

Certifié conforme à l'acte transmis au contrôle de légalité



# EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

## du Conseil Métropolitain de Dijon Métropole

Séance du jeudi 30 septembre 2021

Président : Monsieur REBSAMEN

Secrétaire de séance : Monsieur LACHAMBRE

Convocation envoyée le 24 septembre 2021

Nombre de membres du Conseil métropolitain : 86

Nombre de présents participant au vote : 75

Nombre de membres en exercice : 86

Nombre de procurations : 8

### Membres présents :

Monsieur François REBSAMEN	Monsieur Nicolas BOURNY	Monsieur Patrick AUDARD
Monsieur Pierre PRIBETICH	Monsieur Guillaume RUET	Monsieur Léo LACHAMBRE
Monsieur Thierry FALCONNET	Madame Nuray AKPINAR-ISTIQUAM	Monsieur Samuel LONCHAMPT
Madame Nathalie KOENDERS	Monsieur Christophe AVENA	Madame Bénédicte PERSON-PICARD
Monsieur Rémi DETANG	Madame Stéphanie VACHEROT	Monsieur Gérard HERRMANN
Madame Sladana ZIVKOVIC	Monsieur Marien LOVICH	Monsieur Laurent GOBET
Monsieur Jean-François DODET	Madame Dominique MARTIN-GENDRE	Madame Anne PERRIN-LOUVRIER
Madame Françoise TENENBAUM	Monsieur Christophe BERTHIER	Monsieur Jacques CARRELET DE LOISY
Monsieur Jean-Patrick MASSON	Monsieur Georges MEZUI	Madame Céline TONOT
Monsieur François DESEILLE	Monsieur Massar N'DIAYE	Monsieur Jean-Marc RETY
Monsieur Dominique GRIMPRET	Madame Lydie PFANDER-MENY	Monsieur Jean-marc GONÇALVES
Madame Danielle JUBAN	Monsieur Jean-François COURGEY	Monsieur Jean-Michel VERPILLOT
Monsieur Jean-Claude GIRARD	Monsieur Emmanuel BICHOT	Monsieur Didier RELOT
Madame Claire TOMASELLI	Madame Caroline JACQUEMARD	Monsieur Patrick BAUDEMONT
Monsieur Philippe LEMANCEAU	Monsieur Stéphane CHEVALIER	Madame Catherine GOZZI
Madame Marie-Hélène JUILLARD-RANDRIAN	Madame Céline RENAUD	Monsieur Philippe SCHMITT
Monsieur Jean-Philippe MOREL	Monsieur Laurent BOURGUIGNAT	Madame Isabelle PASTEUR
Monsieur Antoine HOAREAU	Monsieur Bruno DAVID	Madame Céline RABUT
Monsieur Hamid EL HASSOUNI	Madame Laurence GERBET	Monsieur Frédéric GOULIER
Monsieur Benoît BORDAT	Madame Claire VUILLEMIN	Monsieur Philippe BELLEVILLE
Madame Brigitte POPARD	Monsieur Olivier MULLER	Monsieur Adrien GUENE
Madame Christine MARTIN	Madame Karine HUON-SAVINA	Madame Noëlle CABBILLARD
Madame Nadjoua BELHADEF	Monsieur Patrice CHATEAU	Monsieur Cyril GAUCHER
Madame Océane CHARRET-GODARD	Madame Ludmila MONTEIRO	Madame Stéphanie GRAYOT-DIRX
Monsieur Denis HAMEAU	Monsieur Lionel SANCHEZ	
	Monsieur Nicolas SCHOUTITH	

### Membres absents :

Monsieur Patrick CHAPUIS	Madame Kildine BATAILLE pouvoir à Madame Ludmila MONTEIRO
Monsieur Gaston FOUCHERES	Madame Stéphanie MODDE pouvoir à Monsieur Olivier MULLER
Madame Monique BAYARD	Madame Hana WALIDI-ALAOUI pouvoir à Monsieur Léo LACHAMBRE
	Madame Catherine VICTOR pouvoir à Monsieur Samuel LONCHAMPT
	Madame Dominique BEGIN-CLAUDET pouvoir à Madame Anne PERRIN-LOUVRIER
	Monsieur Jean DUBUET pouvoir à Monsieur Gérard HERRMANN
	Madame Catherine PAGEAUX pouvoir à Monsieur Jean-Michel VERPILLOT
	Monsieur Stéphane WOYNAROSKI pouvoir à Monsieur Jean-Marc RETY

---

**OBJET : DEPLACEMENTS, MOBILITES ET ESPACE PUBLIC****Exploitation des services de Mobilité – Approbation du choix du mode de gestion et lancement de la procédure****Exploitation des services de Mobilité – Approbation du choix du mode de gestion et lancement de la procédure**

*Vu les articles L.1411-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales relatifs aux délégations de service public*

*Vu les articles R. 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales*

*Vu le code de la commande Publique et en particulier sa 3eme Partie*

*Vu le rapport présenté et annexé à la présente délibération conformément aux dispositions de l'article L.1411-4 du Code général des collectivités territoriales relatif aux modes de gestion et présentant les caractéristiques des prestations que devra assurer le futur délégataire,*

*Vu l'avis du comité technique en date du 21 septembre 2021*

*Vu l'avis de la Commission consultative des services publics locaux en date du 22 septembre 2021*

**Synthèse du projet :**

Au 1er janvier 2017, Dijon métropole a conclu une convention de délégation de service public de la Mobilité en poursuivant les objectifs suivants :

- mettre en œuvre une politique intégrée de la mobilité sur son territoire (et non plus maintenir la concurrence actuelle entre l'automobile et le transport collectif) ;
- faire un pas qualitatif dans la gestion de ses parkings en ouvrage ;
- garantir et optimiser les recettes de stationnement de surface comme d'ouvrage ;
- faire bénéficier les usagers d'un service mobilité homogénéisé, que ce soit en termes - de qualité de service, de commercialisation, ou de relation client.

Cette convention regroupe donc les services de transport en commun (tramway, bus, service de location de vélos), de stationnement (exploitation de parkings relais, de parcs de stationnement en ouvrage et en voirie) et de fourrière automobile et vélo.

Elle arrive à échéance le 31 décembre 2022.

Le contrat de mobilité globale actuel repose sur quatre composantes d'intégration principales :

**1. Intégration de tous les modes de mobilité :** les modes proposés sur le territoire sont interconnectés afin de limiter les ruptures de charges pour les voyageurs et favoriser ainsi l'intermodalité

**2. Intégration de tous les services aux voyageurs :** information voyageurs multimodale, qualité de service, uniformisation de la relation clients, canaux de distribution multimodaux, interopérabilité des supports billettiques, offres tarifaires : les services permettant d'avoir une expérience voyageur complète et de qualité intègre l'ensemble des modes disponibles, facilite leur interconnexion et les rend attrayants pour le voyageur.

**3. Intégration de la gouvernance :** la gestion de la mobilité sur le territoire favorise les interconnexions entre les modes et les acteurs qui les opèrent. L'orientation politique portée par le territoire s'inscrit dans cette ligne d'intégration

**4. Intégration de la gestion :** la gestion des modes est unifiée afin d'affermir la vue d'ensemble et l'intégration du réseau sur le volet stratégique

En intégrant l'ensemble des offres de mobilité sur le territoire métropolitain via l'intégration de l'information, de la réservation, du paiement et de la validation, le contrat de mobilité globale offre donc une expérience sans couture aux voyageurs.

La DSP mobilité sur le territoire de la métropole a fait preuve de son efficacité en dynamisant l'ensemble des mobilités (+4% en moyenne /an bus et tram, +10-15% /an sur les vélos, augmentation taux de rotation des véhicules et baisse du taux de fraude). Dijon métropole a été primée pour sa politique des mobilités, et a dernièrement reçu le pass Bronze VRT récompensant ainsi « *les résultats d'une démarche ambitieuse commencée fin 2017 et qui s'inscrit dans une stratégie d'intégration de l'ensemble des solutions de mobilité.* »

Dijon métropole a été précurseur dans son approche de la mobilité globale et ses principes sont maintenant repris dans la LOM qui encourage « *la prise en compte de la mobilité dans l'ensemble de ses formes, et pas seulement comme une compétence de transport collectif, afin d'agir plus efficacement dans le développement d'alternatives à la voiture individuelle notamment à l'échelle intercommunale* ». Cette stratégie d'intégration doit aller plus loin en créant de nouveaux services et en améliorant encore l'intermodalité. La DSP Mobilités globales est l'outil qui permet de s'affranchir des silos historiques (transports, stationnement, déplacements etc.) pour construire des offres de mobilités répondant aux besoins globaux des usagers.

Le contrat unique regroupant en son sein plusieurs services ayant un lien entre eux a été validé par une décision de principe du Conseil d'Etat du 21 septembre 2016, rendue au sujet du contrat conclu par Dijon Métropole (alors Communauté urbaine de Dijon) avec Keolis.

Autre avantage du contrat unique que celui de l'intégration : l'optimisation du planning de mise en concurrence, puisqu'une seule procédure est à mener.

Dijon métropole souhaite lancer une nouvelle procédure afin de renouveler le contrat.

#### Choix du mode de gestion :

Pour les services de la Mobilité qu'elle organise, Dijon Métropole peut :

- **internaliser la gestion par la création d'une régie :**

Dans ce premier cas il peut s'agir soit d'une régie dotée de la seule autonomie financière, soit d'une régie dotée de l'autonomie financière et de la personnalité morale – et non d'une régie directe s'agissant de services publics industriels et commerciaux-. L'Autorité Organisatrice supporte intégralement le risque sur les charges et les produits de l'exploitation.

- **Recourir à une SPL :**

La SPL, société anonyme, nécessite 2 associés publics (collectivités ou leurs groupements) à minima, qui disposent de la compétence adéquate c'est-à-dire d'une compétence en lien avec tout ou partie de l'objet de la SPL

Elle est en situation de quasi-régie vis-à-vis de ses membres. Ses actionnaires collectivités peuvent ainsi lui confier la gestion des services objets du contrat sans mise en concurrence par le biais d'un contrat qui prendra la forme d'un marché public ou d'une concession.

La collectivité actionnaire est associée aux gains et aux risques du service, à hauteur de sa participation au capital.

La SPL ne peut exercer d'activité pour d'autres entités que ses actionnaires.

- **solliciter des tiers** pour une gestion sous la forme d'une prestation de services **dans le cadre d'un marché public** (ou plusieurs marchés) :

Dans ce mode de gestion, la Collectivité conserve la responsabilité et une part prépondérante des risques d'exploitation, à l'exception du risque inhérent à la maîtrise des charges. La rémunération du titulaire peut être assurée soit par des prix unitaires, soit par des prix forfaitaires, il peut néanmoins être prévu un intéressement du titulaire aux résultats commerciaux du service (fréquentation / recettes) qui doit rester marginal.

- **décider d'associer plus étroitement un opérateur économique** aux résultats de la gestion du service en lui transférant, en tout ou partie, la responsabilité de gestionnaire et la performance commerciale, **dans le cadre d'une concession**

Dans ce quatrième cas, la gestion se fait aux risques de l'opérateur. Elle est caractérisée par :

- le versement par la Collectivité d'un forfait de charges à l'opérateur, couvrant tout ou partie de ses charges contractuelles d'exploitation et sa rémunération ;
- un engagement de l'exploitant sur un niveau de recettes garanties au bénéfice de l'Autorité Organisatrice ;
  - une modulation de sa rémunération en cas de non atteinte ou de dépassement des objectifs contractuels, la formule devant faire peser sur l'opérateur un risque d'exploitation.

Dans le cas du marché ou de la concession, les investissements nécessaires peuvent être fournis soit par l'Autorité Organisatrice, soit par l'opérateur.

- **Solliciter/associer des tiers** tout en **participant directement à la gestion du service public**, par la création d'une **SEMOP (5)**.

L'attribution du contrat (qui peut-être un marché public ou une concession) et la constitution d'une société à capitaux mixtes publics et privés avec l'attributaire sont réalisées par une seule et unique procédure de passation. La collectivité est, comme tout actionnaire, associée aux gains et aux risques, à hauteur de sa participation au capital.

Contrairement aux sociétés d'économie mixte locales classiques (SEML), la collectivité actionnaire peut être minoritaire au capital (au moins 34 % du capital). La durée de la SEMOP est limitée par celle du contrat qu'elle exécute.

Les principales caractéristiques des différents modes de gestion peuvent être résumées comme suit :

*La SPL est d'emblée exclue de cette synthèse comparative en raison de l'obligation de compter a minima 2 actionnaires disposant de la compétence adéquate.*

Critère	Régie (éléments communs à toutes les régies sauf indication contraire)	Marché public (éléments communs avec le marché public conclu avec une SEMOP sauf indication contraire)	Délégation de service public (éléments communs avec la DSP conclue avec une SEMOP sauf indication contraire)
<b>Intermodalité et cohérence des offres de Mobilité</b>	La régie peut être unique pour les services de Mobilité concernés	Un contrat unique avec un seul titulaire ne sera pas possible car les services de Mobilité sont des prestations distinctes.	Le recours à un contrat de concession unique est possible dès lors que les services ont un lien entre eux.
<b>Performance / Transfert du risque d'exploitation</b>	Risque supporté par la Collectivité.	La performance industrielle pourra être incitée par l'insertion d'engagements de performance sanctionnés par de pénalités. Le titulaire ne supporte pas le risque d'exploitation.	La concession incite le concessionnaire à exploiter efficacement le service, le fait de ne pas exploiter convenablement le service pourrait avoir pour effet de limiter les recettes perçues auprès des usagers du service et donc ne pas lui permettre de dégager une marge bénéficiaire. Le contrat de concession devra comprendre des indicateurs de performance sur lesquels les délégataires seront suivis. Risque technique et commercial supporté par le délégataire.
<b>Réduction du coût pour la Collectivité</b>	Pas de charges de structure d'un opérateur, mais pas ou peu d'économies d'échelle.	Charges de structure d'un opérateur. Mais économies d'échelle, et résultat de la mise en concurrence.	Charges de structure d'un opérateur. Mais économies d'échelle, et résultat de la mise en concurrence, favorisé par les négociations prévues par les textes. <i>DSP conclue avec une SEMOP :</i> La Collectivité participe au financement à hauteur de sa participation au capital. Le risque transféré au délégataire est donc en partie récupéré par Dijon Métropole en sa qualité d'actionnaire.
<b>Évolutivité / Réversibilité</b>	Evolution du service : facile. Changement de mode de gestion : En pratique la réversibilité est	Cadre des avenants régi par le Code de la commande publique. Barème d'unités d'œuvre.	Cadre des avenants régi par le code de la commande publique. Barème d'unités d'œuvre. Changement de mode de gestion : aisé.

	difficile à mettre en œuvre, notamment au regard du personnel employé par la régie.	<p>Changement de mode de gestion : aisé.</p> <p><i>MP conclue avec une SEMOP :</i> Le fait d'être associé au sein de la SEMOP permet à la Collectivité et à l'opérateur d'anticiper les modifications nécessaires et d'avoir un intérêt commun à mettre en œuvre, mais la SEMOP ajoute une strate de négociation et de validation des décisions de modification du contrat.</p>	<p><i>DSP conclue avec une SEMOP :</i> Le fait d'être associé au sein de la SEMOP permet à la Collectivité et à l'opérateur d'anticiper les modifications nécessaires et d'avoir un intérêt commun à mettre en œuvre, mais la SEMOP ajoute une strate de négociation et de validation des décisions de modification du contrat.</p>
<b>Effectivité de la mise en concurrence</b>	Pas de confrontation à d'autres offres.	<p>Obligation d'allotissement : concurrence inhérente à la procédure, y compris avec des lots de taille réduite. Mais possibilités restreintes de négociation.</p>	<p>Mise en concurrence et négociation inhérentes à la procédure. Les opérateurs sont par ailleurs coutumiers de cette forme de contrat ce qui augmente, en principe, le degré de concurrence.</p>
<b>Gestion des ressources humaines</b>	Conventions collectives applicables au personnel de droit privé, sauf pour le directeur et l'agent comptable qui sont de droit public.	Assurée par le titulaire, dans le cadre des conventions collectives applicables	<p>Assurée par le délégataire, dans le cadre des conventions collectives applicables.</p> <p><i>DSP conclue avec une SEMOP :</i> La Collectivité participe à la gestion des ressources humaines en tant qu'actionnaire de la SEMOP.</p>
<b>Procédure de passation</b>	Attribution directe. Marchés de la régie : soumis au Code de la commande publique.	Dijon Métropole agit en tant que pouvoir adjudicateur pour les marchés confiant l'exploitation du service : possibilités restreintes de négociation.	Large possibilité de négociation.

<b>Prise en charge des investissements</b>	Collectivité, notamment matériel roulant, dépôts...	Généralement le titulaire, mais en transports urbains, beaucoup de biens appartiennent à la Collectivité (matériel roulant, dépôts, agences...). Il en va de même concernant les parcs de stationnement et les fourrières.	Généralement le délégataire mais en transports urbains, beaucoup de biens appartiennent à la Collectivité (matériel roulant, dépôts, agences...). Il en va de même concernant les parcs de stationnement et les fourrières.  <i>DSP conclue avec une SEMOP :</i> La Collectivité participe au financement à hauteur de sa participation au capital.
<b>Innovations</b>	Dépendent essentiellement de la Collectivité	Portées par le titulaire, à l'aune de son expérience et savoir-faire dans le secteur des TC non-urbains, mise en œuvre dans le cadre d'un marché public.	Proposées par les candidats puis par le délégataire, à l'aune de leur savoir-faire dans le secteur des TC non-urbains.
<b>Maîtrise du service</b>	En principe très complète, en particulier pour la régie autonome.	Bonne, sous réserve d'une rédaction adaptée des clauses du marché et de ressources adéquates pour le pilotage.	Relativement bonne, sous réserve d'une rédaction adaptée des clauses du contrat et de ressources adéquates pour le pilotage. <i>DSP conclue avec une SEMOP :</i> La Collectivité augmente sa maîtrise du service par sa participation à la gouvernance de la SEMOP (cela dépend du capital détenu, des statuts/pacte d'actionnaire ainsi que des ressources mobilisées pour suivre et instruire cette qualité d'actionnaire).

Pour se déterminer à l'aune de cette synthèse, Dijon Métropole donne la priorité à la recherche :

- d'une cohérence et intermodalité de l'offre de Mobilité
- d'une cohérence et externalisation des risques techniques et commerciaux liés à l'exploitation des services ;
- d'une maîtrise des coûts ;
- de procédures assurant la mise en concurrence la plus efficace possible, le meilleur apport en savoir-faire des exploitants, ainsi qu'une marge de négociation la plus large possible.

Compte tenu de ces critères d'appréciation et des objectifs de Dijon Métropole, **le mode de gestion en concession apparaît le mieux adapté.**

\*\*\*

Il appartient ainsi au Conseil métropolitain de se prononcer, compte tenu des enjeux et des ambitions de Dijon métropole évoqués en introduction, sur le principe du recours à la délégation de service public pour l'exploitation des services de la mobilité de Dijon métropole à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2023, et sur les caractéristiques des prestations que devra assurer le futur délégataire – lesquelles portent plus spécifiquement sur :

- la gestion et l'exploitation du service public de transport urbain : réseau bus (y compris navette gratuite centre-ville) et tramway, transport à la demande (ou autre service dédié aux zones péri-urbaines), transport des personnes à mobilité réduite (TPMR) et la gestion des parcs relais ; l'aménagement et exploitation d'un système de location de vélos (libre service et moyenne/longue durée) ; l'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la mise en œuvre du projet « capatram », pour le renouvellement du parc bus et la prolongation de la durée de vie des rames de tramway
- l'exploitation et la commercialisation des parcs en ouvrage, tous transférés à Dijon métropole (ex communauté urbaine) au 1er janvier 2015 et les investissements liés aux nouvelles exigences de la loi LOM en particulier sur les places de rechargement électriques dans les parkings.
- l'exploitation et la commercialisation des places de stationnement réglementées payantes (entretien et collecte).
- l'exploitation du service Fourrière automobile et vélos.

Aussi, il est proposé de recourir à la délégation de service public, sous la forme d'une concession de service public d'une durée de 7 ans et selon les caractéristiques essentielles décrites au rapport annexé.

Pour ce faire, il convient de lancer la procédure de mise en concurrence conformément aux dispositions des articles L. 1411-1 à L. 1411-18 et R. 1411-1 à R. 1411-6 du Code général des collectivités territoriales et à la troisième partie du Code de la commande publique.

Vu les avis du Comité technique, de la Commission Consultative des Services Publics locaux, rendus réciproquement les 21, 22 septembre 2021;

**LE CONSEIL,  
APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ,  
DÉCIDE :**

- **d'approuver** le principe de la délégation de service public telle que présentée dans le rapport ci-annexé,
- **d'approuver** les caractéristiques des prestations que devra assurer le futur délégataire, décrites dans le rapport ci-annexé,
- **d'autoriser** Monsieur le Président à lancer la procédure de délégation de service public (effectuer notamment les publicités nécessaires) conformément aux articles L 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales et aux articles L.3126-1 à 3 et R.3126-1 à 14 du code de la Commande Publique, étant entendu qu'une prime de deux cent mille euros (200 000 €) TTC sera versée aux candidats (ou groupements de candidats) ayant remis une offre finale conforme ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président à prendre toutes décisions et à signer tous documents nécessaires à l'application de la présente.

SCRUTIN	POUR : 70	ABSTENTION : 6
	CONTRE : 2	NE SE PRONONCE PAS : 1
	DONT 8 PROCURATION(S)	