

Département de l'Isère
Canton de l'Oisans
Commune LES DEUX ALPES

DELIBERATION N° 2024-149

CONSEIL MUNICIPAL

Séance du 05 août 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le 05 août à 18h,

Le conseil municipal de la commune LES DEUX ALPES, dûment convoqué le 31 juillet 2024, a tenu une réunion en session extraordinaire, sous la présidence de M. Stéphane SAUVEBOIS.

Présents : Stéphane SAUVEBOIS, Maire,
Xavier SILLON, Jocelyne MARTIN, Laurent CAIOLO SERRA, Delphine VAZEUX, Adjointes,
Michel MARTIN, maire délégué de Venosc,
Philippe PRIMATESTA, maire délégué de Mont de Lans,
Jean-Noël CHALVIN, Florence BEL, Angélique AGUILAR, Louise TEXIER LELONG, Mélanie FIAT, Etienne DRUMAIN, Cécile NEYRAUD, conseillers municipaux.

Absents : Eric HAZAK, Brigitte MANIN, Virginie DUMONT, Estelle FAURE, Simon LAVAUD, Agnès ARGENTIER.

Pouvoirs : Stéphanie DEBOUT donne pouvoir à Stéphane SAUVEBOIS
Romain CHARREL donne pouvoir à Philippe PRIMATESTA
Stéphane GALLAND donne pouvoir à Michel MARTIN

Conformément aux dispositions de l'article L.2121-15 du Code général des collectivités territoriales (CGCT), il a été procédé à la nomination d'une secrétaire de séance prise au sein du conseil : Mme Mélanie FIAT ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désignée pour remplir ces fonctions qu'elle a acceptées et conformément à l'article L.2121-18 du même code, la séance a été publique.

COMMANDE PUBLIQUE – 1.2 – Délégation de service public

OBJET : Rapport de présentation sur l'opportunité de recourir à une concession de service sous la forme d'une délégation de service public pour la gestion du service des transports urbains sur le territoire communal : caractéristiques du contrat

VU les articles les articles L. 1410-1 et L. 1410-3 du Code Général des Collectivités Territoriales,

VU le Code de la Commande Publique, notamment ses articles L. 3000-1 et suivants puis R. 3111-1 et suivants,

VU le rapport de présentation ci-joint,

Monsieur le Maire expose :

Pour assurer un service de transports urbains sur son territoire avec accès gratuit aux navettes pour les usagers, la commune Les Deux Alpes a passé en 2021 un marché public en 7 lots, sous la forme d'un accord-cadre à bons de commande de 4 ans. Celui-ci est en cours d'exécution pour une échéance à fin avril 2025.

Suite à un contentieux, le lot n°1 relatif a été résilié par un jugement du Tribunal administratif de Grenoble du 31 mai 2024 prenant effet le 1^{er} novembre 2024.

Monsieur le maire certifie, sous sa responsabilité, le caractère exécutoire de cet acte et informe qu'il peut faire l'objet d'un recours auprès du Tribunal Administratif de Grenoble dans un délai de deux mois à compter de sa publication et sa transmission aux services de l'Etat

le..... Stéphane SAUVEBOIS, Maire.

Envoyé en préfecture le 08/08/2024

Reçu en préfecture le 08/08/2024

Publié le



ID : 038-200064434-20240805-DEL2024149-DE

Aussi, la fin prochaine et la résiliation partielle du marché ainsi que plusieurs constats impliquent une réflexion de fond concernant le mode de gestion de ce service public.

En effet, la gestion du service des navettes sous la forme d'un marché public depuis maintenant plusieurs années révèle plusieurs insuffisances : difficultés pour modifier le contrat en cours d'exécution compte tenu des fluctuations et nombreux aléas liés au service public concerné (fréquentations non fixes, nécessité de revoir très souvent les lignes et les circuits selon les saisons puis selon les fréquentations et la répartition des touristes sur la station et le domaine skiable, etc.), et qui induisent forcément des réajustements techniques et financiers répétés du marché public, notamment pour le lot 1.

La fréquentation de plus en plus importante de la station, les projets d'aménagement en cours de programmation sur le territoire, dont le schéma des mobilités et les projections en matière de stationnement public, les aléas climatiques influençant considérablement la commune sur le plan économique et organisationnel, sont autant d'éléments qui rajouteront davantage d'imprécisions dans la configuration du besoin, si la commune maintient la gestion du service des navettes à travers un nouveau marché public. Ce dernier fera très certainement l'objet de modifications régulières, avec un risque certain pour la commune de tomber dans l'illégalité au regard du code de la commande publique (risque de modifications substantielles).

Pour l'intérêt général, la commune doit choisir un mode de gestion du service public des navettes qui réponde à la fois aux objectifs suivants :

- Flexibilité juridique et technique dans l'organisation des navettes en fonction des flux et selon les périodes, de la saisonnalité et de l'évolution des projets d'aménagement de la commune en cours de déploiement ;
- Facilité d'ajustement financier et d'optimisation des coûts du service : pas de fréquentation = pas de navettes, plus de fréquentation = plus de navettes ;
- Davantage de responsabilisation du/des prestataire(s) par un transfert du risque d'exploitation pour assurer une meilleure qualité du service ;
- Davantage de liberté pour le prestataire dans la gestion du service ;
- Allongement de la durée du/des contrat(s) afin de permettre au(x) prestataire(s) d'amortir son/leur investissement.

Au regard de ces objectifs et suite à l'analyse ressortant du rapport joint à la présente, le mode de gestion idoine est la concession de service.

Le contrat de concession de service, encore appelé délégation de service public, est un contrat par lequel une personne publique, autorité concédante ou délégante, confie à un opérateur économique (donc personne morale de droit privé comme de droit public), concessionnaire ou délégataire, la gestion d'un service public. Il implique le transfert du risque d'exploitation du service concédé, qui sera donc assumé par le concessionnaire. La rémunération de ce dernier dépendra essentiellement du résultat de son exploitation. Dans le cas présent, s'agissant d'un service public voulu gratuit pour les usagers, le concessionnaire sera rémunéré par la commune par subvention d'équilibre sur la base dudit résultat.

La passation d'un contrat de concession pour la gestion du service des navettes permettra une durée plus longue de prestation contrairement aux 4 ans maximum de durée des marchés publics, le transfert du risque au concessionnaire pour une meilleure qualité du service compte tenu des marges de manœuvre de ce dernier qui seront plus importantes que dans le cadre d'un marché public, ceci dans le respect des conditions du contrat et du Code de la commande publique. Le tout sera sans limiter le pouvoir de contrôle de la commune, tant sur le concessionnaire-même que sur la gestion du service public concédé.

En outre, l'absence d'enjeux économiques, financiers ou humains pour le prestataire actuel permet à la collectivité d'envisager un autre mode de gestion.

Envoyé en préfecture le 08/08/2024

Reçu en préfecture le 08/08/2024

Publié le



ID : 038-200064434-20240805-DEL2024149-DE

Il est donc proposé, pour le service public des navettes dont les contrats arrivent bientôt à échéance, de le relancer cette fois sous forme de concession de service au sens de l'article L. 1121-1 du code de la commande publique, plutôt qu'en marché public comme cela a été fait jusqu'à présent, pour les raisons évoquées précédemment. N'y seront pas intégrés en revanche les transports scolaires.

Les caractéristiques essentielles de la nouvelle concession envisagée et les missions à assurer par le concessionnaire, plus détaillées dans le rapport ci-joint, seront les suivantes :

- ✓ **Contrat de concession à contrepartie financière** : Le Concessionnaire exploitera le service à ses risques et périls. Il sera engagé sur des montants annuels forfaitaires de dépenses ainsi que sur des niveaux de fréquentation (nombre de voyages) pour toute la durée du contrat. Sa rémunération sera directement liée à l'exploitation du service concédé et à l'atteinte d'objectifs de performance (fréquentation, ponctualité...) définis et quantifiés dans le contrat. L'accès au service demeure gratuit pour les usagers.
- ✓ **Durée du contrat : 7 ans**, compte tenu d'un délai normal et suffisant d'amortissement des véhicules et autres biens acquis par le concessionnaire, et affectés à l'exploitation du service concédé.
- ✓ **Biens mis à disposition par LA COMMUNE** :
 - Mobilier urbain (poteaux d'arrêt, abris-voyageurs) aux points d'arrêt des circuits
 - Aire(s) de stationnement dédiée(s) aux véhicules de transport public
- ✓ **Biens affectés par le CONCESSIONNAIRE** :
 - Véhicules de transport public (autobus et/ou autocars) et véhicules de service
 - Dépôt-atelier pour la maintenance et le remisage du matériel roulant précité
 - Système de géolocalisation des véhicules
 - Système billettique permettant de mesurer précisément la fréquentation des navettes
 - Système d'aide à l'exploitation et d'information des voyageurs (SAEIV) à paramétrer selon les exigences de LA COMMUNE
 - Autres biens nécessaires à l'exploitation du service délégué (outillage...)
- ✓ **Prérogatives de LA COMMUNE** :
 - Définition de la politique de transport et de l'offre de services
 - Organisation générale des services de transport
 - Financement des biens mis à disposition du délégataire
 - Versement d'une subvention d'équilibre au Délégataire (contrepartie financière) compte tenu de la gratuité du service pour les usagers
 - Communication institutionnelle

Monsieur le maire certifie, sous sa responsabilité, le caractère exécutoire de cet acte et informe qu'il peut faire l'objet d'un recours auprès du Tribunal Administratif de Grenoble dans un délai de deux mois à compter de sa publication et sa transmission aux services de l'Etat

le..... Stéphane SAUVEBOIS, Maire.

Envoyé en préfecture le 08/08/2024

Reçu en préfecture le 08/08/2024

Publié le



ID : 038-200064434-20240805-DEL2024149-DE

✓ **Missions du DELEGATAIRE :**

- Exploitation du service concédé dans le respect des dispositions du contrat et de la réglementation applicable en vigueur
- Financement des biens nécessaires à l'exploitation des services, autres que ceux mis à disposition par LA COMMUNE
- Entretien des biens mis à disposition par LA COMMUNE et des biens affectés par lui-même
- Communication commerciale et promotion des services

✓ **Régime financier :**

LA COMMUNE versera au délégataire une contrepartie financière composée d'une partie fixe et d'une partie variable en fonction de l'atteinte d'objectifs de fréquentation et de régularité / ponctualité fixés dans le contrat.

La part variable correspondra au total de la rémunération unitaire au voyage pour tous les services et pour toutes les catégories de titres de transport.

La part fixe résiduelle, qui résulte de la différence entre le coût d'exploitation et la part variable précitée, sera ensuite modulée selon l'atteinte des objectifs de qualité de service sur lequel sera engagé le Concessionnaire.

La rémunération totale versée au Concessionnaire correspondra à la somme de la part variable et de la part fixe telles que définies ci-dessus.

La procédure de mise en concurrence des opérateurs est décrite par les dispositions des articles L. 3120-1 et suivants et R. 3121-1 et suivants du code de la commande publique. Cette procédure permettra de choisir un concessionnaire et de définir en détail le contenu de ses obligations contractuelles sur la base des caractéristiques présentées ci-dessus : objet, programme d'investissements, durée du contrat, qualité de service, économie générale du contrat...

La procédure de mise en concurrence sera une procédure ouverte impliquant une réception simultanée des candidatures et des offres.

Le planning prévisionnel est le suivant :

Lancement de l'AAPC : semaine 32

Date limite de remise des candidatures et des offres : semaine 37

Réunion de la Commission de Délégation de service public : semaine 39

Délibération sur le choix du candidat retenu : semaine 41

Envoyé en préfecture le 08/08/2024

Reçu en préfecture le 08/08/2024

Publié le



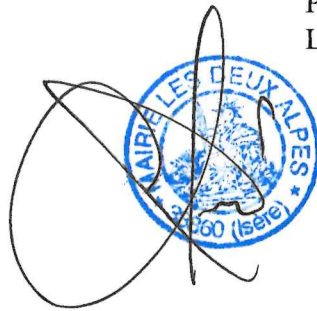
ID : 038-200064434-20240805-DEL2024149-DE

Le conseil municipal ayant entendu cet exposé, après en avoir délibéré et après que Monsieur le Maire ait demandé à chaque conseiller de se prononcer pour ou contre la délibération soumise au vote ou à s'abstenir, à l'unanimité des suffrages exprimés :

- **ENTERINE** le principe du recours à une délégation de service public pour la gestion du service des transports urbains sur le territoire communal ;
- **PREND ACTE** du rapport de présentation sur l'opportunité de recourir à une concession de service sous forme de délégation de service public pour la gestion du service des transports urbains sur le territoire communal ;
- **APPROUVE** les caractéristiques essentielles de la concession et des missions à assurer par le futur concessionnaire telles que présentées, étant entendu qu'il appartiendra à Monsieur le Maire ou à son représentant de négocier avec les candidats ;
- **AUTORISE** Monsieur le Maire à engager la procédure de consultation afférente et à prendre toutes les mesures nécessaires à la mise en œuvre et bonne exécution de la présente.

Fait et délibéré en séance, les jours, mois et ans que dessus. Au registre sont les signatures.

Pour extrait conforme,
Le Maire, Stéphane SAUVEBOIS



Monsieur le maire certifie, sous sa responsabilité, le caractère exécutoire de cet acte et informe qu'il peut faire l'objet d'un recours auprès du Tribunal Administratif de Grenoble dans un délai de deux mois à compter de sa publication et sa transmission aux services de l'Etat

le..... Stéphane SAUVEBOIS, Maire.

Envoyé en préfecture le 08/08/2024

Reçu en préfecture le 08/08/2024

Publié le



ID : 038-200064434-20240805-DEL2024149-DE





Renouvellement du contrat d'exploitation des navettes communales

Rapport sur l'opportunité de recourir à une concession de service sous la forme d'une délégation de service public

Table des matières

I.	Préambule.....	2
II.	Consistance actuelle du service de transport communal.....	2
III.	Objet	3
IV.	Objectifs de la Commune.....	3
V.	Modes de gestion possibles.....	3
	1) La gestion directe.....	4
	1.1) La régie.....	4
	1.2) La société publique locale (SPL).....	4
	2) La gestion déléguée	5
	2.1) La délégation de service public (DSP).....	5
	2.2) Le marché public.....	6
	3) La gestion mixte.....	6
	3.1) La société d'économie mixte locale (SEML)	7
	3.2) La société d'économie mixte à opération unique (SemOp)	7
	3.3) La régie intéressée.....	7
	4) Synthèse – Comparaison synoptique des principaux modes de gestion	8
VI.	Corrélation entre les objectifs de la Commune et le choix de la gestion en DSP.....	8
VII.	Caractéristiques du futur contrat d'exploitation.....	8

I. Préambule

Le présent rapport est exposé à l'appui de la délibération du Conseil municipal en séance extraordinaire prévue le 5 août 2024, conformément aux dispositions des articles L.1411-4 et suivants du CGCT.

II. Consistance actuelle du service de transport communal

Les prestations sont actuellement réparties en 7 lots et exécutées sous l'empire d'un marché public à bons de commande passé sous la forme d'un accord-cadre multi-attributaire :

Lot(s)	Désignation
1	Transports urbains sur la station des Deux Alpes effectués par des véhicules électriques.
2	Transports touristiques Les Deux Alpes- Mont de Lans.
3	Transports de Mont de Lans au marché de Bourg d'Oisans.
4	Transports de Venosc au marché de Bourg d'Oisans.
5	Transports scolaires écoles des Deux Alpes.
6	Transports scolaires école de Mont de Lans.
7	Transports extrascolaires pour toutes les écoles de la Commune, crèche, garderie et Centre de Loisirs.

Il s'agit d'un accord-cadre avec minimum et maximum qui fixe annuellement les limites de commandes suivantes pour l'ensemble des 7 lots :

- ✓ Minimum sur 4 ans : 584 K€ HT
- ✓ Maximum sur 4 ans : 3 780 K€ HT

En 2023, les prestations ont représenté un montant de 967 968,76 € HT (tous lots et toutes saisons confondus, excepté lots relatifs aux transports scolaires chiffrés au total à 86 191,79 94 € HT).

L'ensemble des services sont gratuits pour tous les usagers, sans condition de ressources.

La Commune met gratuitement à la disposition des exploitants :

- ✓ Le mobilier urbain aux points d'arrêt des circuits (poteaux d'arrêt, abris-voyageurs)
- ✓ Le parking des Perrons (pour le stationnement des véhicules affectés au lot 1)

Les véhicules affectés aux services sont propriété des exploitants titulaires des lots ci-dessus.

L'échéance du lot 1 est anticipée au 01 décembre 2024 (initialement, échéance au 31 mai 2025). Les prestations des lots 2 à 7 continueront d'être exploités via le marché précité jusqu'au 31 mai 2025.

En conséquence, la concession de service envisagée par le présent rapport d'opportunité concerne les transports urbains organisés sur la station des Deux Alpes (offre de base).

III. Objet

Conformément aux dispositions des articles L.1411-1 et suivants du CGCT, *les assemblées délibérantes des collectivités territoriales et de leurs groupements se prononcent sur le principe de toute délégation de service public local après avoir recueilli les avis de la commission consultative des services publics locaux (CCSPL) et, le cas échéant, du comité technique. Elles statuent au vu d'un rapport présentant le document contenant les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire.*

Le présent rapport a pour objet d'éclairer le Conseil municipal sur les modes de gestion possibles pour son service public de transport, et de lui permettre de se prononcer sur le principe d'une délégation de service public.

Préalablement à sa présentation en Conseil municipal, le rapport a fait l'objet d'une communication au CST de la Commune. Il est précisé que cette communication est facultative étant donné que le service n'est pas actuellement géré en régie.

Le rapport n'a pas fait l'objet d'une présentation à la CCSPL étant donné que cette consultation est obligatoire pour les communes de plus de 10 000 habitants.

IV. Objectifs de la Commune

Dans le cadre de la future délégation de son service de transport public, la Commune fixe les principaux objectifs ci-dessous :

- ✓ Réduction du nombre de lots et simplification de la gestion administrative du contrat ;
- ✓ Maîtrise budgétaire de la délégation ;
- ✓ Homogénéisation de l'offre de service entre les saisons hiver / été / intermédiaire ;
- ✓ Maintien de la gratuité du service ;
- ✓ Remplacement de l'obligation d'affecter des véhicules électriques (lot 1) par un critère environnemental commun aux futurs lots ;
- ✓ Responsabilisation du (des) exploitant(s) via le transfert d'un risque d'exploitation substantiel ;
- ✓ Qualification juridique des biens de retour affectés au futur contrat (véhicules, système billettique, système d'aide à l'exploitation et d'information des voyageurs –SAEIV–) ;
- ✓ Allongement de la durée du contrat ;
- ✓ Encadrement de la mise à disposition du (des) aire(s) de stationnement des véhicules affectés aux services ;
- ✓ Prise en compte du projet d'aménagement de l'avenue de la Muzelle ;
- ✓ Prise en compte de certains équipements communaux (parking des Glaciers, piscine, patinoire, etc.).

V. Modes de gestion possibles

Le futur service de transport pourra être géré selon un ou plusieurs des modes de gestion présentés ci-dessous.

1) La gestion directe

En droit français, la gestion directe peut prendre la forme d'une **régie** ou d'une **société publique locale** (SPL).

La différence majeure avec la gestion déléguée est l'attribution directe à la régie ou à la SPL du contrat d'exploitation des services, sans mise en concurrence.

1.1) La régie

En vertu des dispositions de l'article L 2221-1 du Code général des collectivités territoriales, LA COMMUNE a la possibilité d'exploiter directement un service public industriel et commercial (SPIC) tel que le transport public de personnes.

Dans ce cas, LA COMMUNE devrait créer une régie dotée soit de la seule autonomie financière, soit de la personnalité morale et de l'autonomie financière conformément aux dispositions de l'article L2221-4 du CGCT :

- ✓ La **régie à simple autonomie financière** fait partie intégrante de la collectivité qui l'a créée. Seul son budget est individualisé. Elle est dotée d'un conseil d'exploitation et est dirigée par un directeur. Le Maire serait le représentant légal et l'ordonnateur de la régie. **Le Conseil municipal détient l'essentiel des pouvoirs.**

- ✓ La **régie dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière** – constituée en Etablissement Public Industriel et Commercial (EPIC) – présente la particularité d'une individualisation affirmée de la gestion des services de transport. Elle est dotée d'un conseil d'administration composé en majorité d'élus, et est dirigée par un directeur qui est le représentant légal et l'ordonnateur de la régie. **Le Conseil d'administration détient l'essentiel des pouvoirs.**

Quelle que soit la forme de la régie, **la collectivité recrute et gère le personnel**. Elle **supporte le risque global d'exploitation** (sur les dépenses et les recettes).

L'exploitation d'un SPIC **confère le statut privé au personnel de la régie**, à l'exception du directeur et de l'agent comptable qui sont sous statut public.

La régie **sera tenue de reprendre le personnel des exploitants actuels** selon les dispositions des conventions collectives applicables (transports urbains / interurbains).

L'attribution directe (sans mise en concurrence) des services à la régie n'exonère pas LA COMMUNE de l'obligation de conclure un **contrat** avec la régie.

1.2) La société publique locale (SPL)

En vertu des dispositions de la loi n° 2010-559 du 28 mai 2010, LA COMMUNE pourrait créer une SPL (société anonyme de droit privé régie par le Code de commerce) avec au moins un autre actionnaire public (par exemple, la Ville de Concarneau). Le capital d'une SPL est à 100% public.

Une SPL ne peut être créée que dans le cadre des compétences de ses actionnaires (difficultés d'interprétation jurisprudentielle non tranchées à ce jour, notamment en ce que chaque actionnaire devrait disposer de l'ensemble des compétences constituant l'objet social de la SPL).

La SPL est contrôlée par ses actionnaires à travers son conseil d'administration.

Les **collectivités actionnaires recrutent et gèrent le personnel**. Elles **supportent le risque global d'exploitation** (sur les dépenses et les recettes).

L'ensemble du personnel de la SPL relève du droit privé.

La **SPL sera tenue de reprendre le personnel des exploitants actuels** selon les dispositions des conventions collectives applicables (transports urbains / interurbains).

L'attribution directe (sans mise en concurrence) des services à la SPL n'exonère pas LA COMMUNE de l'obligation de conclure un contrat avec la SPL.

La SPL, en ce qu'elle regroupe plusieurs collectivités locales, est particulièrement adaptée à un **projet de territoire**.

2) La gestion déléguée

En droit français, la gestion déléguée peut prendre la forme d'une **délégation de service public** (ou concession) ou d'un **marché public**.

Tableau comparatif synoptique DSP / Marché

Item	DSP	Marché
Mise en concurrence	Obligatoire	Obligatoire
Définition du besoin	Conseil municipal	Conseil municipal
Délibération préalable	Oui	Non
Consultation préalable d'organes	CCSPL et CTP (1)	Non
Organe attributaire	Conseil municipal	CAO
Autorisation signature Maire	Conseil municipal	Conseil municipal
Personne responsable du contrat	Maire	Maire
Allotissement	Obligatoire sauf exceptions	Obligatoire sauf exceptions
Gratuité du service	Compatible	Compatible
Durée du contrat	10 à 15 ans maximum	Limitée / forme marché
Responsabilisation de l'exploitant	Forte	Faible
Négociation avec soumissionnaires	Oui	Oui sous conditions (2)
Options (ex : bus électriques)	Possibles	Possibles
Variantes (ex : consistance services)	Possibles - ouvertes	Possibles - encadrées
Biens de retour / reprise (SAEIV...)	Oui	Non

(1) Pas obligatoire (2) En cas d'offres irrégulières ou inacceptables

2.1) La délégation de service public (DSP)

La délégation de service public permet à la collectivité de transférer, à travers une convention, le risque d'exploitation (risque industriel et risque commercial) à une personne privée ou publique appelée délégataire.

La délégation de service public est une **concession** au sens du décret n° 2016-86 du 1^{er} février 2016 relatif aux contrats de concession.

Ce mode de gestion a été instauré par la **loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques** (loi « Sapin »).

L'article 3 de la loi n° 2001-1168 du 11 décembre 2001 **portant mesures urgentes de réformes à caractère économique et financier** (MURCEF) donne la définition suivante de la DSP :

« Une délégation de service public est un contrat par lequel une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service. Le délégataire peut être chargé de construire des ouvrages ou d'acquérir des biens nécessaires au service ».

Pour être qualifiée de DSP, la convention doit prévoir que la rémunération du délégataire est substantiellement assurée par les résultats de l'exploitation et que le délégataire supporte un risque global d'exploitation.

Dans le cas d'un changement de délégataire, le futur opérateur sera tenu de reprendre le personnel de l'actuel selon les dispositions du Code du travail et de la convention collective applicable.

2.2) Le marché public

Le Code de la commande publique définit ce mode de gestion comme des « contrats conclus à titre onéreux entre les pouvoirs adjudicateurs (...) et des opérateurs économiques public ou privés, pour répondre à leurs besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services. »

La passation d'un marché public n'implique pas le transfert du risque commercial, caractéristique essentielle qui conditionne à ce jour l'existence d'une délégation de service public.

L'aléa commercial est entièrement supporté par la collectivité.

Le prestataire est rémunéré par la collectivité sur la base d'un ou plusieurs prix, indépendamment des résultats d'exploitation (l'actuel marché d'exploitation des services urbains de LA COMMUNE est un marché à bons de commande passé avec minimum et sans maximum sur la base de prix unitaires).

Toutefois, les marchés peuvent contenir des clauses incitatives pour les titulaires, par exemple un intéressement financier à la fréquentation des services.

Le futur titulaire du marché sera tenu de reprendre le personnel des exploitants actuels selon les dispositions de la convention collective applicable.

3) La gestion mixte

Il existe aussi des modes de gestion intermédiaires, à mi-chemin entre la gestion directe et la gestion déléguée.

3.1) La société d'économie mixte locale (SEML)

Dans ce cas, LA COMMUNE crée une SEML avec des partenaires privés (obligatoire) et d'autres collectivités (facultatif) pour l'exploitation du réseau de transport.

La SEML est une société commerciale dont la majorité des actions est détenue par la (les) personne(s) publique(s) dont les représentants siègent au conseil d'administration.

Toutefois, LA COMMUNE n'aurait pas le droit d'attribuer directement l'exploitation à la SEML.

LA COMMUNE devrait lancer une procédure de mise en concurrence (DSP ou marché) pour attribuer éventuellement le contrat à la SEML.

3.2) La société d'économie mixte à opération unique (SemOp)

Contrairement à la SEM « classique » ci-dessus, la mise en concurrence a pour objet la recherche d'un ou plusieurs opérateurs économiques. Une fois ces actionnaires retenus, le contrat d'exploitation est attribué directement à la SemOp.

Le choix de recourir à une SemOp est donc prédéterminé en amont de l'appel d'offres.

La SemOp est constituée pour un objet limité exclusivement, à la fois dans le temps et dans son contenu, à la mission confiée par le contrat attribué par la collectivité.

La SemOp est « mono-contrat », c'est-à-dire qu'elle est dissoute de plein droit à l'échéance (normale ou anticipée) du contrat pour lequel elle a été créée.

Seules les collectivités territoriales ou leurs groupements peuvent être l'actionnaire public de référence. Le deuxième actionnaire, ou « actionnaire opérateur », est un opérateur économique, sans préjuger de sa nature juridique (publique ou privée). Il peut être un groupement.

L'actionnaire public de référence détient au moins 34% du capital et des droits de vote, et 85% au plus.

La procédure de mise en concurrence préalable à la constitution de la SemOp est lourde et peu sécurisée juridiquement en raison de son caractère récent (loi du 18 juin 2014).

3.3) La régie intéressée

La régie intéressée est un mode de gestion « parfaitement intermédiaire » entre la gestion directe et la gestion déléguée.

La collectivité est propriétaire des biens ; elle finance et réalise les investissements. Elle supporte l'essentiel du risque global d'exploitation du service.

La rémunération de l'opérateur (dénommé le régisseur) est constituée d'une prime variable en fonction des résultats d'exploitation (dépenses et recettes). Son intéressement est généralement fondé sur des critères tels que le niveau de fréquentation, la maîtrise des dépenses d'exploitation, la qualité de service...

In fine, c'est le degré de l'intéressement octroyé au régisseur qui permet de qualifier juridiquement le contrat en délégation de service public : plus cet intéressement est élevé, plus le contrat peut être qualifié de délégation de service public.

Ce mode de gestion comporte donc un fort risque consubstantiel de requalification en marché public, ce qui explique qu'il y en ait très peu aujourd'hui.

4) Synthèse – Comparaison synoptique des principaux modes de gestion

Modes de gestion	Avantages pour la Collectivité	Inconvénients pour la Collectivité
DSP	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Transfert du risque commercial à l'opérateur (à nuancer selon le contrat... et la concurrence) ✓ Souplesse d'évolution du réseau (avenants, tranches conditionnelles) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mise en concurrence obligatoire ✓ Gouvernance « diluée » dans le contrat ✓ Évolution du réseau encadrée par le régime financier du contrat ✓ Surcoût lié à la marge de l'opérateur
Marché	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Optimisation fiscale (récupération de la TVA grevant le marché) ✓ Liberté tarifaire (l'opérateur ne conserve pas les recettes de trafic) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mise en concurrence obligatoire ✓ Pas de négociation (sauf aléa procédure) ✓ Régime des avenants plus contraignant qu'en DSP (évolution du réseau) ✓ Surcoût lié à la marge de l'opérateur
Régie (2 formes)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Attribution directe ✓ Gouvernance forte ✓ Évolution « naturelle » du réseau ✓ Régulation du marché (dans le cas d'un réseau à exploitation mixte public / privé) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Exposition au risque social ✓ Régie soumise à la comptabilité publique (agent comptable de droit public, dépôts auprès du Trésor Public, contrôle de la CRC...)
SPL	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Attribution directe sans mise en concurrence ✓ Coopération territoriale (notion de bassin de transport) ✓ Comptabilité privée (entreprises) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Obligation de trouver au moins un coactionnaire ✓ Gouvernance partagée entre les actionnaires

VI. Corrélation entre les objectifs de la Commune et le choix de la gestion en DSP

La Commune ne souhaitant pas gérer directement le service (notamment l'interface avec le personnel de conduite), les choix de la régie et de la SPL sont écartés.

Il en va de même pour la gestion mixte (SEM...) qui ne correspond pas au projet de service voulu par le Conseil municipal.

Dès lors, et **compte tenu du fait que la Commune entend conférer un risque d'exploitation au futur opérateur**, il est proposé au Conseil municipal d'opter pour une **concession de service sous la forme d'une délégation de service public (DSP)**.

Ce mode de gestion est le plus à même de satisfaire les attentes de la Commune (résumées en introduction) qui vont dans le sens d'une souplesse de gestion et d'une forte adaptabilité du contrat.

VII. Caractéristiques du futur contrat d'exploitation

Les principales caractéristiques du contrat et les missions à assurer par le délégataire seront les suivantes :

✓ Périmètre de la délégation :

Services de transport urbain organisés sur la station des Deux Alpes (offre de base) et sur le territoire communal (options), excepté transports scolaires.

- ✓ **Forme du futur Déléataire** : société dédiée à l'exploitation du service [à confirmer].

- ✓ **Contrat de concession à contrepartie financière** : Le Déléataire exploitera le service à ses risques et périls. Il sera engagé sur des montants annuels forfaitaires de dépenses ainsi que sur des niveaux de fréquentation (nombre de voyages) pour toute la durée du contrat. Sa rémunération sera directement liée à l'exploitation du service délégué et à l'atteinte d'objectifs de performance (fréquentation, ponctualité...) définis et quantifiés dans la convention (ou contrat). Le contrat est qualifié de contrat de concession en ce que l'essentiel des biens appartiennent au Déléataire, ce qui n'exclut pas l'inclusion d'éléments d'affermage, c'est-à-dire la mise à disposition de certains biens par LA COMMUNE (voir ci-dessous).

- ✓ **Durée du contrat** : **7 ans**, compte tenu d'un délai normal et suffisant d'amortissement économique et comptable des véhicules et autres biens acquis par le Déléataire, et affectés à l'exploitation du service délégué (voir ci-dessous).

- ✓ **Biens mis à disposition par LA COMMUNE** :
 - **Mobilier urbain** (poteaux d'arrêt, abris-voyageurs) aux points d'arrêt des circuits
 - **Aire(s) de stationnement** dédiée(s) aux véhicules de transport public

- ✓ **Biens affectés par le DELEGATAIRE** :
 - **Véhicules** de transport public (autobus et/ou autocars) et véhicules de service
 - **Dépôt-atelier** pour la maintenance et le remisage du matériel roulant précité
 - **Système de géolocalisation** des véhicules
 - **Système billettique** permettant de mesurer précisément la fréquentation des services
Remarque importante : les usagers devront être porteurs d'un badge de transport à valider à la montée dans les véhicules ; à défaut, un système de cellules compteuses automatiques installées dans les bus sera mis en place [à confirmer]
 - **Système d'aide à l'exploitation et d'information des voyageurs** (SAEIV) à paramétrer selon les exigences de LA COMMUNE
 - **Autres biens** nécessaires à l'exploitation du service délégué (outillage...)

- ✓ **Prérogatives de LA COMMUNE** :
 - Définition de la politique de transport et de l'offre de services
 - Organisation générale des services de transport

- Financement des biens mis à disposition du délégataire (notamment le mobilier urbain)
- Versement d'une subvention d'équilibre au Délégataire (contrepartie financière)
- Communication institutionnelle

✓ **Missions du DELEGATAIRE :**

- Exploitation des services dans le respect des dispositions du contrat de service public et de la réglementation applicable en vigueur
- Financement des biens nécessaires à l'exploitation des services, autres que ceux mis à disposition par LA COMMUNE
- Entretien des biens mis à disposition par LA COMMUNE et des biens affectés par lui-même
- Distribution des badges de transport gratuit auprès du public, en lien avec l'Office de tourisme et le délégataire du domaine skiable communal [à confirmer]
- Communication commerciale et promotion des services

✓ **Régime financier :**

LA COMMUNE versera au délégataire **une contrepartie financière composée d'une partie fixe et d'une partie variable** en fonction de l'atteinte d'objectifs de fréquentation et de régularité / ponctualité fixés dans le contrat.

La part variable correspondra au total de la rémunération unitaire au voyage pour tous les services et pour toutes les catégories de titres de transport.

La part fixe résiduelle, qui résulte de la différence entre le coût d'exploitation et la part variable précitée, sera ensuite modulée selon l'atteinte des objectifs de qualité de service sur lequel sera engagé le Concessionnaire.

La rémunération totale versée au Concessionnaire correspondra à la somme de la part variable et de la part fixe telles que définies ci-dessus.

La qualification de la subvention en contrepartie financière emportera la récupération intégrale de la TVA sur les prestations payées par LA COMMUNE.