

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU BASSIN DE POMPEY
Siège : Rue des 4 éléments - Pompey

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS
DU CONSEIL DE COMMUNAUTÉ

Séance du 12 avril 2018

Le Conseil de Communauté du Bassin de Pompey s'est réuni en séance ordinaire, le 12 avril à 20h30, à **L'Espace Multi Services Intercommunal**, sous la présidence de Laurent TROGRIC, Président, après convocation légale adressée le 6 avril 2018. Le secrétariat de séance a été tenu par M. MACHADO (Bouxières-aux-Dames).

Présents	
<i>Bouxières-aux-Dames</i>	MME LOZINGUEZ-M. MACHADO - MME RASCAGNERES-GARCIA-
<i>Champigneulles</i>	M. DETHOU -M. MARLIN - MME PLAYE - MME SCHREIBER - MME SCHWARZ - M. VERGANCE
<i>Custines</i>	MME HENRY - M. JULIEN - M. VERY
<i>Faulx</i>	MME LEPRUN (suppléante de M.GRANDIEU)
<i>Frouard</i>	M. BARTOSIK - M. BECKER - MME DROUOT - MME FOUET - M. GRANDBASTIEN - MME ROTA M. TRANCHINA
<i>Lay-St-Christophe</i>	MME BEGORRE-MAIRE
<i>Liverdun</i>	M. BERNARDO - M. DOSE
<i>Malfeloy</i>	MME DOUGOUD
<i>Millery</i>	M. BERGEROT
<i>Pompey</i>	M. TROGRIC - M. FALCETTA - MME GEOFFROY
<i>Saizerais</i>	M. HALLIER
Absents représentés	
<i>Bouxières-aux-Dames</i>	M. LAPORTE à M. MACHADO
<i>Lay-St-Christophe</i>	M MEDART à MME BEGORRE MAIRE
<i>Liverdun</i>	M. HUET à M. BERNARDO MME GUENSER à M. DOSE
<i>Marbache</i>	M. MAXANT à M. TROGRIC
<i>Pompey</i>	M. KUHN à MME GEOFFROY MME VILLEMIN à M. FALCETTA
Excusés	
<i>Champigneulles</i>	M. FELICANI
<i>Liverdun</i>	MME DILLMANN -M. KOCH
<i>Montenoy</i>	M. POINT

N°20 – DA du 12/04/2018

Rapporteur : Monsieur le Président

**Services de transport du bassin nancéien – choix du mode de
gestion des services de mobilité groupés du SMTSN, du Bassin de
Pompey et de la CC du Pays du Sel et du Vermois à compter de
2019**

Le Conseil Communautaire a acté le 22 février dernier le calendrier de travail de la procédure de renouvellement du futur contrat de service de transport urbain. Celui-ci prévoyait notamment la présentation du rapport sur le choix du mode de gestion, étape nécessaire afin d'enclencher les procédures administratives de renouvellement.

S'appuyant sur la convergence des calendriers, le Syndicat Mixte des Transports Suburbains de Nancy (SMTSN), le Bassin de Pompey et la Communauté de Communes des Pays du Sel et du Vermois ont décidé d'agir dans le cadre d'un groupement d'autorités concédantes en septembre 2017. La gestion future des réseaux de transport public de chacun sera commune à partir de 2019, selon les

modalités du présent rapport sur le choix du mode de gestion, soumis aux trois assemblées délibérantes selon les mêmes termes, et à la commission consultative des services publics locaux du SMTSN, en application des dispositions de l'article L1411-4-du CGCT.

Le SMTSN a confié l'exploitation de son réseau de transport et du partage des recettes de l'intégration tarifaire à KEOLIS PAYS NANCEEN (KPN), dans le cadre d'un **contrat de Délégation de Service Public conclu initialement du 1^{er} juin 2009 au 31 mai 2017, prolongé à ce jour jusqu'au 31 décembre 2018**. Le régime financier est celui de la contribution forfaitaire.

La CC du Bassin de Pompey (CCBP) a délégué la gestion de son réseau de transport collectif LE SIT à KEOLIS BASSIN DE POMPEY (KBP) dans le cadre d'un contrat de Marché Public (lot 1 Lignes régulières et lot 2 TAD) conclu pour **une durée de 5 ans du 1^{er} mars 2014 au 28 février 2019** (tranche ferme et tranche conditionnelle). Elle est reliée au Grand Nancy par les lignes SUB NORD.

La CC du Pays du Sel et du Vermois (CCPSV) a pris la compétence Mobilité au 1^{er} janvier 2017 et va mettre en œuvre sa politique de mobilité par le contrat défini dans le cadre du mode de gestion retenu dans le présent rapport. Elle est reliée au Grand Nancy par les lignes SUB EST.

La Métropole du Grand Nancy a une procédure de DSP en cours au titre de ses compétences « mobilités urbaines », qui succèdera au contrat actuel s'achevant le 31/12/2018. Son prochain contrat est aussi prévu pour que les usagers bénéficient d'un réseau unique. L'existence de ces deux contrats pour mettre en œuvre un réseau unique permettra a priori de concilier plus avantageusement qu'avec un seul la gestion des spécificités techniques (GNV, électricité, travaux tram...), les bénéfices et économies d'envergure sur certains aspects, et les rendements décroissants sur d'autres, tout en augmentant le niveau de concurrence. L'architecture entre les deux contrats restera perfectible à chacune des étapes ultérieures.

La CC de Moselle et Madon (CCMM) gère son réseau de transports collectifs T'MM en régie. Elle est reliée par les lignes SUB OUEST au Grand Nancy.

La Région Grand Est est membre du SMTSN depuis le 1^{er} janvier 2017, par transfert du Conseil Départemental de Meurthe-et-Moselle à cette date. Elle est par ailleurs l'autorité organisatrice des services de transport de personnes hors des ressorts territoriaux des AOM. Or un grand nombre d'usagers prennent le train pour se déplacer à l'échelle du bassin. Ils utilisent d'ailleurs pour la plupart un titre de transport suburbain unique (cf. intégration tarifaire). A l'échelle du bassin de Nancy, pour un trajet suburbain, il existe un avantage majeur du train sur la route. Le réseau de transports publics routiers suburbains est nécessairement complémentaire aux services /dessertes ferroviaires relevant de décisions régionales.

Le rapport propose de décider de la gestion des services publics de mobilité de ces trois autorités organisatrices (SMTSN, CCBP, et CCPSV), avec un seul contrat de délégation de service public pour une durée de l'ordre de 5,5 ans. Pour leur performance commerciale, leur meilleure utilité publique et diminuer les coûts, ils seront rassemblés dans un réseau unique de "services de transports du bassin nancéien".

Ce contrat partagé ne préjuge pas de l'intégration des réseaux ou des autorités organisatrices de la mobilité du Bassin de Nancy. A l'inverse, il ouvre la possibilité d'un réseau de transport commun entre les membres, et/ou d'une autorité

organisatrice commune, en dégageant ces processus de contraintes techniques ou juridiques.

Les modes de gestion possibles

Deux possibilités existent juridiquement :

- la gestion directe, en régie
- la gestion déléguée, confiée à une entreprise.

La gestion directe consiste à exploiter directement par la collectivité le service de transport en définissant les règles de gestion et en assumant les moyens techniques, financiers et humains nécessaires à la gestion du service. Elle en aurait la gestion quotidienne et globale, dans la limite des prestations confiées à des entreprises dans le cadre de marchés de services, de fournitures ou de travaux.

La gestion déléguée, formule retenue par le SMTSN historiquement, consiste à confier à une entreprise un contrat global de gestion de son réseau de transports publics par une procédure de mise en concurrence ouverte (avec options, variantes et négociations), de délégation de service public.

Une analyse comparative des modes de gestion est détaillée dans le rapport ci-annexé.

Le choix du mode de gestion

Le rapport, en annexe de la délibération, détaille, d'une part, l'évaluation des différents modes de gestion concluant au bénéfice d'une délégation de service public, avec une rémunération du délégataire substantiellement assurée par les résultats d'exploitation d'un contrat d'affermage, et, d'autre part, les principes retenus pour définir le périmètre, la durée, les enjeux et objectifs du contrat de service.

Au regard de ces différentes analyses, des charges d'exploitation du service, des investissements, il est proposé de passer une convention de délégation de service public, constituant la solution la plus adaptée à l'exploitation du réseau de mobilité urbaine.

La collectivité détermine les principes de l'offre de transport qu'elle souhaite et le cadre des dispositions financières, techniques et méthodologiques dans lesquels s'inscrire (critères d'évaluation des offres).

Le contrat de service qui définira in fine les engagements de délégataire retenu précisera, en particulier, la compensation financière annuelle (besoin en fonds publics), le partage des risques et le niveau et la qualité de service. La collectivité, propriétaire de la plupart des actifs et des matériels nécessaires à l'exploitation (matériels roulants, dépôt, stations, arrêts, voiries, sites propres, infrastructure d'alimentation en énergies...), les met par le contrat de service à la disposition du délégataire.

Périmètre du futur contrat

Le contrat portera sur l'exploitation des services de mobilité relevant des compétences des trois membres du groupement d'autorités concédantes.

Le périmètre pourra également inclure des services de mobilité innovants, y compris identifiés par les réflexions menées au cours des différentes études et consultations.

Durée du futur contrat

Il est proposé une durée de contrat de l'ordre de cinq ans et demi (5,5 ans), pour tenir compte des investissements du futur délégataire en termes de mise en œuvre de la restructuration du réseau, de la gestion du personnel et du marketing.

Les autres caractéristiques proposées pour cette future délégation de service public figurent au rapport ci-annexé.

La procédure sera menée conformément aux articles L.1411-1 à L.1411-18 et 1413-1 du Code général des collectivités territoriales, ainsi qu'à l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016, relative aux contrats de concession et au décret n° 2016-86 du 1^{er} février 2016 relatif aux contrats de concession.

Objectifs assignés au futur délégataire

Au regard des perspectives nouvelles dans l'organisation des mobilités à l'échelle du Bassin nancéien, à commencer par le Groupement d'Autorités Concédantes proposant cette DSP, les candidats qui disposeront de ces nouvelles marges de manœuvre et de ce nouvel environnement proposeront une offre qui sera évaluée par le degré d'atteinte des objectifs suivants :

- 1-Un objectif global de performance ;
- 2-La prise en compte de la diversité des échelles de chaque EPCI et des enjeux globaux à l'échelle du bassin nancéien ;
- 3-Un objectif d'adaptation commerciale de l'offre à l'évolution des besoins de déplacements et du contexte ;
- 4-Une augmentation des recettes tarifaires et commerciales et de la fréquentation ;
- 5-Un reporting de qualité aux autorités délégantes.

Rémunération du délégataire

L'exploitation de la délégation s'effectue aux risques et périls du délégataire.

Le délégataire devra se rémunérer par une contribution financière variable versée par l'autorité délégante, en fonction des recettes réelles du trafic perçues en euros H.T. auprès des usagers.

Une contribution financière forfaitaire sera par ailleurs versée par la collectivité locale autorité délégante, en contrepartie des sujétions tarifaires et de service public imposées au délégataire.

Le montant annuel de cette contribution financière forfaitaire sera arrêté à partir des engagements financiers du délégataire sur les prévisions de charges et de recettes. Ces éléments financiers seront négociés durant la procédure de consultation.

Options :

Des options pourront être demandées aux candidats pour les éléments de la politique des transports que l'Autorité délégante n'est pas certaine de mettre en œuvre durant le contrat et/ou pour lesquels elle a besoin d'éléments pour prendre sa décision.

Les candidats devront remettre une offre pour chacune des options demandées, dans la forme demandée dans le règlement de consultation et selon le contenu exposé dans le document programme.

Les options n'engagent pas la collectivité.

Variante :

Les candidats pourront proposer des variantes par rapport au programme de consultation : il s'agit de propositions permettant, selon les candidats, d'obtenir de meilleurs résultats.

Contrôle :

Les autorités délégantes, disposeront d'un droit d'audit et de contrôle permanent sur l'exercice par le délégataire de sa mission : ainsi, pour satisfaire aux exigences de l'article L. 1411-3 du Code général des collectivités territoriales, le délégataire devra remettre chaque année à l'autorité délégante un compte-rendu technique, un compte-rendu financier, un rapport comportant l'ensemble des éléments nécessaires à l'appréciation par le délégant des conditions d'exploitation du réseau, de la qualité du service ainsi que de son évolution, ainsi qu'un compte d'exploitation.

Par ailleurs, les autorités délégantes disposeront du droit de contrôle sur pièces, aux fins de vérification des renseignements donnés par le délégataire dans les documents énumérés ci-dessus.

Le calendrier prévisionnel de la procédure, acté par la délibération du 22 février, dernier se précise :

Mars 2018 : Délibération sur le choix du mode de gestion par le Syndicat Mixte des Transports

5 Avril 2018 : Délibération sur le choix du mode de gestion par le Conseil Communautaire du Bassin de Pompey

Avril 2018 : Publication de l'avis de publicité

Mai-juin 2018 : Réception des candidatures

Juin 2018 : Envoi du Dossier de consultation des entreprises agréées

Octobre 2018 : Remise des offres

Novembre 2018 : Analyse des offres

1ère quinzaine de décembre 2018 : Réunion de la Commission DSP pour rendre l'avis sur les offres

Janvier-février 2019 : négociations

Mars 2019 : remise des offres finales sous quinzaine, analyse et choix du candidat pressenti comme futur délégataire sous quinzaine, rédaction du rapport du Président sur le choix du candidat pressenti futur délégataire

Fin mars 2019 : envoi du rapport du Président à l'ensemble des délégués

Mi-avril 2019 : Délibération du conseil syndical pour le choix du délégataire

Mai 2019 : Formalités administratives finales

1er Juin 2019 : entrée en vigueur du contrat de DSP

Septembre-octobre 2019 : mise en service des premières étapes du projet contractuel (nouveau réseau de Mobilité) ;

Reprise de l'exploitation des lignes :

1er juin 2019 pour le réseau SUB, le SIT et les services existants de transports de la CCPSV

Au fur et à mesure des échéances de contrats de transport pour les lignes transférées à la CCPSV par la Région.

1er septembre ou 1er octobre 2019 : mise en œuvre du nouveau réseau de mobilité (projet contractuel)

Je vous laisse le soin d'en délibérer.

Délibération

- Vu le rapport soumis à son examen,
- Après avis favorable du bureau communautaire,

Le Conseil de Communauté, après en avoir délibéré,

APPROUVE le principe de la délégation de service public pour un contrat unique d'exploitation des transports du bassin nancéien incluant les services de mobilité de compétence du SMTSN, de la CCBP et de la CCPSV en groupement d'autorités concédantes, selon les modalités exposées dans le rapport de présentation ci-annexé.

AUTORISE Monsieur le Président du Syndicat mixte, au titre de ses missions de coordonnateur du Groupement d'Autorités Concédantes, ou son représentant, à engager et à conduire les procédures pour la délégation de service public, et notamment à négocier les propositions recueillies à la suite de la mise en concurrence, étant entendu que la délégation définitive fera l'objet d'une délibération ultérieure, après présentation du dossier aux assemblées délibérantes des membres du Groupement.

VOTE A L'UNANIMITE

Fait et Délibéré en séance

le dit jour

Ont signé au registre tous
les membres présents

Pour copie conforme,

Le Président



Laurent TROGRIC