

Réseau de transports publics urbains Distribus de Saint-Louis Agglomération

Article L. 1411-4 du CGCT

Rapport de présentation sur le principe de la délégation de service public pour l'exploitation du réseau de transports publics urbains

• Identification du document

RDSP DISTRIBUS 2026 –	CLASSEMENT	NB. PAGES	R1411.4
EURYAL	D. MORITZ	29 pages	

Sommaire

1	PREAMBULE.....	3
2	L'ORGANISATION ACTUELLE DES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS.....	3
2.1	LE CADRE CONTRACTUEL	3
2.1.1	La convention d'exploitation du réseau du 18 décembre 2018	3
2.1.2	Les avenants à la convention	4
2.2	PRESENTATION GLOBALE DU RESEAU DISTRIBUS	6
2.2.1	L'offre de services de Distribus.....	6
2.2.2	Chiffres clés (2023).....	7
2.2.3	Plan du réseau.....	7
3	: DONNEES SUR LA GESTION DU SERVICE	8
3.1	STRUCTURATION DU RESEAU EN GESTION DELEGUEE	8
3.1.1	Caractérisation de l'offre	8
3.1.2	Caractérisation de la fréquentation.....	9
3.1.3	Caractérisation des recettes.....	10
3.1.4	La productivité des moyens engagés	12
3.1.5	Les coûts d'exploitation.....	12
3.1.6	La dépense publique a un rendement croissant	13
3.2	LES PERSPECTIVES D'EVOLUTION DU RESEAU.....	14
3.3	CONCLUSION SUR LE DIAGNOSTIC DE LA DSP ACTUELLE.....	15
4	PRINCIPE DE LA DELEGATION DU SERVICE PUBLIC DES TRANSPORTS PUBLICS REGULIERS	16
4.1	LA REGIE SOUS FORME DE SERVICE PUBLIC INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.....	16
4.1.1	Reprise en régie du service précédemment délégué.....	17
4.1.2	Avantages et inconvénients de la régie	18
4.2	L'EXECUTION DU SERVICE PAR LE BIAIS D'UN MARCHE PUBLIC	18
4.2.1	La passation d'un marché public.....	18
4.2.2	Avantages et inconvénients du marché public.....	19
4.3	L'EXECUTION PAR LE BIAIS D'UN CONTRAT AVEC UNE SOCIETE PUBLIQUE LOCALE	20
4.3.1	La société publique locale (SPL)	20
4.3.2	Avantages et inconvénients de la SPL.....	20
4.4	L'EXECUTION DU SERVICE PAR LE BIAIS D'UNE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC	21
4.4.1	Distinction entre le contrat de DSP et le marché public	22
4.4.2	DSP passée avec METROCARS	22
4.4.3	Procédure de passation de la DSP.....	22
4.5	CONCLUSION SUR LE CHOIX DU MODE DE GESTION	23
5	CARACTERISTIQUES DU FUTUR CONTRAT DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC.....	25
5.1	LE PERIMETRE DE LA DELEGATION.....	25
5.2	LA DUREE DU CONTRAT.....	26
5.3	LES OBJECTIFS ASSIGNES AU FUTUR DELEGATAIRE	26
5.4	LES PREROGATIVES DE SAINT-LOUIS AGGLOMERATION	27
5.5	LES OBLIGATIONS DU DELEGATAIRE	27
5.6	REMUNERATION DU DELEGATAIRE	28
5.7	LES OPTIONS.....	28
5.8	CONTROLES	29
6	CONCLUSION	29

1 PREAMBULE

Article L1411-4-CGCT :

Les assemblées délibérantes des collectivités territoriales, de leurs groupements et de leurs établissements publics se prononcent sur le principe de toute délégation de service public local après avoir recueilli l'avis de la commission consultative des services publics locaux prévue à l'article L. 1413-1. Elles statuent au vu d'un rapport présentant le document contenant les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire.

Le présent document constitue le rapport sur la base duquel le conseil communautaire va avoir à se prononcer.

Il a pour objet :

- De rappeler les caractéristiques techniques et financières du service actuel ;
- De rappeler les perspectives d'évolution du contexte et du service dans les prochaines années ;
- De rappeler les caractéristiques des différents modes de gestion ;
- De présenter les objectifs poursuivis par Saint-Louis Agglomération ;
- De présenter les caractéristiques des prestations à assurer par le futur délégataire en cas de choix de la DSP.

2 L'ORGANISATION ACTUELLE DES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS

2.1 LE CADRE CONTRACTUEL

Saint-Louis Agglomération est l'Autorité Organisatrice de la Mobilité Durable (art.28 de la LOTI), (loi « MAPAM » n°2014-58 du 27 janvier 2014) et a donc pour objet l'organisation et le fonctionnement des transports urbains sur son périmètre. Pour remplir sa mission, Saint-Louis Agglomération a choisi de confier l'exploitation du réseau Distribus à une entreprise privée.

Saint-Louis Agglomération finance le service de transport public et contrôle ses modalités (zones desservies, implantation d'arrêts de bus, horaires, tarifs...). L'exploitant apporte son savoir-faire, son parc de véhicules ainsi que son personnel pour la mise en œuvre concrète du service de transport public.

2.1.1 La convention d'exploitation du réseau du 18 décembre 2018

Cette convention :

- a confié l'exploitation du réseau de transport urbain de Saint-Louis Agglomération à la société METROCARS.
- a été passée pour une durée de 7 ans, à compter du 1^{er} Janvier 2019, soit jusqu'au 31 décembre 2025.
- est un contrat de gestion avec compensation financière forfaitaire dans lequel le délégataire assume le risque industriel lié à la production de service et supporte l'aléa commercial en s'engageant sur les

recettes commerciales et qui prévoit un parage de recettes dépassant le seuil d'engagement du délégataire ;

- a prévu des options de développement des services dans le ressort territorial pendant la durée de la convention, dont un certain nombre ont été levées.

2.1.2 Les avenants à la convention

L'**avenant n°1** a été signé le 16 décembre 2019 en ayant pour objet :

- l'intégration de la ligne interurbaine reliant Liebenswiller à Saint-Louis au réseau Distribus qui constitue l'option n°7 de l'offre présentée par la société Métrocars dans le cadre de l'offre pour le contrat de DSP.
- le prolongement de la ligne 8 jusqu'à Sierentz qui constitue l'option n°4 de l'offre présentée par la société Métrocars dans le cadre de l'offre pour le contrat DSP
- le prolongement de la ligne 2 jusqu'à Rosenau qui constitue l'option n°2 de l'offre présentée par la société Métrocars dans le cadre de l'offre pour le contrat DSP.
- la prise en compte l'incidence financière des options n° 7, 4 et 2 dans le montant de la Contribution Financière Forfaitaire (CFF) versée par Saint-Louis Agglomération à la société Métrocars pour la réalisation des missions définies à la concession et s'élevant à la somme totale de 3 630 882,92 € HT valeur juin 2019 pour la période 2019/2025.
- la défiscalisation de la Contribution Financière Forfaitaire (CFF) versée par Saint-Louis Agglomération à la société Métrocars pour la réalisation des missions définies à la concession en contrepartie de l'imputation au Compte d'Exploitation de la Concession de la taxe sur salaire à laquelle est assujettie l'exploitant.
- la prise en charge des frais résultant de la mise en œuvre d'un système automatique permettent d'enregistrer les montées et les descentes des voyageurs sur les lignes de bus transfrontalières pour un montant total de 50.000 euros HT imputable au Compte d'Exploitation de la Concession une augmentation de Contribution Financière Forfaitaire (CFF) pour 2019.
- les mesures de simplification de la tarification de l'offre de transport supplémentaire.
- l'intégration à la Contribution Financière Forfaitaire les dotations de la Région Grand Est et de la DGD de l'Etat au titre du transport scolaire, soit 399.000 euros, qui sont allouées à Saint-Louis Agglomération et reversées à l'exploitant.

L'**avenant n°2** a été signé le 21 décembre 2020 en ayant pour objet :

- la contractualisation de l'option n°3 qui consiste en l'abandon de la desserte de Rosenau par la ligne 6 (desservie par le prolongement de la ligne 2) qui permet de réaffecter les kilomètres à une nouvelle liaison directe Kembs Saint-Louis en y intégrant également les kilomètres de la ligne 7 (Kembs/Bâle) dont le tracé est modifié avec terminus à la gare de Saint-Louis.
- le transfert par la Région Grand Est à Saint-Louis Agglomération de la ligne interurbaine 724 (Kembs – Saint Louis) désormais exploitée sous forme d'une ligne urbaine spécifique comportant deux circuits vers l'école des Missions (1 circuit Kembs / école des Missions et 1 circuit Rosenau / école des Missions).

- le renforcement de la ligne 608 pour répondre à la fréquentation des scolaires entre Bartenheim-la-Chaussée et le Collège Dolto pour une durée de 2 ans (1 aller, 1 retour le mercredi, 2 le reste de la semaine).
- la participation à hauteur de 376.000 euros à l'impact de la crise sanitaire sur la DSP du réseau Distribus.
- la modification de la formule d'actualisation prévue au contrat en raison notamment de la perte du CICE par L'exploitant.
- la rectification matérielle du coût des options 2, 4 et 7 par suite d'une erreur de report des charges lors de l'élaboration de l'avenant N°1.
- la périodicité biannuelle du remboursement à l'exploitant de la taxe sur salaires.

L'avenant n°3 a été signé le 23 mai 2022 en ayant pour objet :

- la réduction de 25% en 2022 et conditionnellement de 20% en 2023 de l'objectif de recettes auquel est assujéti le délégataire pour tenir compte de la baisse de fréquentation des lignes transfrontalières 603, 604 et 608 qui restent très fortement affectées par les conséquences de la crise sanitaire pour la seconde année consécutive.
- le prolongement jusqu'en 2025 du renforcement de la ligne 608 pour répondre à la fréquentation des scolaires entre Bartenheim-la-Chaussée et le Collège Dolto (1 aller, 1 retour le mercredi, 2 le reste de la semaine).
- la modification de l'offre des lignes 6 (Kembs- Rosenau -Saint-Louis) et 608 (Sierentz Zone Commerciale -Bâle Bachgraben) du réseau DISTRIBUS pour lesquelles, dans un soucis d'optimisation des moyens et de bon usage des deniers publics, il est proposé de basculer toutes les navettes du samedi dans le système du transport à la demande (TAD). Cette modification marginale de l'offre qui n'entraîne aucune dégradation du service aux usagers, permet en revanche de réaliser des économies de charges de kilomètres et de véhicules à concurrence de 55.370 ,72 euros HT par an.
- la participation à hauteur de 141.010 euros HT de Saint-Louis Agglomération au coût de mise en place de l'application mobile « DISTRIBUS » et d'une application mobile spécifique au TAD qui permettront aux usagers de disposer du réseau dans un smartphone, ou d'effectuer leurs demandes de réservations 24 h / 24 h indépendamment des horaires d'ouverture de l'agence DISTRIBUS.
- la modification marginale (+ 2 minutes en moyenne) des objectifs de ponctualité du délégataire pour tenir compte des contraintes de la circulation générale dans l'agglomération.

L'avenant n°4 a été signé le 22 juin 2023 en ayant pour objet :

- la réévaluation à -5 % de l'objectif de recettes pour 2023. En effet l'avenant n°3 avait acté une réduction de 20% en 2023 de cet objectif. Or, l'état des recettes constaté à fin décembre 2022 étant meilleur que celui escompté (notamment en raison d'un retour progressif à la « normalité » avec une fréquentation des lignes internes à Saint-Louis Agglomération proche de la situation de référence de l'année 2019) il s'ensuit que la réduction de l'objectif de recettes peut être « replafonnée » à un niveau limité à la dégradation de la fréquentation des lignes transfrontalières 603, 604 et 608 qui restent pour leur part toujours affectées

par les conséquences de la crise sanitaire et les mesures de télétravail encouragées par les employeurs suisses.

- d'acter le passage au biocarburant des véhicules du réseau Distribus. L'exploitant a en effet proposé de ne plus alimenter le parc en gasoil fossile et de faire circuler l'ensemble des véhicules mis à disposition dans le cadre de la DSP (bus, cars, TAD et T PMR) en HVO IZIPURE (Hydrotreated Vegetable Oil). Il s'agit d'un biocarburant fabriqué à partir d'huiles usagées, qui répond aux exigences du décret du 17 novembre 2021 relatif aux critères définissant les véhicules à faibles et à très faibles émissions. Ce carburant a un surcoût compris entre 0.15 et 0.20 euros HT par litre. Il entraîne par ailleurs une légère surconsommation des véhicules par litre au 100 k et par conséquent une hausse des coûts de roulage. Globalement le coût est de 120 000 euros HT par an pour la période 2023/2023 (valeur janvier 2023°.
- de réévaluer, pour tenir compte de l'augmentation des charges de l'exploitant, le coût kilométrique supplémentaire facturé par Métrocars à la demande de Saint-Louis Agglomération pour mettre en œuvre, en cas de nécessité, une offre de transport supplémentaire non prévue au contrat. A titre d'illustration le prix du grand véhicule pour un roulage en semaine et en journée passe de 2,88 €HT/km (base 2018) à 3,33 €HT/km au 01.07.2022
- de redonner du potentiel au service TPMR/TAD qui est victime du succès du TAD depuis la mise en place de l'appli de réservation en ligne et l'augmentation de l'amplitude horaire (6h à 19h) alors qu'aujourd'hui, 3 véhicules sur 4 sont utilisés pour du TPMR uniquement. Il est donc proposé de libérer au moins 1 véhicule pour le TAD et de rajouter un 5ème conducteur permettant d'avoir 2 véhicules en service aux heures extrêmes du matin et du soir (contre 1 actuellement) et 4 en journée (contre 3 actuellement). Le coût du 5ème conducteur est de l'ordre de 38 000€/an pour la période 2023/2025. Ce renforcement intervient à compter du 01/04/2023.

2.2 PRESENTATION GLOBALE DU RESEAU DISTRIBUS

Depuis 1988, les communes ont confié à l'intercommunalité la mission de développer les transports publics avec les objectifs suivants :

- Assurer l'accessibilité interne de Saint-Louis Agglomération et relier les différents pôles entre eux ;
- Accéder aux collèges et aux lycées ;
- Accéder aux emplois internes et aux emplois et activités de Bâle.

Le périmètre de transport urbain du réseau Distribus Couvre le territoire de Saint-Louis Agglomération pour une population de plus de 83.000 habitants.

2.2.1 L'offre de services de Distribus

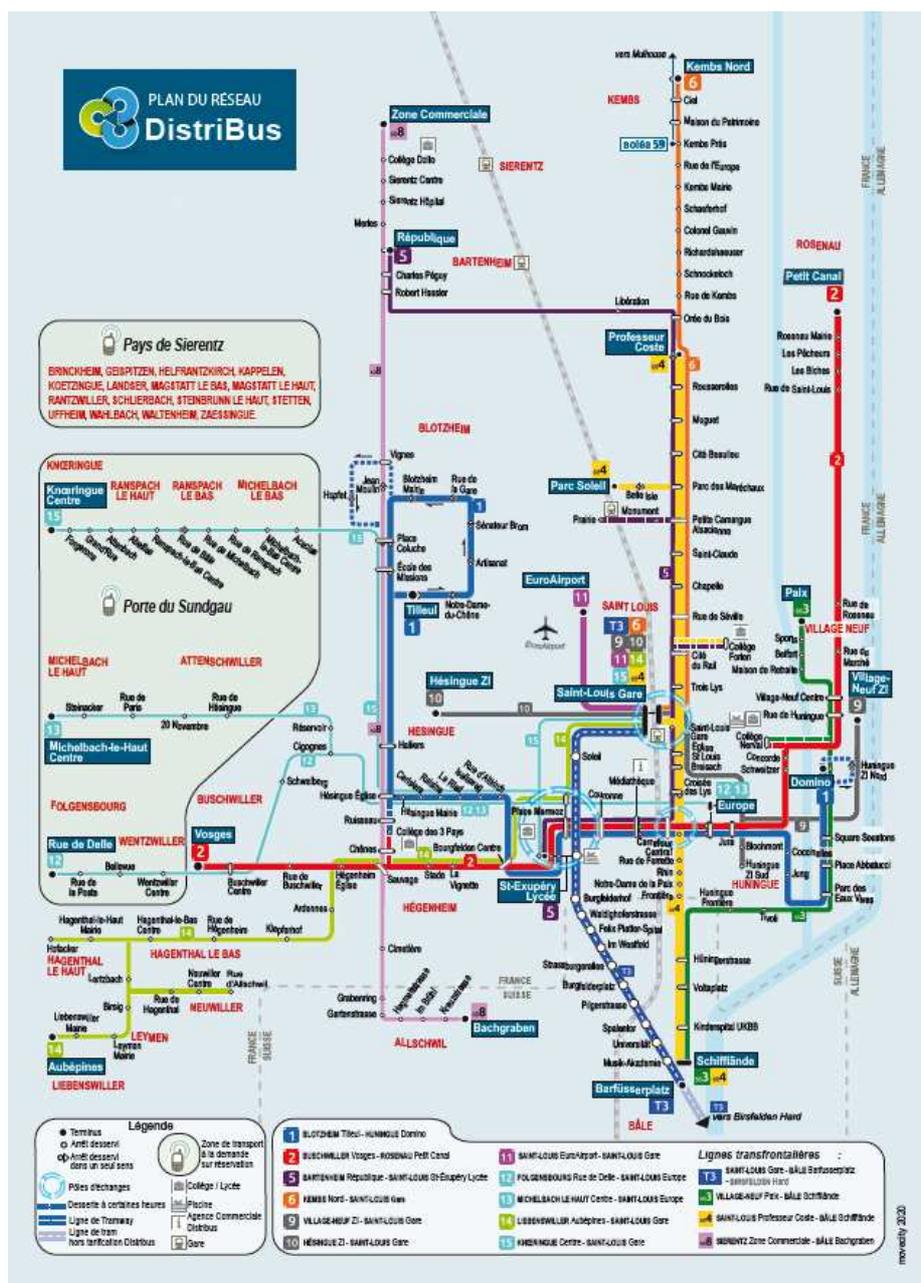
Au total, le réseau Distribus s'étend sur 191 kilomètres et dessert 287 points d'arrêts dont 12 sont situés sur le territoire suisse. Il comporte

- des lignes régulières fonctionnant toute la journée opérées en intégralité sur le territoire français : 1, 2, 5, 6, 9, 10, 11, 14 ;
- des lignes transfrontalière desservant la ville de Bâle : 603, 604 et 608 ;
- un service de transport à la demande et un service de transport de personnes à mobilité réduite fonctionnant à la demande et en porte-à-porte ;
- une navette cadencée reliant la gare de Saint-Louis à l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

2.2.2 Chiffres clés (2023)

- Chaque jour, le réseau DISTRIBUS permet à près de 8.500 personnes de se déplacer facilement
- Le parc véhicule est composé de 28 autobus standard, 6 autocars, 11 minibus ainsi que 10 VL (véhicule léger) qui regroupe les véhicules de service (relèves en ligne, tournées...) et les véhicules de fonction affectés à l'activité Distribus
- En 2023 le réseau a généré 2 375 706 voyages et 1 593 208 km parcourus

2.2.3 Plan du réseau



3 : DONNEES SUR LA GESTION DU SERVICE

Les données analysées sont issues du rapport d'exploitation 2024 ainsi que sur l'audit réalisé entre juin et septembre 2024 par le cabinet FCL.

3.1 STRUCTURATION DU RESEAU EN GESTION DELEGUEE

3.1.1 Caractérisation de l'offre

DISTRIBUS se caractérise par un réseau de taille moyenne avec des lignes radiales et diamétrale reliant la périphérie de l'agglomération à son centre avec des corridors de desserte dédiées à la liaison entre Saint-Louis et Bâle notamment avec les lignes 604 et 608.

La majorité des lignes sont maillées autour du centre de Saint-Louis et de trois pôles d'échanges :

- la gare de Saint-Louis : correspondance avec le réseau ferré et la navette aéroport ;
- l'arrêt carrefour central : correspondance entre certaines lignes majeures et la ligne 604 ;
- l'arrêt Jean Mermoz : desserte du Lycée Jean Mermoz, l'établissement scolaire principal de l'agglomération.

En l'absence de site propre ou dédié, la régularité des bus est logiquement tributaire de la configuration de la voirie. Celle-ci est fortement saturée à l'heure de pointe en raison des engorgements de l'A35 en direction de Bâle qui se répercutent sur le reste du réseau viaire et qui provoquent ainsi des retards importants sur la plupart des lignes.

Au surplus, la tarification indifférenciée à bord des véhicules pour lesquels les ventes à bord représentent 45% des recettes, génèrent des temps d'encaissement importants qui ont tendance à aggraver les retards.

Le réseau se décline par ailleurs en quatre niveaux d'offre :

- la ligne transfrontalière 604 est la ligne forte du réseau, son intervalle de passage est maintenu au quart d'heure une grande partie de la journée ;
- les lignes structurantes du territoire, soit les lignes 603, 608, 1, 2, 6. Les intervalles de passages proposés sont autour de 30 minutes en heure de point et 60 minutes en heures creuses ;
- les lignes secondaires proposant une offre ciblée à certaines heures. Les lignes 12, 13, 14 et 15 assurent une liaison entre la périphérie et le centre de l'agglomération. La ligne 5 assure un maillage complémentaire aux lignes structurantes ;
- les lignes aux fonctions spécifiques et notamment la ligne 11 qui assure à fréquence élevée (10 à 15 minutes) la liaison entre Saint-Louis gare et l'EuroAirport ainsi que les lignes 9 et 10 qui sont des navettes desservant les zones industrielles de Village Neuf et de Hésingue.

Ligne	Origine	Destination	Amplitude semaine	Jour de fonctionnement	Nombre de cours par jour / sem
Ligne 604	Saint-Louis - Professeur Coste / Parc Soleil	Bâle - Schifflände	19.57	LMCJVSD	126
Ligne 603	Village Neuf - Paix	Bâle - Schifflände	15.03	LMCJVS	55
Ligne 6	Kembs - Nord	Saint-Louis - Gare	15.07	LMCJV	43
Ligne 2	Buschwiller - Vosges	Rosenau - Petit Canal	14.1	LMCJVS	42
Ligne 1	Blotzheim - Clostermann	Huningue - Alsace	14.17	LMCJVS	41
Ligne 608	Sierentz - Zone commerciale	Bâle - Bachgraben	14.65	LMCJV	40
Ligne 5	Bartenheim - République / Libération	Saint-Louis - Saint-Exupéry	11.33	LMCJV	14
Ligne 14	Liebenswiller - Aubépines	Saint-Louis - Gare	11.92	LMCJV	13
Ligne 9	Saint-Louis - Gare	Huningue - ZI	10.73	LMCJV	10
Ligne 10	Saint-Louis - Gare	Village Neuf - ZI	11.25	LMCJV	6
Ligne 11	Saint-Louis - Gare	EuroAirport	18.42	LMCJVSD	104

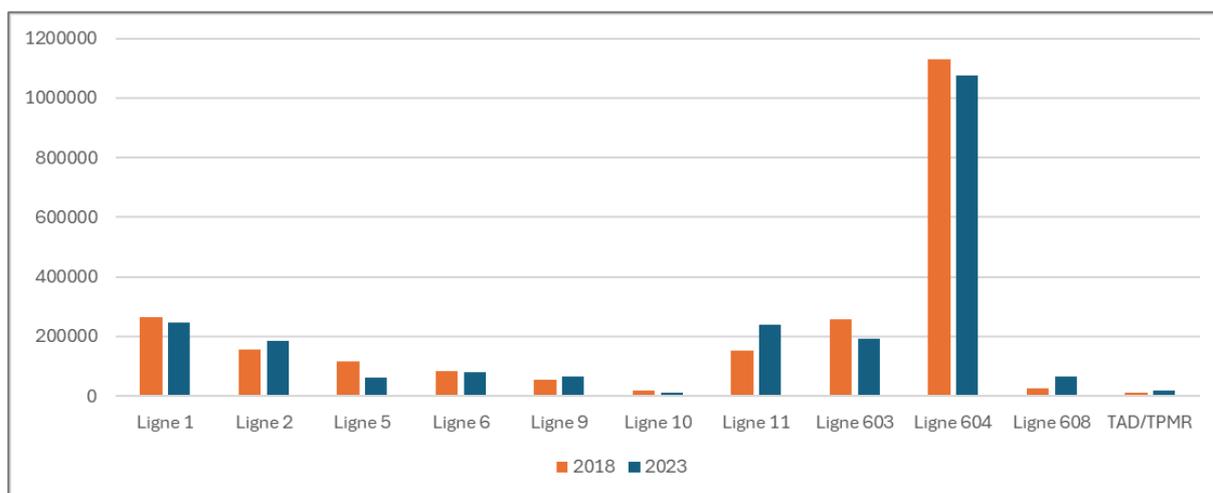
Niveau d'offre par ligne en 2024. Hors 12, 13 et 15

3.1.2 Caractérisation de la fréquentation

La fréquentation du réseau Distribus est fortement polarisée par la ligne 604 qui représente en 2023 45% de la fréquentation totale.

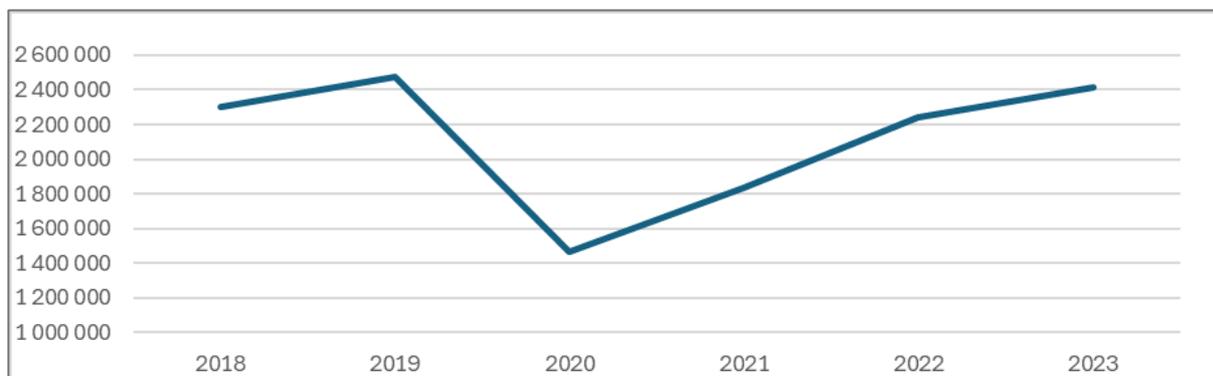
On observe des évolutions classiques depuis la crise Covid avec une chute importante en 2020 et un retour progressif vers le niveau de fréquentation de 2019. Malgré quelques ajustements du réseau sur la période, la répartition de la fréquentation est relativement stable entre les lignes.

Les lignes majeures 1, 2, 6, 603 et 608 représentent 32% de la fréquentation totale du réseau. La navette ligne 11 représente 10% de la fréquentation totale. Le reste du réseau ne représente ainsi que 14% de la fréquentation totale. Enfin, les services DistriFlex (transport à la demande) et DistriFlex + (transport pour personnes à mobilité réduite) sont par nature des services adaptés à des besoins spécifiques ne représentent que 0,8% de la fréquentation totale du réseau.



Voyages annuels par ligne entre 2018-2023

Pendant l'exécution du contrat on relève un tassement de la fréquentation sur les lignes transfrontalières 604 et 603 pouvant s'expliquer par la tendance au télétravail plus soutenue en Suisse. On remarque également une diminution forte de la ligne 5 (-48%) mais une croissance importante des services spécifiques, en premier lieu la ligne 11 (+57%) mais également les services DistriFlex et DistriFlex (+50%) ;



Evolution de la courbe de fréquentation entre 2018-2023

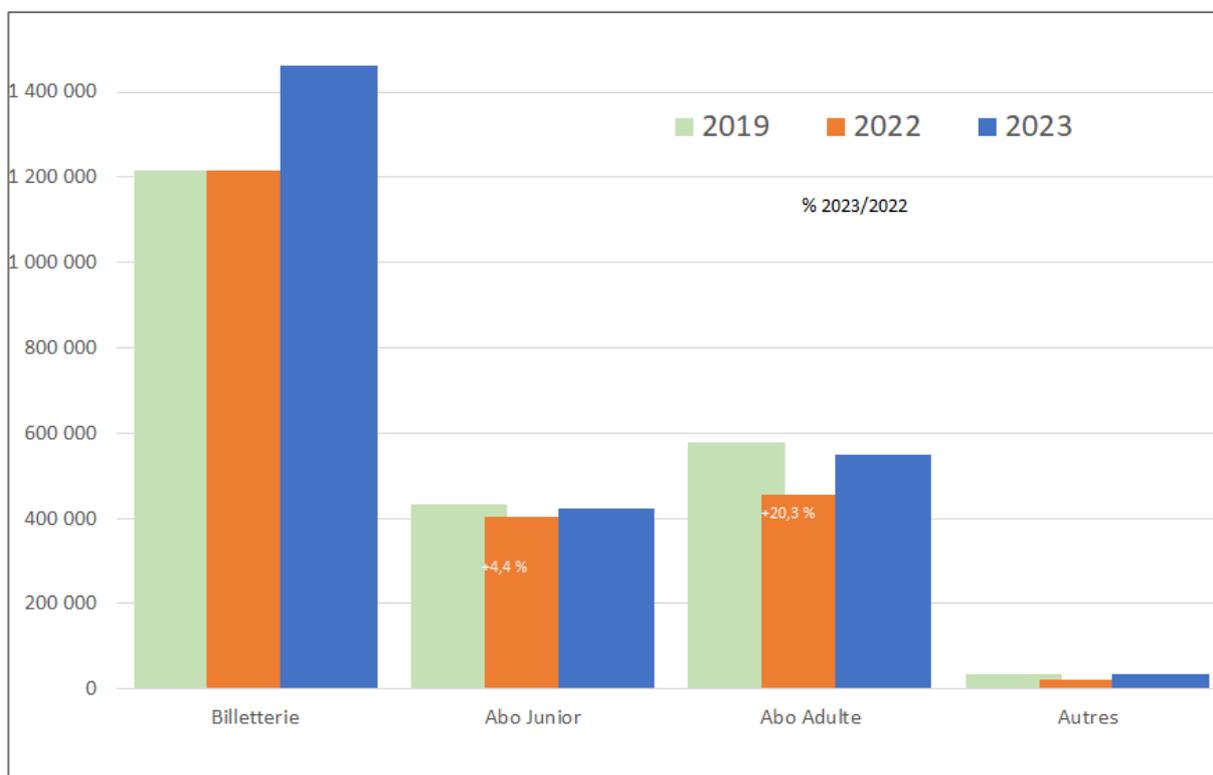
3.1.3 Caractérisation des recettes

Si par rapport au début du contrat, elle est à la peine comparée à l'augmentation de l'offre, l'évolution des recettes de trafic est plutôt dynamique à partir de 2021, et progresse davantage que l'offre sans doute en raison d'un rattrapage post Covid.

Au global sur la période, les recettes réelles sont inférieures d'environ 1,7m € par rapport aux prévisions, du fait essentiellement de l'impact de la crise sanitaire 2020/2021 (-1/3 chaque année). Sur 2022 et 2023, les réalisations sont légèrement supérieures aux prévisions. Sans la crise sanitaire, on peut penser que le Concessionnaire aurait pu respecter ses engagements de recettes de trafic

Ecart entre les recettes de trafic prévisionnelles et réelles	2019	2020	2021	2022	2023	Total 2019-2023
Recettes de trafic réelles	2 123 399 €	1 402 934 €	1 558 596 €	1 942 788 €	2 280 398 €	9 308 115 €
Recettes de trafic prévisionnelles	2 146 323 €	2 322 514 €	2 358 602 €	1 917 510 €	2 277 043 €	11 021 992 €
Ecart prévisionnel / réalisé	-22 924 €	-919 580 €	-800 006 €	25 278 €	3 355 €	-1 713 877 €
Ecart prévisionnel réalisé	-1,07%	-39,59%	-33,92%	1,32%	0,15%	-15,55%

Recettes commerciales directes entre 2019-2023



Recettes commerciales par titres entre 2019-2023

SE DÉPLACER EN FRANCE (bus + Tram 3 + TER)		MENSUEL	ANNUEL
Abonnement Junior (6-17 ans) Ou 18-24 ans sur présentation d'un justificatif de scolarité		13€	130€
Abonnement Senior (65 ans et +)		36€	360€
Abonnement Adulte (18-64 ans)		Vendus par la SNCF	
Abonnement Primo (-26 ans) et Presto (26 ans et +) TER + réseau(x) urbain(s) d'origine/destination			
Aller simple (1h)		1,70€	
Aller retour (dans la journée)		2,80€	
Aller simple navette EuroAirport (ligne 11) Avec correspondances sur le réseau Distributions		2,50€	
Vente/rechargement carte Multivoyages Tranche de 6 voyages +2€ lors du premier achat		7,50€	
Duplicata de carte d'abonnement Distributions		8€	
TITRES JOURNEE		VALABLE 24H	VALABLE JUSQU'À 23H59 Pour les groupes de 2 à 5 voyageurs le samedi, dimanche ou jour férié
Ticket Alsa+ Saint-Louis Distributions + TER jusqu'à Sierentz		3,60€	5,40€
Ticket Alsa+ Haut-Rhin Distributions + réseaux du Haut-Rhin (bus, tram, car, train)		23,10€	24,20€
Ticket Alsa+ Alsace Distributions + réseaux d'Alsace (bus, tram, car, train)		37,40€	39,10€
SE RENDRE EN SUISSE		MENSUEL	ANNUEL
Pas de vente dans les bus en Suisse, veuillez vous rendre aux automates des stations Tram			
Abonnement Junior (6-24 ans) Distributions + TNW - Vente en Suisse		81CHF	782CHF
Abonnement Adulte (25 ans et +) Distributions + TNW - Vente en Suisse		106CHF	1024CHF
Tarifs Inflex		Réduit (avec la carte de réduction annuelle Inflex disponible à l'agence Distributions (20€))	Normal
Aller simple Inflex Distributions (lignes 603/604 jusqu'à Schiffhände, 608 jusqu'à Bachgraben, Tram T3 jusqu'à Barfüsserplatz) sans correspondance avec le réseau suisse		2,70€	3,30€
Vente/rechargement carte Multivoyages Inflex Tranche de 6 voyages +2€ lors du premier achat - vente en France uniquement		16,20€	19,80€
Aller simple Distributions + réseaux suisses en zone 10 du TNW		4,90€	
SE DÉPLACER EN SUISSE ET EN ALLEMAGNE		Sur présentation d'un abonnement d'un des réseaux	Permet d'être accompagné gratuitement de 2 mineurs de -15 ans
Réseaux français Distributions + suisse TNW + allemand RVL + TER Grand Est (ticket 24h)			
TRIREGIO Mini Distributions + TNW (zones 10, 11, 13, 14, 15 et 40) + RVL (zones 1, 2, 3 et 8) + TER (jusqu'à Sierentz)		7,70€	10,70€
TRIREGIO Normal Distributions + TNW + RVL + TER (jusqu'à Mulhouse)		13,20€	22,30€

Grille de tarification en-2023

Le circuit de distribution et de vente se réalise par le biais :

- d'une agence commerciale DISTRIBUS ouverte du lundi au samedi ;
- d'un réseau d'une dizaine commerçants dépositaires pour l'achat de titre et le rechargement des cartes ;
- d'une boutique en ligne ;
- de vente à bord des véhicules, en espèce et par carte bancaire sur les lignes 603, 604 et 11. (Un système de rechargement est aussi proposé (contre remise d'un bon de rechargement par le conducteur) ;
- de distributeurs situés entre le centre de Bâle et la frontière sur le tracé des lignes de bus 603 et 604.

3.1.4 La productivité des moyens engagés

Tout au long de l'exécution du contrat, le parc véhicules engagé a été stable. Il est composé de 28 autobus standard, 6 autocars, 11 minibus ainsi que 10 VL (véhicule léger) qui regroupe les véhicules de service (relèves en ligne, tournées...) et les véhicules de fonction affectés à l'activité Distribus.

En 2023 l'âge du parc est de 7 ans pour les autobus ce qui est une moyenne raisonnable, néanmoins 6 véhicules ont plus de 10 ans dont un bus de 16 ans. Pour les autocars il est de 9 ans avec 4 véhicules de plus de 11 ans et deux véhicules de moins de 4 ans et enfin pour les minibus l'âge moyen est de 5 ans.

Les véhicules sont propriété du délégataire qui porte les investissements. Le plan d'investissement appliqué a permis à fin 2023 de maintenir un âge de parc correct dont on rappelle le passage au biocarburant à l'été 2023. L'exploitant a en effet proposé de ne plus alimenter le parc en gasoil fossile et de faire circuler l'ensemble des véhicules mis à disposition dans le cadre de la DSP (bus, cars, TAD et T PMR) en HVO IZIPURE (Hydrotreated Vegetable Oil). Il s'agit d'un biocarburant fabriqué à partir d'huiles usagées, qui répond aux exigences du décret du 17 novembre 2021 relatif aux critères définissant les véhicules à faibles et à très faibles émissions.

Le nombre de conducteurs est passé de 51 ETP à 60 en 2020 (+17,6%), puis à 61 en 2023 pour une moyenne de 33 425 kilomètres commerciaux roulés par conducteur. Ce ratio est dans la moyenne pour un réseau de cette importance se situant entre 25 000 et 45 000 km/an.

Les charges de conduite augmentent ainsi de 1,1 million d'euros sur la période (+72%, pour +18% d'ETP et + 23% d'offre). De ce fait ; le poids des charges de personnel dans le total des charges prend davantage d'importance, en passant de 35,5% des charges totales en 2019 à 41% en 2023.

Le coût des ETP conducteurs supplémentaires se chiffre à +389 K € en moyenne par an, soit environ 16% de charges de personnel de conduite en plus. Pour ce qui est du coût par ETP conducteur, il passe de 29 800 € en 2019 à 41 100 € en 2023, soit une augmentation de 13 340 € et d'environ +45%.

Cette forte hausse de la rémunération moyenne s'explique de deux manières :

- suite notamment à la crise sanitaire, en raison de difficultés à recruter et à fidéliser les agents de conduite, de nombreux opérateurs ont dû augmenter la rémunération de leurs employés ; c'est vrai pour le secteur des transports, ferroviaires, comme urbains et interurbains ;
- outre l'inflation qui a entraîné une hausse globale des salaires (en moyenne pour les salariés du secteur public, +3,2% en 2020, -1,6% en 2021 et +4,4% en 2021) sur la période, un autre phénomène spécifique et local à prendre en compte pour comprendre la hausse des salaires des conducteurs est la proximité de la Suisse, où les salaires des conducteurs de bus en particulier, sont supérieurs. En 2024, le salaire moyen d'un conducteur de bus en Suisse était d'environ 71 600 CHF2. Cette concurrence directe oblige l'exploitant à proposer des salaires attractifs pour recruter du personnel de conduite puis pour le fidéliser. Les réseaux proches de la Suisse (Annemasse) et du Luxembourg (Metz) présentent cette problématique.

3.1.5 Les coûts d'exploitation

Sur la période contractuelle les charges ont progressé davantage que l'offre, avec une très forte augmentation en 2020. A partir de 2021, la progression des dépenses est plus contenue et tombe en deçà de la progression de l'offre (productivité apparente sur les charges).

Le coût kilométrique d'exploitation s'établit ainsi à 3,35€ en 2023, en légère baisse de -3,87% en € constants entre 2022 et 2023.

Au total sur la période du contrat, les charges réelles auront été supérieures de 2,36 millions aux prévisions (+8,6%) avec les caractéristiques suivantes (tableau ci-dessous) :

- 2019 fait office d'exception, avec des réalisations inférieures aux prévisions ;
- 2020 est proche de la prévision avec, du fait de la crise sanitaire, des charges variables, notamment de roulage, non mobilisées ;
- présence d'un fort pic en 2021 et 2022, explicable par le contrecoup de la crise sanitaire, puis par la hausse des coûts, notamment de l'énergie et des matières premières, et de l'inflation générale à partir de 2022 (y compris sur le personnel) ;
- l'écart en 2023 se réduit par rapport aux deux années passées. Si l'écart avec les prévisions se poursuit en 2024 et 2025, il y a de fortes chances à ce que le concessionnaire établisse son offre au titre de la nouvelle procédure de mise en concurrence à venir, sur la base des coûts réels constatés sur les dernières années.

Ecart entre les charges prévisionnelles et les charges réelles	2019	2020	2021	2022	2023	Total 2019-2023	Evolution total 2019-2023	Evolution total 2019-2023 (%)
Charges totales prévisionnelles	4 552 187 €	5 536 841 €	5 611 013 €	5 620 387 €	6 218 683 €	27 539 111 €	1 666 496 €	36,6%
Charges totales réelles	4 303 472 €	5 656 984 €	6 411 566 €	6 700 547 €	6 828 409 €	29 900 978 €	2 524 937 €	58,7%
Ecart Charges totales	-248 715 €	120 143 €	800 553 €	1 080 160 €	609 726 €	2 361 867 €	858 441 €	-345,2%
Ecart Charges totales (%)	-5,46%	2,17%	14,27%	19,22%	9,80%	8,58%		

Les coûts de roulage (énergie, lubrifiants, pneumatiques pour les bus, entretien : pièces et main d'œuvre), qui sont censés être directement corrélés avec le niveau d'offre, ont augmenté bien plus fortement que l'offre justement sur la période (+ 57% environ vs +23% d'offre).

S'agissant des charges de matériels roulants (amortissements techniques + frais financiers ou location ou crédit-bail, assurances, lavage extérieur, nettoyage intérieur), elles progressent de 42% sur la période (pour 1/4 de matériel roulant supplémentaire), contre + 1/3 dans les prévisions. Les coûts unitaires par matériel roulant sont plutôt erratiques d'une année sur l'autre, et dépendent du type de matériel affecté au Contrat et de la politique de renouvellement associée. Globalement, le concessionnaire a pu réaliser des économies sur ce poste de charge (-2,3% par rapport aux prévisions, gain de 133k€).

Globalement on constate que les frais généraux ont suivi l'évolution haussière des autres postes de charges, et même encore plus fortement (+75% environ sur la période). Les frais généraux réels sont largement supérieurs aux prévisions (plus d'un tiers), l'écart consolidé s'élevant à 1,8m€ environ. Si le poids des frais généraux prévisionnels était plutôt dans la norme pour ce type de réseau (environ 16,7% des charges totales), celui des frais généraux réels est plus élevés (supérieur à 20% des charges totales) ; un poids de 20% maximum de frais généraux dans la nouvelle concession pourrait être considéré comme un objectif de négociation.

3.1.6 La dépense publique a un rendement croissant

La dépense publique engagée pour le fonctionnement du réseau est définie comme la contribution de la collectivité au délégataire.

Le contrat de délégation de service public a été modifié à quatre reprises par avenants. Ces avenants, rendus nécessaires à la fois par les modifications des missions confiées au délégataire et par les conséquences de la crise sanitaire sur l'activité, ont entraîné des modifications de flux financiers du contrat. Si elle est certes beaucoup plus importante qu'initialement prévu, essentiellement du fait d'une activation d'offre, le poids de la participation financière de SLA diminue dans la couverture des charges de la Concession.

Le montant prévisionnel consolidé de la contribution financière forfaitaire passe de 15 millions d'euros sur la durée du Contrat à 21,9 millions d'euros.

A noter que la modification la plus importante a été celle de l'avenant n°1, signé en 2019, et donc antérieur à la crise sanitaire, et liée à l'activation des options n°2, n°4 et n°7 du contrat, ainsi qu'au renforcement du service TPMR et à la prolongation de la ligne n°5.

La contribution moyenne annuelle, évaluée à 2,1 millions d'euros en moyenne dans le contrat initial, est passé à 3,1 millions d'euros suite à la contractualisation du premier avenant, et à 3,6 millions d'euros par an en moyenne suite à la contractualisation du quatrième avenant.

Comparaison CFF	
CFF 2019 (contrat)	2 124 721 €
CFF 2023 (versée)	4 026 946 €
Ecart CFF 2019 initiale / CFF 2023 versée	1 902 225 €
<i>Dont effet Impact Offre</i>	954 888 €
<i>Dont effet Indexation</i>	391 508 €

La crise Covid a par ailleurs généré 376 000 € de compensation financière supplémentaire de la part de Saint-Louis Agglomération en 2020 et 2021.

3.2 LES PERSPECTIVES D'EVOLUTION DU RESEAU

L'année 2017, dernière année avant le contrat 2019/2025, a été la dernière année de stabilité relative dans l'exécution du contrat de DSP qui s'est achevé fin 2018. Marquée par l'inauguration du Tram3 le 9 décembre 2017 et l'entrée en vigueur d'une nouvelle gamme tarifaire, elle marque l'entrée dans un nouveau cycle, d'autant plus que l'intégration de nouvelles communes dans le périmètre de la collectivité devenue communauté d'agglomération a conduit à adapter le réseau et les services à un périmètre plus étendu et constitué d'espaces hétérogènes appelant des réponses différenciées et adaptées aux besoins de mobilités.

La grande force commerciale et économique du réseau est constituée des lignes transfrontalières, notamment la 604. La mise en service du tramway a pour effet tout à la fois de conforter le rôle de pôle multimodal de la Gare de Saint-Louis, d'entraîner de possibles réallocation de trafic entre bus et tramway et, c'était l'objectif, de provoquer un saut de croissance du trafic global. Les effets ont pu s'observer tout au long du contrat, avec en ce qui concerne le contrat de DSP en cours une attention toute particulière aux évolutions du trafic des lignes 603 et 604, ainsi qu'à la navette aéroport (ligne 11) dont les conditions de service n'ont finalement pas été affectées par la mise en service du tramway.

Durant le contrat, les tarifs transfrontaliers ont été augmentés en 2023 comme prévu avec les partenaires suisses et dans la logique de la communauté tarifaire et du réseau trinational dans lequel le réseau DISTRIBUS s'insère plus fortement depuis le 9 décembre 2017. Les effets sur le trafic et sur le choix de titres de transport restent à consolider.

C'est à l'éclairage des études menées sur les enjeux de mobilités sur le périmètre de l'Autorité organisatrice que vont se définir les orientations d'évolution du service. Les enjeux de coordination entre autorités organisatrices et autorités transfrontalières, notamment en termes D'intermodalité (TER et Trireno) et de billettique, sont à envisager et auront le moment venu des impacts sur le modèle d'exploitation du réseau.

Les enjeux d'évolution sont donc particulièrement importants pour la période qui va s'ouvrir avec un nouveau contrat.

En termes d'exploitation, des premières réflexions devront être consolidées dans la rédaction du contrat et en particulier :

- Une augmentation des fréquences des Lignes 1 et 2 et de leur amplitude
- Une adaptation de l'offre des ligne 6 et 608
- Le renforcement de l'attractivité du réseau en tant qu'alternative à la voiture particulière
- Une meilleure desserte des points générateurs de déplacements
- De meilleures correspondances entre les lignes pour l'accès à la gare de Saint-Louis (correspondance avec L 604 et T3) ou les établissements scolaires
- Une meilleure desserte de la piscine et du Complexe omnisports (ligne 2)

3.3 CONCLUSION SUR LE DIAGNOSTIC DE LA DSP ACTUELLE

L'analyse du déroulement du contrat de DSP 2018-2026 montre que le délégant et le délégataire se sont écarté des objectifs qu'ils s'étaient fixés initialement. Le modèle économique a été chahuté notamment en raison de la crise du COVID et de l'inflation née des conséquences du conflit ukrainien. La contribution de SLA, a connu une forte progression mais en diminution par rapport au volume des charges. A peu de distance de son terme, la collectivité est affectataire d'un réseau qui demeure pourtant globalement performant et dynamique.

L'activité du délégataire est déficitaire en raison des charges en forte augmentation, non compensées par les recettes (recettes commerciales + contribution SLA), et en fort décalage par rapport aux prévisions. En effet, les résultats avant IS de la délégation de service public ont été globalement déficitaires sur la période (-1,2M°). Au demeurant, sur les cinq dernières années d'exploitation, trois années ont eu un résultat déficitaire, une excédentaire, et une a été proche de l'équilibre. Aux extrêmes on constate ainsi des déficits importants en 2020 (-761 K €) et en 2021 (-992 K €) et un bénéfice d'exploitation élevé en 2019 (+672 K €).

Au global, la progression des recettes commerciales et de la CFF (+50% sur la période) n'a pas permis de compenser la forte hausse des charges (+59% environ). Sans les crises successives (sanitaires et énergétiques) qui ont plombé les années 2020 et 2021, la concession aurait pu raisonnablement dégager des excédents.

On peut raisonnablement affirmer que le contrat de DSP n'a pas produit des résultats conformes aux attentes des parties.

Pour autant, le rapport entre recettes directes et dépenses d'exploitation doit beaucoup au contexte transfrontalier de l'agglomération et du réseau, mais aussi à la dynamique du contrat et aux standards élevés de qualité qui sont mis en œuvre : parc de bonne qualité, billettique, agence commerciale centrale, intermodalité concrète de bon niveau (et encore à développer), tarifs moyens élevés pour la France en rapport avec la qualité offerte et le caractère transfrontalier du réseau.

4 PRINCIPE DE LA DELEGATION DU SERVICE PUBLIC DES TRANSPORTS PUBLICS REGULIERS

D'une manière générale, les collectivités territoriales déterminent librement le mode de gestion et d'exploitation de leurs services publics.

En matière de services publics de transport, cette liberté est encadrée par les dispositions de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs dite LOTI, du 30 décembre 1982, aujourd'hui codifiée au sein du Code des transports.

Conformément à l'article L. 1221-3 du code des transports, l'exécution des services de transport public de personnes réguliers et à la demande est assurée, pour une durée limitée :

- Soit en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial
- Soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention avec l'autorité organisatrice.

4.1 LA REGIE SOUS FORME DE SERVICE PUBLIC INDUSTRIEL ET COMMERCIAL

La gestion d'un service public en régie signifie que le service public est directement géré par la personne publique qui l'a créé.

Les articles L. 1221-3 et suivants du code des transports et le décret n° 85-891 du 16 août 1985, relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes, distinguent en la matière :

- La régie à simple autonomie financière qui ne dispose pas de la personnalité morale : il s'agit d'une structure interne à la collectivité. Elle bénéficie d'une relative indépendance par rapport aux autres services de la collectivité, mais reste placée sous l'autorité directe du Président de la Communauté d'Agglomération. Les principales décisions sont prises par le conseil communautaire, après avis le cas échéant d'un conseil d'exploitation ;
- La régie individualisée sous forme d'Etablissement Public Industriel et Commercial (EPIC), doté de la personnalité morale. Il s'agit d'un établissement public distinct de la Communauté d'Agglomération, doté d'une plus grande autonomie. Elle est administrée par un conseil d'administration lui-même distinct du conseil communautaire et dirigée par un directeur (statut d'agent de droit public contractuel) ;
- Le choix entre les deux modes de régie peut être opéré au regard du niveau de responsabilité et d'implication de la collectivité, mais d'autres éléments peuvent être pris en compte : organisation de la gouvernance entre la collectivité et l'EPIC (conseil d'administration d'élus) ; modalités de régulation en cas de non-respect du contrat d'objectifs par l'EPIC, modalités de gestion du personnel (autorité hiérarchique directe du Président de Saint-Louis Agglomération sur le directeur de la régie directe et du Président de l'EPIC sur le directeur de la régie personnalisée), incidences budgétaires et comptables ... ;
- Quelle que soit la forme retenue, la création d'une régie appelle la fixation d'un montant de dotation initiale, « contrepartie des créances, ainsi que des apports en nature ou espèces effectués par la collectivité de rattachement, déduction faite des dettes ayant grevé leur acquisition et qui sont mises à la charge de la régie. Les apports en nature sont enregistrés pour leur valeur vénale. La dotation s'accroît des apports

ultérieurs, des dons et subventions, ainsi que des réserves » (article R. 2221-13 du CGCT). La dotation est ainsi constituée d'apports numéraires et de biens matériels ou immatériels ;

- S'agissant des « dépenses de préfiguration », elles peuvent faire l'objet d'une subvention de fonctionnement exceptionnelle.

4.1.1 Reprise en régie du service précédemment délégué

La reprise en régie du service public, précédemment délégué, impliquerait que Saint-Louis Agglomération dispose d'une connaissance exhaustive précise du service public : modalités d'exécution des services, exploitation, entretien maintenance, statut du personnel et management social, matériels roulants, équipements, gestion commerciale des usagers...

S'agissant des moyens matériels, le coût de mise en place de la régie doit faire l'objet d'une estimation précise : rachat d'équipements au délégataire sortant (biens, logiciels d'exploitation, coûts de recrutement...) ou premier achat. A cet égard, la soumission au code des marchés publics implique de prévoir dans le calendrier de création de la régie les délais nécessaires à la passation des procédures de marchés.

S'agissant du personnel, le personnel du délégataire est à reprendre par la régie dans les conditions fixées à l'article L. 1224-1 du code du travail (transfert des contrats de travail entre employeurs successifs).

Il s'agit en principe de salariés de droit privé, soumis à la convention collective « transports urbains ». Des difficultés peuvent survenir s'agissant de l'identification du personnel à reprendre dans le cadre légal de l'article L. 1224-1 du code du travail, nécessitant de la définir avec le délégataire sortant et les représentants du personnel.

Le sort des avantages collectifs doit faire l'objet d'un examen particulier dans la mesure où ils doivent survivre au moins à titre transitoire. Le cas échéant, de nouveaux accords peuvent s'y substituer par la suite. A signaler que l'adhésion à la convention collective nationale peut susciter des difficultés juridiques en cas de régie dotée de la seule autonomie financière (l'article L. 2233-1 du code de travail n'ayant pas d'équivalent expressément applicable aux collectivités territoriales et donc à ces régies non individualisées).

S'agissant du contrôle exercé par Saint-Louis Agglomération sur sa régie, il sera recommandé en la matière la passation d'un contrat avec la régie personnalisée. Ce type de contrat habituellement dénommé « contrat d'objectif » ou « contrat de service public » permet de satisfaire aux exigences juridiques (notamment, règlement CE n° 1370/2007 du 23 octobre 2007, article 3, dès lors que la régie se voit confier « un droit exclusif et/ou une compensation, quelle qu'en soit la nature, en contrepartie de la réalisation d'obligations de service public »).

Un tel contrat permet en outre à l'agglomération de contrôler l'exécution du service et de constater le respect des objectifs fixés.

Des difficultés peuvent survenir en cas de non-respect des objectifs fixés par le contrat d'objectif, dans la mesure où les « pénalités » ou « sanctions » sont in fine supportées par la collectivité responsable de la régie. La responsabilisation du directeur de la régie sur l'application du contrat d'objectif paraît à cet égard opportun. A noter que le directeur de la régie personnalisée est obligatoirement sous contrat de droit public à durée déterminée.

4.1.2 Avantages et inconvénients de la régie

Ce mode de gestion permet à la collectivité d'exercer une totale maîtrise de la gestion et des contraintes financières du service public mais il implique une prise de risque totale tant sur les aspects sociaux et industriels que commerciaux ; il nécessite également une totale maîtrise de la gestion et des contraintes techniques et financières du service public, ainsi qu'une implication pleine et entière dans sa gestion administrative quotidienne (gestion du personnel, comptabilité, TVA, régies d'avances et de recettes...) et une connaissance du métier correspondant.

Le secteur des transports publics est un secteur à forte technicité : organisation de la production des services (graphe des services de transport, montage des services agents et des services véhicules), matériel roulant, entretien-maintenance, management des hommes, gestion du dialogue social, gestion d'entreprise etc.

En cas de reprise en régie, Saint-Louis Agglomération ou son EPIC devra se doter des compétences nécessaires à l'exécution du service.

Le personnel de l'actuel délégataire affecté au réseau devra être repris et Saint-Louis Agglomération ou son EPIC devrait ainsi maîtriser l'ensemble des aspects sociaux, très importants dans la gestion d'un réseau de transports : gestion du personnel, négociations salariales, formation, management, etc. Le recrutement d'un directeur et d'un comptable sous statut de droit public doivent également faire l'objet d'une attention très particulière et impliquent fortement la collectivité territoriale.

Le secteur des transports publics est également marqué par les aspects commerciaux :

- Le transport public est en concurrence avec d'autres modes de transport ;
- Rendre un réseau attractif, faire « monter » les usagers dans les bus, n'est pas aisé, et nécessite des techniques marketing et commerciales pointues.

C'est pourquoi seuls 10% des réseaux de transport urbain sont gérés en régie directe ou personnalisée (EPIC) en France, qui sont généralement des réseaux de taille modeste.

4.2 L'EXECUTION DU SERVICE PAR LE BIAIS D'UN MARCHÉ PUBLIC

Le Code des transports prévoit en la matière que le service public peut être exécuté par une entreprise dans le cadre d'une convention entre cette entreprise et l'autorité organisatrice compétente ; La convention peut prendre la forme d'un marché public ou d'une Délégation de Service Public.

La convention en cause fait l'objet d'une procédure de mise en concurrence codifiée aux articles L. 1411-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales (CGCT) et menée en application des articles L. 1121-3 et suivants du code de la commande publique

4.2.1 La passation d'un marché public

La passation d'un marché public de service pour l'exploitation du réseau n'est, quant à elle, qu'une autre forme de régie, exécutée par un prestataire privé, Saint-Louis Agglomération conservant l'entière maîtrise et responsabilité de l'organisation et de la gestion du réseau, notamment commerciale, et du financement.

Comme le définit le droit des marchés public, le marché public est un contrat conclu à titre onéreux entre l'agglomération et un opérateur économique public ou privé, pour répondre à ses besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services (*L1111-1 Code de la commande publique*).

Dans le cadre d'un marché public, le titulaire du marché est rémunéré par l'autorité organisatrice sur la base d'un prix global et forfaitaire, pour des prestations définies demandées par l'autorité organisatrice. La forme de l'accord-cadre à bons de commande permet de définir le cas échéant des prix unitaires, la durée du marché étant dans ce cas limitée à 4 ans.

La passation d'un marché public ne transfère pas le risque commercial et financier, qui reste supporté par l'autorité organisatrice. La rémunération du titulaire n'est pas modifiée en raison de l'augmentation ou de la diminution du nombre de voyageurs, Quel que soit le niveau de la fréquentation ou des recettes, il est rémunéré.

Des clauses d'intéressement peuvent être prévues, mais elles restent marginales par rapport à la rémunération principale, qui suffit à couvrir les charges et assurer la marge du prestataire.

4.2.2 Avantages et inconvénients du marché public

Comme pour la gestion en régie directe, à laquelle il s'apparente, le principal inconvénient de ce type de contrat est la nécessaire implication pratique et matérielle de l'autorité organisatrice dans la gestion quotidienne et ses conséquences en termes d'organisation des services, notamment des points de vue économique, technique, commercial, juridique et comptable.

Ainsi le titulaire du marché est-il considéré comme gérant de deniers publics s'agissant de l'encaissement des recettes, et doit se conformer aux règles de la comptabilité publique et notamment aux dispositions relatives aux régies de recettes et d'avances des collectivités locales et des établissements publics locaux. Les opérations que les régisseurs effectuent, doivent donc être retracées dans les comptes de la collectivité locale.

En ce qui concerne les dépenses il doit remettre à la collectivité au minimum à la fin de chaque mois les justificatifs des dépenses qu'il a payées.

De plus, les recettes qu'encaisse le régisseur intéressé n'échappent pas à la règle de dépôt des fonds au Trésor Public. Elles doivent donc être encaissées par une régie d'avances et de recettes et le régisseur a l'obligation de reverser et de justifier au comptable de la collectivité au moins une fois par mois les recettes perçues.

La collectivité supportant le risque commercial doit soit constituer en son sein une équipe d'experts en marketing et en actions commerciales et de plus, intégrer également une équipe de contrôle de l'exploitation par les prestataires de service, soit recourir à des prestataires extérieurs en assistance à maîtrise d'ouvrage.

La procédure de passation d'un marché public n'est pas plus courte qu'une délégation de services publics pour un réseau de transport urbain dans la mesure où la collectivité doit procéder à la rédaction d'un cahier des charges définissant précisément la consistance des services : itinéraire de chaque ligne et service ; point d'arrêt ; longueur de la ligne ; nombre de courses selon les différents calendriers ; fiches horaires... les moyens à mettre en œuvre ; les tarifs à appliquer ; la politique d'information qui sera menée ; les actions commerciales ; les enquêtes à réaliser ; etc.

Il convient de rappeler à cet égard que la procédure de passation d'un marché négocié ne peut aujourd'hui être envisagée que difficilement pour un marché de service de transport public. En effet, dans un arrêt du 9 juillet 2007, le Conseil d'Etat a clairement exclu la possibilité pour les collectivités territoriales de se prévaloir du titre II du Code des Marchés Publics pour ce type de marchés. (CE, 9 juillet 2007, SYNDICAT EGF-BTP et autres, req. n° 297711 ; CE, 14 décembre 2009, Département du Cher, req. n° 330052).

4.3 L'EXECUTION PAR LE BIAIS D'UN CONTRAT AVEC UNE SOCIETE PUBLIQUE LOCALE

L'article L.1531-1 du Code général des collectivités territoriales (CGCT) prévoit que « les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent créer, dans le cadre des compétences qui leur sont attribuées par la loi, des sociétés publiques locales dont ils détiennent la totalité du capital.

4.3.1 La société publique locale (SPL)

Ces sociétés sont compétentes pour réaliser des opérations d'aménagement au sens de l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme, des opérations de construction ou pour exploiter des services publics à caractère industriel ou commercial ou toutes autres activités d'intérêt général.

Ces sociétés exercent leurs activités exclusivement pour le compte de leurs actionnaires et sur le territoire des collectivités territoriales et des groupements de collectivités territoriales qui en sont membres.

Elles revêtent la forme de société anonyme régie par le livre II du code de commerce et sont composées, par dérogation à l'article L. 225-1 du même code, d'au moins « deux actionnaires. »

Les sociétés publiques locales (SPL), sociétés anonymes dont le capital est détenu à 100% par des personnes publiques, ont notamment été créées afin de permettre à leurs actionnaires de bénéficier des services de la société sans passer par une procédure de publicité et de mise en concurrence, dans le respect du droit interne et communautaire de la commande publique.

4.3.2 Avantages et inconvénients de la SPL

L'atout majeur de ces structures consiste dans le fait qu'en vertu de la théorie des relations « in house », elles n'ont pas à être mises en concurrence par les collectivités territoriales et leurs groupements actionnaires. Ainsi, dès lors que les actionnaires publics exercent sur leur société un contrôle analogue à celui qu'ils exercent sur leurs propres services et que la société exerce l'essentiel de son activité pour ses actionnaires (ces deux conditions majeures ont été posées par la CJCE dans l'arrêt « Teckal » SRL, 18 novembre 1999, aff. C-107-98), les prestations qu'elle rend sont considérées comme étant intégrées et ne nécessitant pas l'application des règles de la commande publique.

Ceci permet donc d'accélérer considérablement la mise en place d'un projet particulier, en évitant les lourdeurs et la longueur d'une mise en concurrence préalablement l'attribution d'un contrat public, dès lors qu'elle ne présente pas un intérêt spécifique.

Par ailleurs, « ces sociétés exercent leurs activités exclusivement pour le compte de leurs actionnaires et sur le territoire des collectivités territoriales et des groupements de collectivités territoriales qui en sont membres » (CGCT, art. L.1531-1 al. 3 sur les SPL et C. urb., art. L.327-1 al. 4 sur les SPLA). Selon la circulaire du 29 avril 2011 relative au régime juridique des SPL et des SPLA, cela signifie que, contrairement aux SEM, les SPL ne peuvent pas intervenir pour le compte de personnes publiques ou privées non-actionnaires ou sur un territoire extérieur à celui de leurs actionnaires et ce, même si elles respectent les règles de la commande publiques et même si l'intervention est faite à titre accessoire.

Ainsi, le terme « exclusivement » utilisé par le CGCT et par le Code de l'Urbanisme, et qui a donné lieu à débats lors de l'adoption de la loi sur les SPL, trouve une application stricte. Enfin, contrairement aux SEM, elles ne

peuvent pas agir pour leur propre compte puisqu'elles sont limitées à intervenir pour le compte de leurs actionnaires.

Les marchés passés par la société publique locale elle-même sont quant à eux soumis aux procédures de mise en concurrence définies par le Code de la commande publique. Ainsi, les contrats passés par les SPL devront notamment respecter les principes de liberté d'accès à la commande publique, d'égalité de traitement des candidats et de transparence des procédures.

Aucune dérogation aux règles de la comptabilité publique n'étant prévue au bénéfice des SPL, une régie d'avances et de recettes doit être mise en place comme pour un marché public classique.

L'autorité organisatrice conserve de la même manière le risque commercial, et, en sa qualité d'actionnaire majoritaire de la SPL, supporte en outre à ce titre de manière indirecte le risque industriel.

En d'autres termes, la gestion par le biais d'un marché confié à une SPL s'apparente fortement à la gestion sous forme de régie personnalisée en EPIC, la SPL étant cependant constituée non pas sous forme d'établissement public mais de société anonyme.

4.4 L'EXECUTION DU SERVICE PAR LE BIAIS D'UNE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

La délégation de service public est un « contrat par lequel une autorité délégante confie la gestion d'un service public à un ou plusieurs opérateurs économiques, à qui est transféré un risque lié à l'exploitation du service, en contrepartie soit du droit d'exploiter le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix.

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

Le délégataire peut être chargé de construire des ouvrages, de réaliser des travaux ou d'acquérir des biens nécessaires au service public. » (ancien article L. 1411-1 du CGCT, tel que modifié notamment par l'article 58 de la loi Ordonnance n°2016-65 du 29 janvier 2016)

En d'autres termes, ce mode de gestion permet à la collectivité, tout en finançant le service, de transférer notamment le risque commercial d'exploitation à une personne privée ou publique.

On distingue traditionnellement.

- La concession : la collectivité confie au concessionnaire le financement et la réalisation des investissements et le droit de les exploiter moyennant une redevance perçue sur les usagers et le cas échéant, une compensation forfaitaire au déficit du service imputable aux sujétions de service public imposées par la collectivité.

En fin de contrat, les ouvrages reviennent à la Collectivité. Les contrats de concession sont de longue durée en raison de la nécessité d'amortir les investissements de la concession. La responsabilité du concessionnaire est étendue à l'ensemble du service : construction, exploitation du service et travaux de renouvellement.

- Les contrats d'exploitation/l'affermage : la collectivité finance et réalise les ouvrages et en confie l'exploitation à l'entreprise moyennant une redevance perçue sur les usagers du service et une compensation forfaitaire au déficit du service imputable aux sujétions de service public imposées par la collectivité.

Le contrat conclu entre Saint-Louis Agglomération et METROCARS est indiscutablement un contrat de concession dans la mesure où il transfère sur l'exploitant le risque industriel et financier du contrat (voir également ci-après)

4.4.1 Distinction entre le contrat de DSP et le marché public

Le transfert du risque d'exploitation au cocontractant constitue le principal critère de distinction entre les deux types de contrat que sont la DSP et le marché public.

Ce risque est apprécié au regard de la rémunération du délégataire, qui doit être substantiellement liée aux résultats de l'exploitation (c'est-à-dire, classiquement, les recettes perçues sur les usagers du service). En d'autres termes, un éventuel déficit d'exploitation doit être assumé par le délégataire.

Au contraire, en marché public, les recettes sur les usagers sont perçues par la collectivité, qui assume le risque commercial. Le prestataire est payé forfaitairement sur la base des charges qu'il expose, et ne prend pas de risque d'exploitation (sur les résultats de l'exploitation), mais uniquement un risque sur les charges.

n l'espèce, le taux de couverture des charges par les recettes d'exploitation permet de regarder la part des recettes dans la rémunération d'un délégataire comme substantielle, et donc de caractériser l'existence d'un risque d'exploitation permettant parfaitement de recourir à la délégation de service public pour la globalité du réseau.

4.4.2 DSP passée avec METROCARS

C'est le cas actuellement du contrat passé par Saint-Louis Agglomération.

Le bilan réalisé montre que l'exploitation réalisée par METROCARS est dans l'ensemble satisfaisant et la société fonctionne bien en interface avec l'autorité des transports. La taille du réseau de Saint-Louis Agglomération reste limitée et industriellement, il est rationnel de chercher à conserver et développer les synergies que permet à travers une DSP le recours à un exploitant qui dispose d'une surface industrielle et organisationnelle plus large que celle d'un opérateur qui serait cantonné à la seule exploitation du service organisé par la collectivité.

La question qui se pose est celle de savoir s'il existe une raison de remettre en cause fondamentalement une structuration contractuelle qui donne satisfaction.

4.4.3 Procédure de passation de la DSP

La procédure de passation d'un contrat de délégation de service public fait naturellement l'objet d'une publicité et une mise en concurrence.

Après publication d'un avis d'appel public à la concurrence, la commission de délégation de service public est appelée, dans un premier temps, à sélectionner les candidats auxquels les documents de la consultation seront transmis. Elle peut aussi intervenir dans le cadre d'une procédure dite « ouverte ».

Ces documents n'ont pas, comme en marchés publics, à comporter un cahier des charges précis. Ils exposent aux candidats l'ensemble des informations nécessaires sur le service actuel et sur ses perspectives d'évolution, et assignent un certain nombre d'objectifs à atteindre par le futur délégataire.

Dans ce cadre, les candidats élaborent une offre de gestion du service de manière à atteindre les objectifs fixés par la collectivité. Contrairement au marché public, ce n'est pas Saint-Louis Agglomération, mais le candidat, qui, compte tenu de son expertise en exploitation des transports, définit les moyens à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs en cause.

La commission de délégation de service public est ensuite appelée à donner son avis sur les offres remises par les candidats.

Des négociations peuvent être engagées avec ceux-ci par le Président, de manière à améliorer les propositions techniques, économiques et financières des candidats.

A l'issue des négociations, le Président soumet au conseil communautaire le résultat des négociations et propose de retenir tel ou tel candidat, et d'approuver le contrat de délégation de service public.

La durée minimale d'une procédure de passation d'une délégation de service public est d'un an à partir de la publication de l'avis de publicité. Il paraît difficile de raccourcir ce délai, sans que la qualité des offres, des négociations et du contrat final n'en souffrent. L'objectif de conclure la procédure pour le 31 décembre 2025 sera néanmoins poursuivi.

4.5 CONCLUSION SUR LE CHOIX DU MODE DE GESTION

Chacun des modes de gestion présente ses avantages et ses inconvénients respectifs.

Toutefois, le critère essentiel de distinction est celui du partage des risques qui, dans le domaine des transports, se caractérise notamment par le risque financier (le risque sur les charges et les produits d'exploitation), et le risque commercial (la mobilité des usagers et les recettes correspondantes).

Le choix entre gestion directe et gestion déléguée dépend du souhait et de la capacité de la collectivité à s'impliquer dans la gestion et l'exploitation des transports publics.

En gestion déléguée, l'étendue de la mission de gestion, de commercialisation et d'exploitation du service confiée au prestataire (le Délégataire), ainsi que les sujétions de service public qui lui sont imposées par l'Autorité Organisatrice (itinéraires des lignes, tarification, âge et équipement des véhicules, etc.) permettent le transfert de l'ensemble des risques précités sur le Délégataire. La Collectivité lui verse en contrepartie une contribution financière destinée à compenser les charges d'exploitation.

Le choix repose au final sur les critères suivants :

- Les critères techniques (consistance et qualité du service) et de compétences ;
- Les critères portant sur les risques et la responsabilité ;
- Les critères, commerciaux, (qualité du service produit pour l'utilisateur, actions commerciales, enquêtes pour le suivi des usagers et de leur mobilité) ;
- Les critères de développement durable tant de l'entreprise délégataire que du service délégué ;
- Les critères organisationnels et partenariaux (équipe de direction compétente et en capacité de porter le projet ; organisation pour produire le reporting et développer des relations d'échanges et de travail constructives avec l'autorité délégante ; l'organisation mise en place pour être réactif tant en local qu'en région et au siège pour résoudre les problèmes...) ;
- Les critères financiers de maîtrise de la contribution de la collectivité délégante.

Tableau de synthèse comparative

Comparaison des modes de gestion	DSP	Régie directe	Marché Public	Régie sous forme EPIC	SPL
Risque commercial (engagement sur les recettes)	Exploitant	SLA	SLA	Exploitant	Exploitant
TVA collectée par	Exploitant	SLA	SLA	Exploitant	Exploitant
Régie de recettes	NON	OUI	OUI	OUI	OUI
Régime des recettes	Fonds privés	Fonds publics	Fonds publics	Fonds publics	Fonds publics
Risque industriel (engagement sur les charges)	Exploitant	SLA	Exploitant	Exploitant	Exploitant
Fixation des tarifs	Proposition du délégataire et arrêté par SLA	Proposition et arrêté par SLA	Proposition et arrêté par SLA	Proposition de l'EPIC et arrêté par SLA	Proposition de la SPL et arrêté par SLA
Actions commerciales et marketing	Exploitant	SLA	SLA + Exploitant	Exploitant	Exploitant
Degré d'autonomie de l'exploitant	Autonomie d'exploitation et respect du contrat et risque sur les engagements financiers pris	Intégration totale ; risque financier supporté par SLA	Risque financier des exploitants limité au montant de la prestation à réaliser	Autonomie juridique et financière SLA est obligée d'équilibrer financièrement l'EPIC pour sa pérennité ; risque financier porté par SLA mais ne dispose pas de réels pouvoirs sur l'EPIC	Idem que l'EPIC

Rémunération	Recettes commerciales et contribution financière forfaitaire ou forfait de charges	Recettes commerciales, Dotations et ressources fiscales	Paiement à l'exploitant de la prestation de transport réalisée ; SLA encaisse les recettes commerciales	Recettes commerciales et contribution financière forfaitaire + subvention d'équilibre si besoin	Recettes commerciales et contribution financière forfaitaire + subvention d'équilibre si besoin
Responsabilité du personne	Exploitant	SLA	Exploitant	Exploitant	Exploitant
Investissements	Investissements à la charge de SLA ou de l'exploitant selon la décision de SLA	Investissements à la charge de SLA	Investissements à la charge du prestataire	Investissements à la charge de l'EPIC	Investissements à la charge des actionnaires
Récupération de TVA sur investissements par	SLA (Transfert Droit à déduction)	SLA en direct par la voie fiscale	SLA en direct par la voie fiscale	SLA (Transfert Droit à déduction)	SLA (Transfert Droit à déduction)
Statut du directeur général du réseau	Privé	Public	Privé	Public	Privé
Convention collective (C.C.)	Transports publics (UTP) ou (FNTV)	Statut FPT	Transports publics (UTP) ou (FNTV)	Transports publics (UTP) ou (FNTV)	Transports publics (UTP) ou (FNTV)

Au vu de l'ensemble de ces éléments, Il est proposé de poursuivre la délégation du service public du transport urbain

5 CARACTERISTIQUES DU FUTUR CONTRAT DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

5.1 LE PERIMETRE DE LA DELEGATION

Le contrat portera sur le réseau de transports publics urbains de voyageurs dans sa globalité à savoir l'intégralité des services de transport urbain inclus dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité durable (RT-AOMD).

5.2 LA DUREE DU CONTRAT

Il est proposé une durée de contrat de l'ordre de 7 ans pour le futur contrat.

1	2	3	4	5	6	7
01.01.2026	2027	2028	2029	2030	2031	31.12.2032
Début de la DSP					Bilan DSP et réflexion sur le mode de gestion	Echéance de la DSP
Elections municipales						Conduite de la procédure pour le nouveau mode de gestion

5.3 LES OBJECTIFS ASSIGNES AU FUTUR DELEGATAIRE

Au regard des perspectives d'évolution du réseau et des objectifs de la politique des transports poursuivie par la Communauté d'agglomération, les objectifs assignés au futur délégataire seraient les suivants :

- Garantir le maintien de la dynamique commerciale et de la performance globale du réseau (au besoin par des ajustements et des aménagements techniques pour rendre le réseau encore plus attractif) ;
- Organiser un engagement commercial uniquement pour les catégories de recettes transfrontalières sur lesquelles le concessionnaire aura la maîtrise ;
- Définir une offre de transport permettant d'assurer les déplacements actuels et de prévoir leurs évolutions en fonction des nouveaux projets de l'agglomération ;
- Développer l'usage des modes doux et alternatifs et les intégrer dans le réseau DISTRIBUS comme mode de déplacements collectifs ;
- Optimiser les moyens mis en œuvre pour produire l'offre notamment en zone périurbaine ;
- Réduire les charges d'exploitation grâce à l'optimisation des moyens ;
- Développer le nombre d'usagers du service public ;
- Maîtriser le programme d'investissements associé à la DSP ;
- Proposer des actions commerciales dynamiques pour attirer les usagers vers les transports collectifs ;
- Proposer une équipe de direction experte et de haut niveau pour porter le projet en interne dans l'entreprise, pour dynamiser le réseau et mettre en place des relations avec la collectivité qui soient partenariales en termes d'échanges et de travail en commun et qui soient pérennes et durables ;
- Mettre en place une organisation précise et transparente dans l'entreprise pour assurer le reporting demandé par l'autorité déléguée ;

- Mettre en place dans l'entreprise une politique effective et performante de développement durable et également pour le réseau de transport.
- Mettre en place dans l'entreprise une politique efficace de contrôle interne.

5.4 LES PREROGATIVES DE SAINT-LOUIS AGGLOMERATION

Au regard des perspectives d'évolution du réseau et des objectifs de la politique des transports poursuivie par SAINT-LOUIS AGGLOMERATION la collectivité exercera les prérogatives suivantes : (énumération non exhaustive)

- Définit la politique des transports publics urbains de voyageurs ;
- Arrête la consistance des services ;
- Réalise et finance les investissements sur domaine public ;
- Verse une rémunération soit sous forme de CFF soit sous forme de forfait de charges ;
- Ne met pas à disposition les biens et équipements nécessaires à l'exploitation ;
- Contrôle le service public (bonne exécution du contrat, résultats conformes aux engagements pris par le délégataire) ;
- Suit l'évolution du service public (analyse des résultats d'exploitation par rapport aux objectifs) ;
- Exerce son droit d'audit permanent.

5.5 LES OBLIGATIONS DU DELEGATAIRE

Au regard des perspectives d'évolution du réseau et des objectifs de la politique des transports poursuivie par SAINT-LOUIS AGGLOMERATION le délégataire exercera principalement les missions et obligations suivantes (énumération non exhaustive) :

- Gérer le réseau de transport public de voyageur, en atteignant les objectifs qui lui sont assignés ;
- Proposer et mettre en œuvre le projet de réseau optimisé ;
- Assumer la gestion du personnel et la responsabilité des opérations de transport ;
- Veiller au bon état de fonctionnement des biens nécessaires à l'exploitation, y compris les biens éventuellement mis à sa disposition (entretien et maintenance) ;
- De développer le nombre d'usagers du service public ;
- De se rémunérer par un engagement sur les charges et les recettes ;
- De commercialiser les services auprès du public ;
- D'assurer le marketing et la promotion du service ;
- De rendre compte mensuellement et annuellement à l'autorité délégante des conditions d'exploitation (km commerciaux effectués, voyageurs, recettes, incidents d'exploitation...), de la qualité du service rendu et de l'équilibre financier de l'exploitation (compte d'exploitation de la DSP), et répondre à toute demande de l'autorité délégante formulée dans le cadre de son droit d'audit permanent.

5.6 REMUNERATION DU DELEGATAIRE

L'exploitation de la délégation s'effectue aux risques et périls du délégataire. Ce qui implique que sa rémunération issue de l'exploitation du réseau doit être variable en fonction du chiffre d'affaires réalisé pour l'activité déléguée.

Le délégataire s'engage sur un objectif de charges et sur un objectif de recettes. Il supporte l'ensemble des charges d'exploitation du service, y compris :

- L'amortissement des éventuels biens nécessaires à l'exploitation dont il est propriétaire et acceptés par le Concédant,
- Le service des emprunts, ou des loyers de crédit-bail ou autre formule de financement, éventuellement contractés par lui pour assurer le financement des biens nécessaires à l'exploitation,
- Les impôts et taxes auxquels est assujetti le service et la société dédiée.

En contrepartie Saint-Louis Agglomération versera au Délégataire un « forfait de charges » qui est liquidé sous forme d'acomptes mensuels égaux chacun à 1/12 du montant du forfait de charges dont le montant sera déterminé lors de la phase de négociation de la procédure, au regard des charges prévisionnelles d'exploitation.

Ce mode de rémunération constituera une évolution substantielle par rapports à la pratique qui a prévalu jusqu'à présent. Dans le contrat actuel, le Concessionnaire exploite en effet le service à ses risques et périls et SLA lui verse une contribution forfaitaire (assise sur la différence entre les recettes et les charges d'exploitation) considérée comme une subvention de fonctionnement ou d'équilibre.

Dans la rémunération « à forfait de charges » le concessionnaire exploite toujours le service à ses risques et périls mais il perçoit les recettes réelles pour le compte de SLA. Il lui reverse les recettes prévisionnelles, indépendamment du niveau des recettes réelles (il supporte donc le risque sur les recettes) et en contrepartie la collectivité versera au concessionnaire un forfait correspondant à son engagement en termes de dépenses et de marge. Il supporte donc également le risque industriel. Le montant annuel de cette contribution sera arrêté à partir des engagements financiers du délégataire sur les prévisions de charges et de recettes.

A la fin de chaque exercice, si les recettes réelles reversées par le Délégataire, sont supérieures à l'objectif de recettes défini dans le contrat, l'écart serait partagé de la manière suivante :

- si les recettes réelles sont inférieures à l'objectif de recettes, le Délégataire est tenu par son engagement et reversera au Concédant le montant de recettes correspondant à cet engagement,
- si les recettes réelles sont supérieures à l'objectif de recettes, l'excédent est partagé entre le Délégataire et le Concédant selon des clés de répartition fixées par le contrat.

Bien que le délégataire sera responsable d'un service public il pourra parallèlement exercer une activité commerciale pour assurer un apport de recettes propres sans que cette part de son activité puisse, de quelque manière que ce soit, nuire au bon niveau de ses prestations de service public et à condition que le compte d'exploitation de cette activité puisse être clairement identifié et disjoint de celui de la délégation

5.7 LES OPTIONS

Des options pourraient proposées pour asseoir les éléments de la politique des transports de l'Autorité délégante.

Les options n'engagent pas la collectivité.

A ce stade, aucune option n'est prévue.

5.8 CONTROLES

Saint-Louis Agglomération disposera 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, de l'article L3131-5 du Code de la commande publique, le délégataire devra remettre chaque année à la Communauté d'agglomération 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, la collectivité disposera du droit de contrôle sur pièces, aux fins de vérification des renseignements donnés par le délégataire dans les documents énumérés ci-dessus.

6 CONCLUSION

Au vu de ce qui vient d'être exposé, il est proposé :

- De renouveler la délégation de transports urbains de personnes du réseau DISTRIBUS de Saint-Louis Agglomération, en la confiant à un tiers exploitant constitué en société dédiée au travers d'une convention de délégation de service public dite « à forfait de charges », en application des articles L 1411- 1 et suivants et R 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales et conformément aux articles L1121-1 et suivants, L3100-1 et suivants du Code de la commande publique.
- En tenant compte des caractéristiques du futur contrat et des prestations à assurer par le délégataire, telles qu'elles sont définies dans le présent rapport.