi que par son décret d'application.

La procédure de mise en concurrence se déroulera suivant plusieurs étapes :

| Étape   | Date pressentie    |
|---|--------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• La CCGP publiera un Avis d'Appel Public à la Concurrence, selon les modalités fixées par l'ordonnance n° 2016-65 relative aux Contrats de Concession, ainsi que par son décret d'application.</li> </ul> | Début Février 2023 |

### COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU GRAND PONTARLIER

| Étape  | Date pressentie                         |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>La sélection des candidats sera assurée par la Commission de D.S.P. conformément aux dispositions légales.</li> </ul>   | Début mars 2023                         |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>La CCGP transmettra les Documents de Consultation des Entreprises à chaque candidat admis à présenter une offre.</li> </ul>   | Mi-Mars 2023                            |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Les candidats élaboreront leur proposition technique et financière sur la base du D.C.E. qui leur aura été transmis.</li> </ul>   | De mi -mars 2023<br>à mi/fin avril 2023 |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Après réception des propositions, la Commission de Délégation de Service Public analysera les offres reçues et formulera un avis sur leur teneur, et sur les candidats avec lesquels il convient d'ouvrir les négociations.</li> </ul>  | Fin avril/ début mai 2023               |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Au vu de cet avis, Monsieur le Président du Grand Pontarlier ou ses représentants engageront toutes négociations utiles avec un ou plusieurs candidats ayant présenté une offre.</li> </ul>   | Mai 2023                                |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>À l'issue de la phase de négociation, Monsieur le Président proposera au Conseil Communautaire son choix de l'entreprise délégataire et lui présentera le projet de convention de délégation - Le Conseil Communautaire devra délibérer sur le choix du Président et sur les termes du projet de Convention.</li> </ul> | Juillet 2023                            |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en service du nouveau réseau</li> </ul>  | 1 <sup>er</sup> septembre 2023          |

P.J. : procès-verbal de la réunion de la C.C.S.P.L. réunie en séance le 16 janvier 2023.

**Acte à classer****lmc130119**

|                |                                 |             |          |
|----------------|---------------------------------|-------------|----------|
| <b>1</b>       | <b>2</b>                        | <b>3</b>    | <b>4</b> |
| En préparation | En attente retour<br>Préfecture | > AR reçu < | Classé   |

Identifiant FAST : ASCL\_1\_2023-02-07T10-51-45.00 ( MI243004976 )

Identifiant unique de l'acte :

025-242500338-20230126-lmc130119-DE ( Voir l'accusé de réception associé )

Objet de l'acte : Transport - Rapport de principe pour la dévolution  
du service de transports urbains par le biais d'une  
convention de service public

Date de décision : 26/01/2023



Nature de l'acte : Délibération

Matière de l'acte : 8. Domaines de competences par themes  
8.7. TransportsActe : 99 DE-025-242500338-20230126- Multicanal : Non  
lmc130119-DE-1-1\_1.PDF

Classer

Annuler

Préparé

Transmis

Accusé de réception

Date 07/02/23 à 10:51

Date 07/02/23 à 10:51

Date 07/02/23 à 10:56

Par GENRE PatrickPar GENRE Patrick