



EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS

du Conseil de Communauté de l'agglomération dijonnaise

Séance du jeudi 25 septembre 2008

Président : M. REBSAMEN

Secrétaires de séances : Mlle KOENDERS et M. LAMBOROT

Membres présents :

M. François REBSAMEN	M. Alain MILLOT	M. Roland PONSAA
M. Pierre PRIBETICH	M. Didier MARTIN	M. François NOWOTNY
M. Jean ESMONIN	M. Benoît BORDAT	Mme Christine MASSU
M. Gilbert MENUT	M. Joël MEKHANTAR	Mme Dominique BEGIN-CLAUDET
M. Rémi DETANG	M. Christophe BERTHIER	M. Michel FORQUET
M. Jean-Patrick MASSON	M. Philippe DELVALEE	M. Claude PICARD
M. José ALMEIDA	M. Georges MAGLICA	M. Gaston FOUCHERES
M. Jean-François DODET	Mme Françoise TENENBAUM	M. Pierre PETITJEAN
M. François DESEILLE	Mme Anne DILLENSEGER	Mme Claude DARCIAUX
M. Laurent GRANDGUILLAUME	Mme Christine DURNERIN	M. Jean-Philippe SCHMITT
M. Michel JULIEN	Mme Nelly METGE	M. Philippe GUYARD
Mme Marie-Françoise PETEL	Mme Elisabeth BIOT	M. Pierre-Olivier LEFEBVRE
M. Gérard DUPIRE	Mlle Nathalie KOENDERS	M. Gilles MATHEY
M. Jean-François GONDELLIER	M. Alain MARCHAND	M. Jean-Claude GIRARD
Mme Catherine HERVIEU	Mme Hélène ROY	Mme Françoise EHRE
M. Jean-Claude DOUHAIT	M. Mohamed BEKHTAOUI	M. Patrick BAUDEMONT
M. Jean-Paul HESSE	Mme Jacqueline GARRET-RICHARD	Mme Geneviève BILLAUT
Mlle Badiaâ MASLOUHI	Mme Joëlle LEMOUZY	M. Michel BACHELARD
M. Yves BERTELOOT	M. Jean-Yves PIAN	M. Rémi DELATTE
M. Patrick MOREAU	Mlle Stéphanie MODDE	M. Philippe BELLEVILLE
M. Dominique GRIMPRET	M. Alain LINGER	M. Norbert CHEVIGNY
M. Jean-Pierre SOUMIER	M. Pierre LAMBOROT	M. Christian PARIS
M. André GERVAIS	M. Louis LAURENT	Mme Noëlle CABBILLARD.

Membres absents :

M. Patrick CHAPUIS	Mme Colette POPARD pouvoir à M. Gérard DUPIRE
M. Lucien BRENOT	M. François-André ALLAERT pouvoir à M. Pierre PRIBETICH
M. Michel ROTGER	Mlle Christine MARTIN pouvoir à Mme Nelly METGE
	Mme Marie-Josèphe DURNET-ARCHEREY pouvoir à M. Didier MARTIN
	M. Mohammed IZIMER pouvoir à Mlle Badiaâ MASLOUHI
	Mme Myriam BERNARD pouvoir à M. Mohamed BEKHTAOUI
	M. Philippe CARBONNEL pouvoir à M. Patrick MOREAU
	Mme Fadoua LALOUCHE pouvoir à M. Roland PONSAA
	M. Nicolas BOURNY pouvoir à M. Jean-Philippe SCHMITT
	M. Murat BAYAM pouvoir à M. Jean-Paul HESSE.

OBJET : DEPLACEMENTS

Transports urbains - Choix du mode de gestion - Principe de délégation en application des articles L 1411-1 et suivants du Code Général des collectivités territoriales

Le Grand Dijon a confié au groupement « Jonction Etudes Conseil – ECOSI - 2B2P – TAJ », une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage dans le cadre de la délégation du service public de transports qui a réalisé une analyse du contrat en vigueur et formulé des propositions d'évolution.

1 – LE CONTRAT EN VIGUEUR

La Communauté d'Agglomération du Grand Dijon a conclu avec la société Kéolis et sa filiale, la Société des Transports de la Région Dijonnaise (STRD), une convention de délégation de service public de type contribution financière forfaitaire pour une durée de six (6) ans à compter du 1^{er} janvier 2003. Son échéance était donc fixée au 31 décembre 2008.

Ce contrat a fait l'objet de 14 avenants, dont un avenant n° 12 en date du 22 février 2007, dont l'objet était de prolonger pour une durée d'un an le contrat. Son échéance est par conséquent fixée au 31 décembre 2009.

L'analyse des dispositions contractuelles a eu dans un premier temps pour objet de mettre en évidence les principaux mécanismes adoptés en 2002 et de proposer des pistes d'amélioration qu'ils conviendraient de discuter dans le cadre du renouvellement du prochain contrat.

Ceci étant, le Grand Dijon ayant décidé la réalisation d'un Transport en commun en site propre (TCSP) (dont les caractéristiques ne sont pas à ce jour définitivement arrêtées), le débat sur le choix du mode de gestion comporte un enjeu financier non négligeable pour le Grand Dijon au travers du montant de la contribution qu'il verse à l'exploitant.

Dans ce contexte, il convient de rappeler les principales options susceptibles de se présenter au Grand Dijon pour le choix du mode de gestion.

2 - PRÉSENTATION DES MODES DE GESTION

La LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982) a consacré les transports publics de voyageurs comme un service public relevant de la compétence exclusive des collectivités publiques.

La LOTI, instaure dans son article 7-II, le libre choix d'exploitation du service :

- soit le service public est directement organisé en régie par l'autorité organisatrice,
- soit il est exécuté par une entreprise dans la cadre d'une convention conclue avec l'autorité organisatrice.

2-1- La gestion directe

Le décret n° 85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes, pris en application de la LOTI, distingue deux formes de régies que sont : la régie dotée de la seule autonomie financière et l'établissement public à caractère industriel et commercial.

2.1.1 - La régie dotée de la seule autonomie financière

Dans cette hypothèse, la régie financière est dotée de la seule autonomie financière et non de la personnalité morale. Le décret susvisé comporte trois articles succincts relatifs au mode de fonctionnement des régies dotées de la seule autonomie financière :

- Article 18 : Le directeur est désigné par l'exécutif de l'autorité organisatrice. Il agit dans le cadre des délégations reçues de l'autorité organisatrice,
- Article 19 : L'agent comptable est le comptable de la collectivité locale concernée,
- Article 20 : Les recettes et les dépenses de la régie font l'objet d'un budget annexe à celui de l'autorité organisatrice.

Faute de dispositions plus précises relatives aux modalités d'organisation (statuts, montant de la dotation initiale) et de fonctionnement des régies dotées de la simple autonomie financière, il conviendra de se référer aux dispositions des articles L 2221-1 à L 2221-14 (dispositions applicables aux régies) et R 2221-72 à 94 (Dispositions propres aux régies dotées de la seule autonomie financière, chargées de l'exploitation d'un service public à caractère industriel et commercial) du Code Général des Collectivités Territoriales.

2.1.2 - La régie dotée de l'autonomie financière et de la personnalité morale

Dans ce cas, la régie a une personnalité juridique propre, distincte de l'autorité organisatrice, et bénéficie de l'autonomie financière. Elle dispose en conséquence de ses propres structures.

L'autonomie de l'établissement public se traduit par l'exercice du pouvoir de décision conféré à la régie à travers les délibérations de son conseil d'administration.

C'est en effet le conseil d'administration qui décide de l'ensemble des questions relatives au fonctionnement de la régie, ce qui n'est pas le cas de la régie dotée de la seule autonomie financière : vote du budget, sort des biens de la régie, affectation du résultat, création et suppression des emplois. Les organes de la régie personnalisée disposent d'une plus grande autonomie de gestion.

La régie est administrée par un conseil d'administration qui élit en son sein son président. Le conseil d'administration est composé d'au moins neuf membres ; il comprend des représentants du personnel sans que le nombre de ces derniers puisse excéder le tiers des membres du conseil.

Les administrateurs sont désignés par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice. La durée de leur mandat est de trois ans ; ce mandat est renouvelable.

Le directeur est nommé par le conseil d'administration. Il est responsable de son activité devant le conseil d'administration. Il assiste aux séances de cette assemblée. Outre les pouvoirs qui peuvent lui être délégués par le conseil d'administration, il a autorité sur le personnel, fixe l'organisation du travail, prépare le projet du budget et en assure l'exécution.

L'agent comptable est soit un comptable direct du Trésor nommé par le ministre chargé du budget après information préalable de l'autorité organisatrice, soit un agent comptable spécial nommé par le Préfet, sur proposition du conseil d'administration, après avis du trésorier payeur général et placé sous l'autorité administrative du directeur.

Le règlement intérieur détermine les modalités juridiques et financières de fonctionnement de la régie. Le cahier des charges fixe les obligations de la régie à l'égard des usagers et des tiers. Les règles budgétaires applicables aux régies sont celles qui sont établies pour les collectivités locales.

2-2 - La gestion contractuelle

L'exploitation d'un réseau de transport peut être gérée dans le cadre d'un contrat, qui relève pour ses modalités de passation soit du code des marchés publics, soit de la délégation de service public (loi Sapin du 29 janvier 1993 dont les dispositions sont codifiées aux articles L.1411-1 et suivants du CGCT).

2.2.1 - La délégation de service public

La délégation de service public est un contrat qui permet à la collectivité tout en finançant ce service, de transférer le risque d'exploitation à une personne privée ou publique. L'article L 1411-1 du code général des collectivités territoriales est rédigé comme suit : *«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».*

Trois éléments sont dorénavant à prendre en compte pour caractériser une convention de délégation de service public :

- Le délégant est une personne morale de droit public
- Le contrat a pour objet la gestion d'un service public (avec la possibilité de confier au délégataire - la construction des ouvrages ou d'acquérir les biens)
- La rémunération est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service.

La délégation de service public implique que le délégataire se voit confier une mission globale et complète, et ne saurait être assimilé à un prestataire de service. Il faut par conséquent que le délégataire soit en charge de la gestion et de l'exploitation du service c'est-à-dire combine un ensemble de moyens financiers, matériels, humains et techniques dans le but de délivrer à des usagers, une prestation définie par l'autorité organisatrice.

2.2.2 - Le marché public

La passation d'un marché public n'implique pas dans le principe un transfert de risque commercial à l'exploitant, lequel risque est consubstantiel de la délégation de service public. La rémunération du prestataire est effectuée par l'autorité organisatrice sur la base d'un **prix forfaitaire** (coût kilométrique

par exemple) qui couvre les charges d'exploitation de l'entreprise sur la base d'une offre de service donnée et ce, sans aucun lien en théorie avec les résultats commerciaux fonction de la fréquentation.

Quel que soit le résultat de son activité, le prestataire n'en subira donc pas les conséquences financières et sera rémunéré à hauteur du prix contractuellement défini dans l'acte d'engagement, sauf à intégrer un mécanisme de bonus/malus en fonction du niveau de fréquentation par exemple. Toutefois, il conviendra de quantifier et de plafonner le système bonus/malus afin d'éviter un risque de requalification du marché en convention de délégation de service public.

Par ailleurs, la passation d'un tel contrat impliquera la mise en place d'une organisation comptable particulière pour la perception et la gestion des recettes du service. En effet, dans le cadre d'un marché public, les recettes encaissées par le prestataire auprès des usagers doivent être reversées dans les comptes de la communauté d'agglomération. Considérées comme des fonds publics, leur encaissement est soumis aux règles de la comptabilité publique. Une régie de recettes devra par conséquent être instituée pour l'encaissement de fonds publics, conformément aux dispositions du décret du 29 décembre 1997 relatif aux régies d'avances et de recettes (interdiction de la mise en place d'un mandat de perception – Avis du CE du 13 février 2007)

Le prestataire aura l'obligation de reverser la recette dans la caisse du comptable public et de procéder à une reddition des comptes avec les justificatifs comptables au minimum une fois par mois au Grand Dijon.

Les marchés à bons de commande.

Une mention particulière sera faite à ce type de marché qui peut être une solution pratique pour gérer les modifications d'offre de transport sur le réseau de bus pendant les travaux de construction du TCSP qui occasionnent des modifications d'itinéraires et d'horaires de certaines lignes de bus au cas où toutes les modifications ne pourraient pas être prévues à l'avance :

« Si l'acheteur public n'est pas en mesure de connaître précisément à l'avance les quantités à commander ou s'il a des raisons de douter de la possibilité de réaliser en une seule fois l'ensemble d'un programme, il peut avoir recours à un marché à bons de commande... Il peut désormais être conclu sans maximum ni minimum, ce qui donne plus de liberté à l'acheteur public qui n'est plus tenu de garantir dès le départ un minimum de dépenses. ..Toutefois, lorsque le pouvoir adjudicateur a une visibilité sur les quantités souhaitées, il a intérêt à conclure des marchés à bons de commande avec un minimum et un maximum, permettant d'obtenir des offres économiquement plus avantageuses » (circulaire d'application du code des marchés publics - 3 août 2006).

3 - LA CARACTÉRISATION DES MODES DE GESTION

Dans le choix du mode de gestion de son réseau de transports, l'autorité organisatrice bénéficie par conséquent d'une alternative entre : «faire» ou «faire-faire», c'est à dire choisir entre la gestion directe ou la gestion contractuelle avec un degré plus ou moins important d'autonomie accordé à l'exploitant.

Chacun des deux modes de gestion présente ses avantages et ses inconvénients. Toutefois, le critère essentiel de distinction est celui du transfert de risque, qui dans le domaine des transports se caractérise notamment par le **risque financier** (la maîtrise des charges), le **risque commercial** (la fréquentation des services).

Si l'autorité organisatrice supporte l'intégralité des risques dans l'hypothèse d'une gestion directe, ce dernier est transféré pour l'essentiel au délégataire en cas de gestion déléguée, réserve faite du risque pénal de la Collectivité (responsabilité pénale des personnes morales) qui subsiste quel que soit le mode de gestion du service. Cela dépend du niveau de délégation du risque qu'elle entend supporter :

- Internalisation importante dans le cadre d'une régie, limitée dans le cas d'un établissement public (EPIC), notamment en matière sociale : dans le premier cas, l'ensemble du personnel roulant et non roulant est intégré sous la responsabilité directe de l'AO (régie à simple autonomie financière), dans le cas de l'Epic, le personnel relève du droit privé mais non sans lien avec l'AO
- Externalisation plus ou moins limitée dans le cadre d'un marché public mais totale avec la délégation de la gestion du service à une entreprise privée, l'autorité organisatrice reportant alors dans un cadre défini au préalable le risque d'exploitation et le risque commercial sur un tiers extérieur.

D'un point de vue technique, l'autorité organisatrice a toutefois la possibilité en régie (directe ou en EPIC) de se faire assister par un groupe dans le cadre d'une convention d'assistance, ou de sous-traiter une partie du service à un prestataire privé dans le cadre de marchés publics (par exemple pour la production du service et/ou l'entretien des biens). Dans ce cas, la régie dotée de l'autonomie financière ou l'EPIC sont assujettis aux procédures prévues par le code des marchés publics.

En principe, la gestion directe en régie est destinée à permettre une meilleure maîtrise du service par l'autorité organisatrice : strict contrôle des modalités de fonctionnement, transparence totale de l'information, maîtrise de l'action commerciale et sociale, absence de marges et d'impôts sur les sociétés, etc. Un tel choix suppose cependant que l'autorité organisatrice dispose dans une large mesure des outils de cette maîtrise ou bénéficie d'une assistance : capacité à organiser la production (graphique, roulements, remplacement en cas d'absence, etc.), capacité à mettre en œuvre une politique commerciale et marketing dynamique, développement technologique et commercial...

La délégation de service public ou dans une moindre mesure le marché public présente des caractéristiques différentes en terme d'organisation et de gestion : elle permet d'abord d'externaliser les responsabilités de l'exploitation du réseau, au niveau de la production du service (marché public) de la politique commerciale et marketing (D.S.P.), de bénéficier du savoir-faire des exploitants (graphicage, roulements, formation du personnel,...), de pouvoir le cas échéant bénéficier d'économies d'échelle grâce à une organisation optimisée du réseau de transport (détachement à temps partiel de personnes de la direction régionale, assistance du siège, etc.).

4 - LE CHOIX DU CONTRAT : DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC OU MARCHÉ PUBLIC ?

Ce choix dépend essentiellement du type de contrat que l'autorité organisatrice désire mettre en œuvre. Dans le domaine des transports publics de voyageurs, il existe trois grands types de relations contractuelles. Ce choix dépend principalement de la répartition du risque commercial (sur les recettes) entre l'autorité organisatrice et l'exploitant, le risque industriel (sur les charges) étant toujours assumé par l'exploitant quelle que soit la procédure retenue.

1. L'entreprise s'engage sur les coûts d'exploitation (charges) et sur les recettes commerciales

Il s'agit des contrats dits à «**contribution financière forfaitaire**». Ce sont les contrats qui délèguent à l'exploitant l'intégralité du risque dit industriel (sur l'évolution des dépenses de l'exploitation) et le risque commercial (sur l'évolution des recettes de l'exploitation). Il s'agit d'une convention de délégation de service public, contrat par lequel l'exploitant assure sa rémunération à partir des recettes commerciales et d'une contribution forfaitaire fixée sur la durée du contrat (à offre kilométrique constante et hors révision).

2. L'entreprise s'engage sur les coûts d'exploitation, mais le risque sur les recettes est assumé par l'autorité organisatrice

Il s'agit des contrats de «**gestion à prix forfaitaire**». C'est de sa capacité à maîtriser l'évolution des dépenses au regard de cette rémunération que l'exploitant pourra dégager un résultat. Ces contrats disposent parfois d'un système d'intéressement directement ou indirectement lié à l'évolution de la fréquentation ou des recettes du trafic du service, qui entraîne accroissement ou diminution du résultat de l'exploitant.

Il convient de noter que ce type de contrat relève aujourd'hui de la catégorie des marchés publics. L'entreprise ne s'engage que sur un montant de charges rémunéré directement par la Communauté d'Agglomération. Les recettes tarifaires restent propriétés de la Communauté d'Agglomération.

3. L'autorité organisatrice assume l'intégralité des risques : risque sur les coûts d'exploitation et le risque sur les recettes commerciales

Il s'agit des contrats de «**régie intéressée ou de gérance**», dans lesquels l'autorité organisatrice assume les risques industriels et commerciaux. La rémunération propre de l'exploitant est fixée contractuellement et ne couvre en fait que ses prestations de gestionnaire.

Cette rémunération est généralement assortie d'un système d'intéressement sur l'évolution de certains paramètres de l'exploitation (comme par exemple l'évolution des dépenses, de la fréquentation ou des recettes de trafic).

Nature du contrat	Avantages	Inconvénients
<p>Délégation de service public</p>	<p>* Faire s'engager l'exploitant sur des objectifs avant et pendant la mise en œuvre du TCSP : maintien de la fréquentation et des recettes pendant la phase travaux, améliorer la productivité des services... Les candidats feront des propositions dans leur offre mais rien n'est garanti à l'avance quant au niveau des engagements.</p> <p>* Bénéficiaire du savoir-faire acquis par les exploitants dans l'organisation et la gestion des réseaux contraints.</p> <p>* Possibilité de demander au délégataire de s'engager sur une période de 3 ans après la mise en service du TCSP à condition d'une prise de risque commercial réelle (engagement sur les recettes supérieur aux prévisions de trafic) mais là encore rien n'est garanti à l'avance.</p> <p>* Possibilités de négocier les offres des candidats.</p>	<p>* Du fait des perturbations liées aux travaux, l'exploitant devrait minorer son risque commercial et augmenter son poste marges et aléas. Pas de base de négociation sérieuse des prévisions de trafic et de recettes en période perturbée.</p> <p>* Renégociation des coûts et recettes du réseau restructuré pendant la phase travaux si le planning et le réseau mis en place ne correspondent pas à celui prévu au moment de la consultation.</p>
<p>Marché public</p>	<p>* L'exploitant ne supportant pas le risque commercial pendant les travaux et après la mise en service du TCSP, il est donc susceptible de proposer un niveau de charges optimisée et le montant de la contribution financière de l'AOTU devrait être moindre qu'en DSP.</p> <p>* L'AOTU conserve la maîtrise de l'évolution du réseau et garde une marge de manœuvre pour adapter le planning et réseau « travaux ». Si le marché est un marché à bon de commande, la gestion des modifications est plus souple que par avenant. La gérance pourrait être aussi une solution simple pour gérer les évolutions du réseau.</p> <p>* Procédure plus simple et plus rapide que la DSP : pas de CCSP, pas de négociations, pas de délai de 2 mois entre la remise des offres et l'attribution, pas d'envoi de la convention 15 jours avant aux élus...</p>	<p>* Perte d'autonomie de l'exploitant dans la gestion de l'offre : il intervient à la demande de l'AOTU. Cette dernière exploite le réseau et porte le risque commercial. L'exploitant n'est donc pas intéressé à l'évolution du trafic sauf à mettre en œuvre un système bonus /malus en fonction d'objectifs prédéfinis par l'AO ou à définir par les candidats.</p> <p>* Application du code des marchés publics : appel d'offres sans négociation sauf à relancer en marché négocié si l'appel d'offres est infructueux. En se donnant comme coût d'objectif le prix du réseau actuel, l'AOTU serait garantie contre une dérive des coûts dans les offres des candidats.</p> <p>* Allotissement obligatoire en marché public sauf si techniquement compliqué et financièrement coûteux ce qui pourrait être le cas du réseau de Dijon</p> <p>* Création d'une régie de recettes pour la perception des recettes pour le compte de l'AOTU (pas de mandat possible à un tiers), passation de marchés publics pour l'acquisition de la billetterie...</p> <p>* Réorganisation éventuelle du service transport de l'agglomération en fonction de l'étendue des prestations confiées ou non à l'exploitant.</p>

La collectivité ne paiera pas à l'exploitant la différence que ce dernier conserve entre le surplus de recettes et son engagement

Problèmes à gérer/ type de procédure	Gestion des modifications d'offre	Risque commercial (engagement de recettes)	Incidences sur les coûts et sur Cf
Marché public	Par bon de commande ou avenant	Supporté par l'AO avec possibilité d'un bonus/malus par rapport à des objectifs de recettes	Pas de négociations des prix sauf si appel d'offres infructueux et relance en marché négocié La contribution financière de l'AO devrait être moins élevée
DSP	Par avenant	Supporté par l'exploitant qui va chercher à le minimiser	Négociation des offres

5 - Les points à aborder dans l'hypothèse d'une gestion contractuelle

Avec la réalisation du TCSP, la Communauté d'Agglomération du Grand Dijon initie une nouvelle politique de transports collectifs. Elle entend ainsi offrir à la population une nouvelle qualité de vie et d'environnement dans l'agglomération.

Dans l'hypothèse où la communauté d'agglomération déciderait de recourir à une gestion contractuelle, les points qui suivent devront faire l'objet d'un arbitrage, préalablement à l'engagement de toute procédure.

5.1 - Le futur périmètre contractuel

Il conviendra de structurer le cahier des charges de telle sorte que les candidats soient en capacité de quantifier leur offre et de faire face aux évolutions de services induits par la mise en œuvre du TCSP.

Sur le périmètre contractuel, il conviendra de distinguer :

- Les services relevant du périmètre contractuel à l'entrée en vigueur du contrat
- Les services relevant du périmètre contractuel en cours de convention (ligne de TCSP à compter de sa mise en service prévue en 2013 accompagnée d'un réseau de bus redéfini, gestion des parcs relais...)

S'agissant des missions du délégataire, il conviendra de distinguer les principales périodes d'exploitation à compter de l'entrée en vigueur du contrat (1^{er} janvier 2010) :

- Phase de travaux liée à la réalisation du TCSP (2010-2013)
- Mise en exploitation du TCSP et du nouveau réseau bus (A partir de 2013)

5.2 - La durée de la convention

Le contrat qui arrive à échéance a été initialement conclu pour une durée de six (6) ans à compter du 1^{er} janvier 2003. Un avenant en date du 22 février 2007 a prolongé sa durée d'un an. Son échéance est par conséquent fixée au 31 décembre 2009.

Deux hypothèses sont envisageable pour le prochain contrat :

- 1^{ère} hypothèse : 4 ou 5 ans jusqu'à la mise en service du TCSP, peu d'intérêt, sauf à conclure un marché de prestations de service. La communauté d'agglomération supportant l'ensemble des aléas lié d'une part à la réalisation du TCSP et d'autre part à l'exploitation du réseau),
- 2^{ème} hypothèse : 7 ans. Cette durée permet d'une part de bénéficier du recul nécessaire pour mieux appréhender les niveaux de fréquentation et de recettes après la mise en service du TCSP (2 à 3 ans d'exploitation avant de lancer le cas échéant une nouvelle procédure de mise en concurrence).

5.3 - Organisation de l'offre de transport :

- . Avant le début des travaux (2010) : l'offre de transport actuelle
- . Pendant les travaux (2010/2013) : l'offre de transport actuelle avec deux orientations possibles

- Maintenir « coûte que coûte » l'offre de transport en terme de fréquence malgré les difficultés de circulation liées aux travaux. Nécessité de moyens supplémentaires pas toujours efficaces et problématiques à résorber ensuite.

- Travailler à moyens constants et accepter une dégradation de l'offre limitée grâce à une régulation efficace de la part de l'exploitant

- **A la mise en œuvre du TCSP (2013) : l'offre de transport restructurée.**

5.4 - Nature du contrat et modalités de rémunération du délégataire

Dans l'hypothèse d'une DSP :

- conservation du système actuel : contribution financière forfaitaire,

- ou bien mise en place d'une rémunération au voyageur transporté : système incitatif pour l'exploitant à faire des efforts commerciaux ($C_{fn} = (TE-TP) \times \text{titres vendus}$ ($TE = \text{tarif d'équilibre} / TP = \text{tarif public}$))

Toutefois, avec cette dernière solution, il existe une forte probabilité pour que l'exploitant arrête un tarif d'équilibre élevé compte tenu du risque, puisque son niveau de rémunération est directement fonction de la fréquentation.

5.5 - Les objectifs à assigner aux candidats

Compte tenu de la réalisation du TCSP, les objectifs assignés aux candidats peuvent être déclinés sur les deux périodes correspondantes Avant et Après mise en service du TCSP:

. **Phase de travaux liée à la réalisation du TCSP (2010-2013) avec la définition des objectifs ou missions suivantes** : rechercher la meilleure adéquation de l'offre à la demande, maintenir la fréquentation et les recettes pendant la phase des travaux, veiller à la maîtrise des coûts d'exploitation, préparer le réseau de bus et son exploitation à l'arrivée du TCSP (formation du personnel/ restructuration du réseau),

. **Mise en exploitation du TCSP et du nouveau réseau bus (à partir de 2013)** : augmenter la fréquentation et les recettes du trafic, maîtriser les coûts d'exploitation par la réalisation d'économies d'échelle et de gains de productivité liés à la nouvelle organisation du réseau.

Vu les avis du Bureau, du comité technique paritaire, de la commission de consultation des services publics locaux et de la commission des Déplacements,

LE CONSEIL
APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ,
DÉCIDE :

- **de retenir** le principe de délégation de service public comme mode de gestion pour le prochain contrat d'exploitation du service public de transports urbains,
- **de choisir** un contrat d'une durée de 7 ans, en proposition de base obligatoire, incluant la responsabilisation de l'exploitant aux résultats d'exploitation,
- **d'autoriser** les candidats à présenter des offres en variantes,
- **d'autoriser** le Président à signer tous documents utiles à cette affaire dans le respect des procédures décrites aux articles 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales.

PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
Déposé le :

29 SEP. 2008



Pour extrait conforme,
Le Président
Pour le Président
Pierre PRIBETICH
Pierre PRIBETICH

Publié le 26 SEP 2008
Déposé en Préfecture le

COMMUNAUTÉ DE L'AGGLOMÉRATION DIJONNAISE

VU pour être annexé à délibération

du Conseil du : 25 SEP. 2008

DIJON, le : 26 SEP. 2008

Le PRÉSIDENT,



Pour le Président,
le vice-Président,

P. Ribetich

Pierre PRIBETICH

CARACTERISTIQUES DES SERVICES DU RESEAU DE TRANSPORTS URBAINS

PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
Déposé le :

29 SEP. 2008



1. LE CONTEXTE

Le réseau actuel de l'agglomération Dijonnaise est structuré et hiérarchisé. Il est composé de :

- 30 lignes urbaines dont :
 - 7 lignes urbaines structurantes « Les Lianes »
 - 7 lignes urbaines principales,
 - 1 ligne circulaire
 - 6 lignes urbaines complémentaires
 - 9 lignes pour la desserte des quartiers soit avec la navette Divia Proxi, soit à la demande,
- 1 navette gratuite de centre ville,
- 1 service de transport à la demande pour les PMR DiviAccès
- 17 services de transport spécialisé scolaire Bus Class.

Pour l'exploitation de son réseau de transport, la Communauté d'Agglomération du Grand Dijon a conclu avec la société Kéolis et sa filiale, la Société des Transports de la Région Dijonnaise (STRD), désormais dénommée Kéolis Dijon, une convention de délégation de service public de type contribution financière forfaitaire. Son échéance est fixée au 31 décembre 2009.

2. LES CARACTERISTIQUES DU PROCHAIN CONTRAT

2.1 - Le périmètre contractuel

L'exploitant sera chargé d'assurer l'exploitation du réseau bus et du TCSP à compter de sa mise en œuvre. S'agissant des missions du délégataire, il conviendra de distinguer les principales périodes d'exploitation à compter de l'entrée en vigueur du contrat (1^{er} janvier 2010) :

Phase de travaux liée à la réalisation du TCSP,
Mise en exploitation du TCSP et du nouveau réseau bus,

2.2 - La durée de la convention

La convention aura une durée qui ne saurait excéder 7 ans. Cette durée permet d'une part de bénéficier du recul nécessaire pour mieux appréhender les niveaux de fréquentation et de recettes après la mise en service du TCSP (2 à 3 ans d'exploitation avant de lancer une nouvelle procédure de mise en concurrence).

2.3 - Organisation de l'offre de transport

L'organisation de l'offre de transport sera structurée dans le temps comme suit :

- **Avant le début des travaux : l'offre de transport actuelle**

Le réseau est composé de :

30 lignes urbaines avec :

- 7 lignes urbaines structurantes « Les Lianes »
- 7 lignes urbaines principales,
- 1 ligne circulaire
- 6 lignes urbaines complémentaires
- 9 lignes pour la desserte des quartiers soit avec la navette Divia Proxi, soit à la demande,
- 1 navette gratuite de centre ville,
- 1 service de transport à la demande pour les PMR DiviAccès
- 17 services de transport spécialisé scolaire Bus Class.

Les lianes

Les lianes sont les lignes ossature du réseau

- Liane 1** : Talant - Quetigny ou Talant Chevigny
- Liane 2** : Toison d'Or - Marsannay. Les soirs de spectacle, la ligne est prolongée au Zénith à partir de 18 h 30
- Liane 3** : St Apollinaire Via Sully - Fontaine d'Ouche ou St Apollinaire La fleuriée - Fontaine d'Ouche
- Liane 4** : Chenove - Cap Nord
- Liane 5** : Gare - Campus
- Liane 6** : Longvic - Sainte Anne ou Longvic - Motte Giron
- Liane 7** : Toison d'Or - Greuse la Noue avec prolongement à la ZI. Les soirs de spectacle, la ligne 7 est prolongée au Zénith à partir de 18 h 30

Les lignes principales

Lignes principales qui assurent la desserte de l'ensemble des quartiers et des communes.

- Ligne 10** : Ahuy - Cimetière Bertillon ou Ahuy - Cimetière Claudon
- Ligne 11** : Fontaine - Talant
- Ligne 12** : Daix - Montagne de Larrey
- Ligne 13** : Neuilly Sennecey - Greuze Moulins
- Ligne 14** : Théâtre - Toison d'Or
- Ligne 15** : Parc Technologique - Marsannay Château
- Ligne 16** : Acti sud - Marsannay - Darcy

Les lignes circulaires

Lignes 20 / 21 : lignes circulaires de 1ere couronne Fontaine d'Ouche - Tulipes

Les lignes 20/21 offrent des liaisons inter-quartiers et permettent la desserte de nombreux pôles d'attraction sans passer par le centre ville avec des correspondances avec toutes les lianes et les lignes principales

Les lignes complémentaires

Les lignes complémentaires desservent les zones périphériques peu denses et les zones d'activité. Au nombre de 6, elles proposent, hors la ligne 30 qui relie Plombières à la Place Darcy, des dessertes locales en rabattement sur les Lianes

- Ligne 30** : Plombières - Darcy
- Ligne 31** : Perrigny - Marsannay
- Ligne 32** : Bretenière - Longvic Carmélites
- Ligne 33** : Chevigny Excellence 2000 - Chevigny ZI
- Ligne 34** : Quetigny - Saint Apollinaire Tabourot
- Ligne 35** : Toison d'Or - Toison d'Or

Les lignes de dessertes locales DiviaProxi

Les lignes DiviaProxi proposent un service adapté aux communes de la périphérie, en service régulier ou à la demande aux heures creuses.

- Ligne 41** : Hauteville - Place Darcy
- Ligne 42** : Perrigny - Place Darcy

Ligne 10	Ahuy	5 h 39	19 h 46	5 h 42	19 h 50	13 h 15	20 h 02
	Cimetière	6 h 15	19 h 15	5 h 59	19 h 23	13 h 33	19 h 45
	Cimetière Claudon	5 h 57	19 h 49	6 h 16	19 h 50	13 h 01	19 h 13
Ligne 11	Talant	5 h 55	19 h 51	5 h 55	19 h 51	13 h 00	19 h 39
	Fontaine	5 h 50	20 h 03	5 h 52	19 h 59	12 h 58	19 h 39
Ligne 12	Daix	5 h 51	19 h 57	5 h 52	19 h 49	13 h 00	19 h 45
	Montagne de Larrey	5 h 53	19 h 54	5 h 53	19 h 53	13 h 00	19 h 45
	Neuilly sennecy	5 h 55	19 h 47	5 h 54	19 h 44	13 h 10	19 h 40
Ligne 13	Greuse Moulin	5 h 58	20 h 00	5 h 57	19 h 59	13 h 10	19 h 33
	Toison d'Or	6 h 01	19 h 42	6 h 01	19 h 42	14 h 07	19 h 45
Ligne 14	Théâtre Vaillant	5 h 52	19 h 58	5 h 56	19 h 54	13 h 13	19 h 48
	Marsannay Parc	6 h 00	19 h 49	6 h 00	19 h 49	12 h 55	19 h 35
Ligne 15	Technologique	6 h 06	20 h 02	6 h 09	20 h 00	13 h 43	19 h 33
	Darcy Perrières	6 h 22	19 h 59	6 h 25	19 h 39	13 h 20	19 h 26
Ligne 16	Marsannay Acti-	6 h 36	19 h 53	7 h 02	19 h 04		
	Marsannay	5 h 42	19 h 57	5 h 52	19 h 40	12 h 50	19 h 56
Ligne 20	Fontaine d'Ouche						
	Tulipes	5 h 57	19 h 34	5 h 47	19 h 45	12 h 57	19 h 25
Ligne 21	Fontaine d'Ouche Tulipes	5 h 46	19 h 53	6 h 01	20 h 04	13 h 20	19 h 50

	Lignes complémentaires	Lundi à vendredi		Samedi		Dimanche et JF	
		1er départ	dernier départ	1er départ	dernier départ	1er départ	dernier départ
Ligne 30	Plombières	5h53	20h17	6h02	19h54	13h00	19h33
	D. Chaussier	6h12	20h10	6h17	20h10	13h19	19h52
Ligne 31	Perrigny	6h06	19h43	6h09	19h45	13h00	20h00
	Marsannay	6h15	19h52	6h20	19h56	13h10	20h10
Ligne 32	Bretenière	5h59	19h35	7h00	19h45	13h05	19h05
	Longvic Carmélites	6h23	20h00	6h35	19h20	12h44	18h44
Ligne 33	Chevigny ZI	6h36	17h26				
	Chevigny Excellence	6h24	17h44				
Ligne 34	Quetigny	5h58	19h30	5h57	19h30		
	St-Apollinaire	6h05	19h32	6h05	19h32		
Ligne 35	Toison d'Or	6h19	18h29				
	Epirey Cap Nord	6h21	18h25				

	Divia Proxi	Lundi à vendredi		Samedi		Dimanche et JF	
		1er départ	dernier départ	1er départ	dernier départ	1er départ	dernier départ
Ligne 41	Hauteville	6h55	19h00	6h55	19h00		
	Darcy Chaussier	7h15	19h20	7h15	19h20		
	Perrigny	7h10	13h25	7h10	13h25		
Ligne 42	Darcy Chaussier	12h15	17h40	12h15	17h40		
	Crimolois	6h55	14h10	6h55	14h10		
Ligne 43	Wilson	12h10	19h15	12h10	19h15		
	Magny sur Av. de Bourgogne	7h10	10h45	7h10	10h45		
Ligne 44	Bourgogne	11h30	19h50	11h30	19h50		
	Bresse-sur-Av. de Bourgogne	6h50	14h50	6h50	14h50		
Ligne 45	Bourgogne	11h00	19h30	11h00	19h30		
	Fénay	6h55	18h17	6h55	18h17		
Ligne 46	Dorgelès	7h14	19h27	7h14	19h27		
	Quai Nicolas	9h35	14h10	9h35	14h10		
Ligne 47	D. Guillaume	11h24	16h06	11h24	16h06		
	Saunières	9h53	14h30	9h53	14h30		
Ligne 48	Grangier Poste	11h45	16h20	11h45	16h20		
	Les Ecayennes	9h20	14h20	9h20	14h20		
Ligne 49	Champs						
	Perdrix	11h30	16h30	11h30	16h30		

	Lundi à vendredi		Samedi		Dimanche et JF	
	1er départ	dernier départ	1er départ	dernier départ	1er départ	dernier départ

Diviaciti	7h00	20h00	7h00	20h00	
-----------	------	-------	------	-------	--

Les fréquences

Les lianes

En mn	Pointe L à V	Creux L à V	Samedi matin	Samedi AM	Dimanche
Liane 1	3	6	10	7 / 8	18 / 35
Liane 2	8 / 10	8 / 10	15	10	30
Liane 3	4 / 7	8	10	10	20 / 30
Liane 4	7	9	15	10	20 / 30
Liane 5	4	6	20	15	16 / 20
Liane 6	8	10	20	15	30
Liane 7	8	10	20	15	35

Les lignes principales

En mn	Pointe Lundi à Vendredi	Creux Lundi à Vendredi	Samedi	Dimanche
Ligne 10	15	15	20	30
Ligne 11	15	15	20	40
Ligne 12	15	15	22	45
Ligne 13	20	20	27	45
Ligne 14	15	18	30	40
Ligne 15	30	30	32	50
Ligne 16	15	16 / 17	40	60
Ligne 20/21	20	20	30	50

Les lignes complémentaires

	Pointe Lundi à Vendredi	Creux Lundi à Vendredi	Samedi	Dimanche
Ligne 30	15	15	20	44
Ligne 31	30	30	30	60
Ligne 32	20	20	50	120
Ligne 33	1 bus matin, midi et soir			
Ligne 34	35	60 / 80	35 / 60	
Ligne 35	1 bus matin, midi et soir			

Divia proxi (X : courses à la demande)

	Nombre de courses par jour		
	Lundi à vendredi	Samedi	Dimanche
Ligne 41	12	6	
Ligne 41	7	13	
Ligne 42	4	4	
Ligne 42	0	0	
Ligne 43	3	0	
Ligne 43	6	9	
Ligne 44	3	0	
Ligne 44	5	8	

Ligne 45	5	0	
Ligne 45	7	12	
Ligne 46	2	2	
Ligne 46	15	15	
Ligne 47	0	0	
Ligne 47	4	4	
Ligne 48	0	0	
Ligne 48	4	4	
Ligne 49	0	0	
Ligne 49	4	4	

Les moyens matériels mis en œuvre

	2007
Articulés	103
Standards	120
Gabarits réduits	1
TPMR	6
Navette Diviaciti	0
Autres minibus	4
Total Parc AO	234

Kilométrage 2007

	HLP	commerciau x	Totaux
Lianes	635 000	5 032 134	5 667 134
Lignes principales	236 872	2 748 448	2 985 320
lignes complémentaires	90 270	644 683	734 953
DiviaProxi	81 442	103 051	184 493
Diviaciti	12 736	118 915	131 651
Bus Class'	109 061	61 866	170 927
Doublages de ligne	0	5 498	5 498
Navettes	224	300	524
TPMR	0	372 412	372 412
Occasionnels	88	16 213	16 301
TOTAL	1 165 693	9 103 520	10 269 213

Tarification 2008

Ticket unité	1,00 €
Carnet 10 tickets tarif normal	7,80 €
Carnet 10 tickets tarif réduit	5,20 €
Carte hebdo Libre Circulation	9,30 €
Abonnement mensuel Voie Libre	31,00 €
Abonnement mensuel Oxygène	23,25 €
Abonnement annuel	372,00 €

Dépenses d'exploitation 2007 (hors investissements) : 41 500 324€

Recettes du trafic 2007 (hors compensations tarifaires : 11 239 441€

- Pendant les travaux : l'offre de transport actuelle avec deux orientations possibles :

- Maintenir « coûte que coûte » l'offre de transport en terme de fréquence malgré les difficultés de circulation liées aux travaux,

- Travailler à moyens constants et accepter une dégradation de l'offre limitée grâce à une régulation efficace de la part de l'exploitant.

- **A la mise en œuvre du TCSP : l'offre de transport restructurée.**

3. MODALITÉS DE CONTRÔLE PAR LA COLLECTIVITÉ DÉLÉGANTE

L'AO exerce un contrôle de la bonne exécution des services et du respect des clauses contractuelles, par ses propres moyens ou par le biais d'un prestataire extérieur au délégataire. Ces contrôles porteront bien évidemment sur la réalité de la bonne exécution du service, c'est-à-dire que les services prévus ont bien été faits avec le niveau de qualité de service voulu tel que les caractéristiques des services figurant au cahier des charges sont bien respectées.

Le Grand Dijon a confié au groupement « Jonction Etudes Conseil – ECOSI - 2B2P – TAJ », une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage dans le cadre de la délégation du service public de transports qui a réalisé une analyse du contrat en vigueur et formulé des propositions d'évolution.

L'analyse des dispositions contractuelles a eu dans un premier temps pour objet de mettre en évidence les principaux mécanismes adoptés en 2002 et de proposer des pistes d'amélioration qu'ils conviendraient de discuter dans le cadre du renouvellement du prochain contrat.

Dans le choix du mode de gestion de son réseau de transports, l'autorité organisatrice bénéficie par conséquent d'une alternative entre : « faire » ou « faire-faire », c'est à dire choisir entre la gestion directe ou la gestion contractuelle avec un degré plus ou moins important d'autonomie accordé à l'exploitant.

Ce choix dépend essentiellement du type de contrat que l'autorité organisatrice désire mettre en œuvre :

1. L'entreprise s'engage sur les coûts d'exploitation (charges) et sur les recettes commerciales

Il s'agit des contrats dits à « contribution financière forfaitaire ». Ce sont les contrats qui délèguent à l'exploitant l'intégralité du risque dit industriel (sur l'évolution des dépenses de l'exploitation) et le risque commercial (sur l'évolution des recettes de l'exploitation).

2. L'entreprise s'engage sur les coûts d'exploitation, mais le risque sur les recettes est assumé par l'autorité organisatrice

Il s'agit des contrats de « gestion à prix forfaitaire ». Il convient de noter que ce type de contrat relève aujourd'hui de la catégorie des marchés publics. L'entreprise ne s'engage que sur un montant de charges rémunéré directement par la Communauté d'Agglomération. Les recettes tarifaires restent propriétés de la Communauté d'Agglomération.

3. L'autorité organisatrice assume l'intégralité des risques : risque sur les coûts d'exploitation et le risque sur les recettes commerciales

Il s'agit des contrats de « régie intéressée ou de gérance », dans lesquels l'autorité organisatrice assume les risques industriels et commerciaux. La rémunération propre de l'exploitant est fixée contractuellement et ne couvre en fait que ses prestations de gestionnaire.

Avec la réalisation du TCSP, la Communauté d'Agglomération du Grand Dijon initie une nouvelle politique de transports collectifs. Elle entend ainsi offrir à la population une nouvelle qualité de vie et d'environnement dans l'agglomération.

Il conviendra de structurer le cahier des charges de telle sorte que les candidats soient en capacité de quantifier leur offre et de faire face aux évolutions de services induits par la mise en œuvre du TCSP.

Sur le périmètre contractuel, il conviendra de distinguer :

Les services relevant du périmètre contractuel à l'entrée en vigueur du contrat

Les services relevant du périmètre contractuel en cours de convention (ligne de TCSP à compter de sa mise en service prévue en 2013 accompagnée d'un réseau de bus redéfini, gestion des parcs relais....)

Le contrat qui arrive à échéance a été initialement conclu pour une durée de six (6) ans à compter du 1^{er} janvier 2003. Un avenant en date du 22 février 2007 a prolongé sa durée d'un an. Son échéance est par conséquent fixée au 31 décembre 2009.

Deux hypothèses sont envisageables pour le prochain contrat :

- 1 1^{ère} hypothèse : 4 ou 5 ans jusqu'à la mise en service du TCSP, peu d'intérêt, sauf à conclure un marché de prestations de service.
- 2 2^{ème} hypothèse : 7 ans. Cette durée permet d'une part de bénéficier du recul nécessaire pour mieux appréhender les niveaux de fréquentation et de recettes après la mise en service du TCSP (2 à 3 ans d'exploitation avant de lancer le cas échéant une nouvelle procédure de mise en concurrence).

Les objectifs assignés aux candidats peuvent être déclinés sur les deux périodes correspondantes Avant et Après mise en service du TCSP :

- **Phase de travaux (2010-2013) avec la définition des objectifs ou missions suivantes** : rechercher la meilleure adéquation de l'offre à la demande, maintenir la fréquentation et les recettes pendant la phase des travaux, veiller à la maîtrise des coûts d'exploitation, préparer le réseau de bus et son exploitation à l'arrivée du TCSP (formation du personnel/ restructuration du réseau),
- **Mise en exploitation du TCSP et du nouveau réseau bus (à partir de 2013)** : augmenter la fréquentation et les recettes du trafic, maîtriser les coûts d'exploitation par la réalisation d'économies d'échelle et de gains de productivité liés à la nouvelle organisation du réseau.

Sur la base des éléments ci-dessus énoncés, il est proposé de demander au Conseil de Communauté de décider :

- **de retenir** le principe de délégation de service public comme mode de gestion pour le prochain contrat d'exploitation du service public de transports urbains,
- **de choisir** un contrat d'une durée de 7 ans, en proposition de base obligatoire, incluant la responsabilisation de l'exploitant aux résultats d'exploitation,
- **d'autoriser** les candidats à présenter des offres en variantes,
- **d'autoriser** le Président à signer tous documents utiles à cette affaire dans le respect des procédures décrites aux articles 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales.