

Rapport de principe – Choix du mode de gestion des réseaux de transports urbains et transports pour personnes à mobilité réduite

Le service de transports urbains de voyageurs de l'agglomération bordelaise fait l'objet de deux services distincts exploités sous le nom, tbc d'une part, mobibus d'autre part, ceci à travers deux contrats de délégation de service public.

Ces contrats de délégation de service public relatif à l'exploitation des réseaux tbc et mobibus, conclus respectivement en 2000 avec la société CGFTE devenue veolia Transport Bordeaux pour une durée de 8 ans à compter du 1^{er} janvier 2001 et en 2003 avec la Société CFTI devenue TPMR Bordeaux pour une durée de 5 ans s'achèvent le 31 décembre 2008 et doivent faire l'objet d'une procédure de renouvellement.

Il appartient en conséquence à la Communauté urbaine de Bordeaux de redéfinir le mode de gestion de ces services afin de procéder par la suite à la mise en œuvre des procédures adéquates.

I – LE CADRE CONTRACTUEL EXISTANT

I-1/ Le réseau Tbc

Ce réseau est exploité par la société veolia dans le cadre d'une convention de délégation de service public à contribution forfaitaire d'exploitation avec intéressement sur les recettes et suivant le niveau de fréquentation atteint et la qualité du service rendu.

Cette convention est régie par les principes suivants :

- mission portant sur l'exploitation d'un réseau de transport existant, ainsi que celle d'un réseau de tramway mis en service en deux phases distinctes au cours de la durée de la convention.
 - o Trois offres de références globales de transport autobus et tramway en 2001, 2003 et 2007 et un niveau de qualité du service définis dans la convention
- une contribution forfaitaire annuelle versée par la Communauté au délégataire pour l'exploitation du réseau correspondant à ces offres de référence et niveau de qualité
- une prise de risque du délégataire qui se traduit par :
 - o le caractère forfaitaire de la contribution annuelle, lequel fait peser un aléa économique sur les charges d'exploitation,
 - o un engagement sur les recettes et la fréquentation
 - o une pénalité ou un intéressement lié :
 - à l'évolution des recettes
 - à l'évolution de la fréquentation
 - au respect des engagements pris en matière de qualité
 - au respect des objectifs de diminution du taux de fraude

I-2/ Le réseau mobibus

Le réseau mobibus est exploité par la société TPMR Bordeaux dans le cadre d'une convention de délégation de service public à contribution forfaitaire d'exploitation avec intéressement sur l'amélioration de l'offre de référence et le respect des engagements pris en matière de qualité. Cette délégation de service public porte sur le service de transport public à la demande avec réservation pour les personnes à mobilité réduite.

Cette convention est régie par les principes suivants :

- mission portant sur l'exploitation d'un réseau de transports pour personnes à mobilité réduite
 - o une aide à la personne handicapée est apportée par l'agent de conduite si besoin, entre le véhicule de transport et le lieu de prise en charge et/ou la destination, de manière à toujours laisser la personne handicapée en position sécurisée
- une contribution forfaitaire annuelle versée par la Communauté au délégataire pour l'exploitation du réseau correspondant à une offre de référence et un niveau de qualité
- une prise de risque du délégataire qui se traduit par :
 - o le caractère forfaitaire de la contribution annuelle, lequel fait peser un aléa économique sur les charges d'exploitation,
 - o une pénalité ou un intéressement lié à
 - l'amélioration de l'offre de référence
 - au respect des engagements pris en matière de qualité

I-3/ Rôle de la Communauté

La Communauté urbaine conserve dans le cadre de ces deux délégations les prérogatives suivantes :

- Elle définit l'organisation des services et leur étendue, le périmètre de délégation, ainsi que pour chacune des années des contrats, la nature et la consistance des services à exploiter
- Elle fixe les tarifs des redevances sur les usagers, y compris les tarifs multimodaux résultant d'accords avec d'autres autorités organisatrices
- Elle réalise des investissements qui sont nécessaires à la bonne adéquation de l'offre et de la demande de transports et met à disposition, à titre gratuit, l'ensemble des biens nécessaires à l'exploitation (sauf pour Mobibus qui est en charge des investissements sous forme d'acquisition ou de location des véhicules et des bâtiments)
- Elle contrôle l'exploitation des services par les délégataires tant au plan quantitatif qu'au plan qualitatif
- Elle verse les contributions forfaitaires aux délégataires en compensation des sujétions de service public qu'elle impose, dans les conditions définies aux contrats.

I-4/ Rôle des délégataires

Les délégataires assurent l'exploitation et la commercialisation des réseaux tbc et mobibus dans les conditions fixées dans les conventions.

Ils assurent l'entretien et les grosses réparations de tous les biens nécessaires au réseau (hormis ceux dont l'entretien est pris en charge par la Communauté).

Ils mettent en œuvre les objectifs de qualité définis.

La société veolia transports assure pour ce qui la concerne un rôle de conseil.

II – LES MODES DE GESTION DES SERVICES DE TRANSPORTS (cf. *tableau de synthèse en annexe n°1*)¹

La première question à laquelle se doit de répondre une collectivité territoriale est le choix du mode de gestion du service dont elle a la charge. Un tel choix relève de l'organe délibérant.

En matière de transports publics, l'article 7 de la loi n°82.1153 d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 modifiée précise que « *l'exécution du service est assurée soit en régie par une personne publique sous la forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'autorité compétente.* »

Dans ces conditions, il n'est pas possible de recourir à une régie directe qui fait appel à des agents territoriaux.

II-1/ La gestion en régie

La Communauté bien qu'elle ait jusqu'à présent fait appel à une entreprise privée pour l'exploitation et la gestion de ses réseaux de transports publics, peut décider de ne plus recourir à un tiers et assumer par le biais d'une régie ces missions.

Dans ce cadre, la Communauté devra constituer une régie et la missionner d'une part sur l'exploitation et d'autre part sur la gestion de ses réseaux de transports. Plus précisément, aux termes du décret n°85.891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes, la Communauté dispose dans cette hypothèse du choix entre :

- la constitution d'un établissement public industriel et commercial (EPIC), c'est-à-dire une régie à personnalité morale et autonomie financière,
- ou la constitution d'une régie dotée de l'autonomie financière.

La collectivité locale qui crée la régie chargée de l'exploitation d'un service public, qu'elle soit à personnalité morale et autonomie financière ou à seule autonomie financière conserve un rôle important.

¹Issu du rapport d'orientation complet « modalités d'organisation de l'exploitation des réseaux de transports urbains de la Communauté Urbaine de Bordeaux » réalisé par le Groupement d'assistance à maîtrise d'ouvrage Corevise.

Ainsi, c'est l'organe délibérant de la collectivité qui détermine les statuts, et qui désigne les membres du conseil d'administration ou d'exploitation.

a) Régie à personnalité morale et autonomie financière (EPIC)

Dans le cadre d'une telle régie, le conseil d'administration de la régie a la responsabilité de l'organisation du service et de l'exploitation des biens qui lui ont été remis.

L'EPIC gère sa comptabilité de façon autonome par rapport à la collectivité

Il relève de la compétence de la régie de déterminer la grille tarifaire.

Le statut du personnel, à l'exception du directeur (nommé par le conseil communautaire) et du comptable, est de droit privé ; les négociations salariales relèvent des attributions du directeur ou du conseil d'administration définies dans les statuts.

b) Régie à simple autonomie financière

L'implication de la collectivité dans une régie à simple autonomie financière est encore plus prégnante. En effet, l'ensemble des dispositions prises par le conseil d'exploitation est soumis à l'approbation du conseil communautaire.

La gestion financière de la régie se fait au travers d'un budget annexe de la collectivité.

Le statut du personnel, à l'exception du directeur (nommé par le conseil communautaire) et du comptable, est de droit privé ; les négociations salariales relèvent des attributions du directeur ou du conseil d'exploitation définies dans les statuts.

II-2/ les marchés publics

Mettre les réseaux de transports en concurrence dans le cadre d'un marché, pose également la question du positionnement de la collectivité dans la gestion de son service public.

En effet, dans le cadre d'un marché, la collectivité aurait à faire à un simple prestataire de service rémunéré par un prix. En application du code des marchés, les conditions d'exploitation du contrat seraient figées sans possibilité de négocier avec les candidats. Les offres de ces derniers pouvant difficilement être modifiées, elles s'imposeraient à la collectivité publique.

Ainsi, dans un domaine d'activité caractérisé par sa complexité et la nécessité d'une constante adaptation, il est plus difficile, dans un marché public, d'introduire des mécanismes d'incitation du titulaire pour l'amélioration de la productivité et de la qualité du service et de faire évoluer le contrat en fonction des besoins du service que dans une délégation de service public.

Pour ces raisons, cette modalité de passation n'apparaît pas comme la plus opportune dans le cadre du renouvellement des contrats de transports tant urbains que pour personnes à mobilité réduite.

II-3/ la gestion déléguée

Aux termes de l'article L.1411.1 du CGCT « *une délégation de service public est un contrat par lequel une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service. Le délégataire peut être chargé de construire des ouvrages ou d'acquérir des biens nécessaires au service* ».

La gestion déléguée aboutit à faire supporter à l'entreprise une partie ou la totalité des aléas liés à l'exploitation du service, selon les natures de contrat :

- l'aléa économique, tenant à l'évolution de l'activité
- l'aléa technique tenant à l'obligation de maintenir le bon fonctionnement continu du service
- la responsabilité des dommages causés tant aux usagers qu'aux tiers par le fonctionnement du service.

Il faut souligner que la délégation de service public n'implique pas le dessaisissement de la Communauté urbaine qui demeure l'autorité organisatrice du transport public et définit, à ce titre, la politique communautaire en matière de transport public et notamment la consistance du service et les tarifs.

La nature du contrat à intervenir

Le contrat de délégation de service public peut prendre plusieurs formes en fonction de l'étendue des missions qui sont confiées au délégataire et de l'implication de ce dernier dans la gestion du service.

Ainsi, la collectivité délégante peut :

- soit confier au délégataire dans le cadre **d'un contrat de type concessif**, le financement et la réalisation des ouvrages et équipements nécessaires à l'exécution du service, ainsi que l'exploitation du service public.
Dans ce cas, le délégataire prend en charge les investissements (y compris les premiers investissements : rachat de l'infrastructure et des matériels tramway, rachat des bus, des dépôts ...). Il s'engage sur des charges forfaitaires et des produits forfaitaires.
Pour définir la durée du contrat, la durée d'amortissement doit être prise en compte. Or le règlement européen relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route prévoit que la durée maximale de DSP de type concessif ne pourra pas excéder 22 ans et demi. (l'amortissement des rames tramway est fixé à 30 ans). Il en résulte alors, la nécessité de rachat des biens en fin de concession.
- soit confier au travers d'un **contrat d'affermage** la seule exploitation du service public au délégataire à ses risques et périls.
Dans ce cas, la collectivité assure la plus grande partie des investissements. Le délégataire s'engage sur des charges forfaitaires (affermage à « prix forfaitaire ») ou sur des charges et produits forfaitaires (affermage à « contribution forfaitaire »).
L'affermage peut être de type « concessif » si, la collectivité ayant assuré les premiers investissements, le délégataire prend en charge le renouvellement plus ou moins large de certains investissements (bus, grands levages...)

- soit confier la gestion du service public dans le cadre d'un **contrat de régie intéressée**, par lequel le délégataire agit au nom de la collectivité délégante.
Dans ce cas, la collectivité assure les investissements et supporte le risque sur les charges et les produits. Le délégataire est rémunéré sur la base d'une formule d'intéressement.

Au-delà de ces trois modes clairement définis, des nuances et panachages peuvent être mis en œuvre dans chacune de ces formules.

De plus, le délégataire peut être, pour chaque type de contrat, soit une société privée soit une société d'économie mixte (SEM) créée par la collectivité et soumise à la concurrence. (cf. annexe 2)

III - LE CHOIX DE L'AUTORITE ORGANISATRICE

III-1/ Analyse comparative (cf. annexe 3)

La rigidité de la gestion publique, née notamment des procédures attachées à la comptabilité publique et à la commande publique, est une contrainte réelle de gestion.

Si la transparence attendue en régie est certes un élément favorable à une maîtrise du service, la gestion déléguée demeure un mode de gestion performant si la personne publique se réserve, par le jeu du contrat, un contrôle approfondi sur l'exécution du service et impose des obligations de résultats quant aux conditions d'exploitation du délégataire.

A noter que dans le cadre d'une gestion déléguée et d'une régie à simple autonomie financière, c'est le conseil communautaire qui fixe les tarifs et la consistance des services, alors que dans le cadre d'une régie de type EPIC, c'est le conseil d'administration de la régie qui fixe les tarifs et les services.

Dans ces conditions, la gestion déléguée permet à la collectivité, non seulement de rester l'autorité responsable de sa politique de transports, mais aussi de bénéficier de l'expertise et du savoir faire d'une entreprise de transports.

Par ailleurs, le délégataire peut **avoir à sa charge la gestion plus ou moins large de certains investissements**. Cette possibilité, qui n'est pas dans le contrat actuel, peut s'avérer nécessaire, notamment pour le tramway, avec l'opération de « grand levage » nécessaire à toutes les rames atteignant 600.000km (environ au bout de 10ans d'exploitation) ou pour la mise en œuvre d'évolution sur les matériels (ex. mise à niveau des rames...) et systèmes (ex. système d'aide à l'exploitation billettique...). Cette disposition assurerait ainsi avec souplesse et réactivité la bonne gestion du réseau.

Le fait également, qu'une délégation soit remise périodiquement en concurrence (contrairement à une gestion en régie) permet de garantir innovation et maintien de la logique de performance.

En conséquence, **la délégation de l'exploitation du service aux risques et périls** du délégataire semble, en l'espèce, correspondre au mieux au projet de la Communauté Urbaine, dès lors qu'elle permet de responsabiliser le délégataire sur l'exploitation et sur les résultats commerciaux du réseau, dans le respect des principes de continuité du service public.

Toutefois, il est à noter une incertitude sur l'économie du contrat en matière fiscale car le contexte est actuellement très mouvant, D'une part, des incertitudes demeurent quant à l'assujettissement ou non de la contribution forfaitaire d'exploitation à la TVA. D'autre part, en cas de conservation des recettes par l'exploitant, la collectivité court le risque de perdre ses droits à déduction de TVA sur les dépenses de fonctionnement du budget annexe transports (cf. annexe 4).

Enfin, une analyse des modes de gestion sur les différents réseaux (cf annexe 5) met en évidence la prépondérance du mode de gestion sous forme de délégation.

III-2/ Transports urbains et transports pour personnes à mobilité réduite

Concernant le traitement du service à destination des personnes à mobilité réduite, quelques éléments importants doivent être pris en compte :

- la faiblesse du taux de couverture des services de transports de personnes à mobilité réduite (les recettes du service atteignant en 2006 un montant de 197 000 € pour des charges de 2 943 000 €, soit un taux de couverture de 6,7 %, qui ne présente d'ailleurs pas de caractère exceptionnel pour ce type d'activité) pourrait rendre sujette à caution la qualification de délégation de service public qui peut être donnée à ce service s'il fait l'objet d'une convention distincte de celle du réseau urbain ; en revanche, l'intégration du service TPMR au réseau urbain permet de lever ce risque, du fait de la faible part du service TPMR dans l'ensemble,
- le réseau urbain comporte déjà un service de transport à la demande avec des moyens dédiés, notamment pour la prise de commande et la gestion des services, dont le regroupement avec le service de transports de personnes à mobilité réduite est de nature à permettre des économies d'échelle,
- les conditions de productivité du service tel qu'il est actuellement exploité incitent à penser que des améliorations sont envisageables, permettant notamment une diminution des kilomètres parcourus haut-le-pied. L'appui du réseau urbain est sans doute susceptible de faciliter ces améliorations notamment par la présence de plusieurs dépôts permettant une répartition du remisage des véhicules de transports de personnes à mobilité réduite ;
- même si le personnel affecté au transport des personnes à mobilité réduite requiert une formation spécifique, il est possible, dans le cadre du réseau urbain, de recourir à un parc de matériel plus étendu, au moins pour les véhicules ne nécessitant pas d'aménagements spécifiques, de façon à optimiser l'usage du matériel ;

- les dispositions de la loi du 11 février 2005 risquent d'apporter des évolutions très significatives dans l'organisation et la fréquentation du service. Prendre en compte le service dans un contrat spécifique risque de conduire à un bouleversement de son économie, entraînant la nécessité de le résilier, une indemnité étant alors due à l'exploitant ;
- pour des raisons de transparence et d'efficacité de gestion, le service pour les personnes à mobilité réduite pourrait toutefois être affecté à une structure dédiée. S'il était décidé d'inclure le service PMR dans le futur contrat d'exploitation du réseau urbain, une solution que des candidats pourraient proposer pour respecter cette affectation serait de sous-traiter le service PMR.

En sens inverse, les arguments en faveur du maintien d'une distinction contractuelle entre les deux services sont :

- le caractère « social » du service, qui demande une organisation spécifique,
- une communication plus ciblée sur le service,
- la convention collective applicable : les niveaux de rémunération sont en effet moins élevés que ceux du réseau urbain,
- une plus grande transparence sur l'activité.

La plus grande partie de ces arguments semble toutefois être surmontable, en introduisant dans le cahier des charges de la consultation :

- des dispositions sur la communication et la transparence de la gestion,
- la possibilité de loger l'activité au sein d'un sous-traitant du délégataire, cette solution présentant en outre l'avantage d'une individualisation du service assurant une meilleure transparence, comme c'est actuellement le cas. Le sous-traitant pourrait être aussi bien une filiale du délégataire ou une autre structure.

Par conséquent, pour le renouvellement des contrats de transports en commun et transports de personnes à mobilité réduite, il est proposé de réunir ces deux services au sein d'une seule et même délégation, et d'offrir ainsi un réseau ouvert à tous les publics.

III-3/ PARCS RELAIS

La fréquentation des parcs relais dépendant par nature de celle du réseau de transport et des efforts commerciaux du délégataire, leur gestion apparaît naturellement comme un service lié au domaine des transports.

Toutefois, la collectivité étant dotée d'une régie de stationnement, il conviendra de s'interroger sur l'opportunité économique de transférer la gestion de ce service à la régie.

L'analyse comparative ne pouvant se faire qu'à l'appui d'une étude approfondie sur les coûts et modalités de fonctionnement si l'on allait vers une distinction de gestion, **il est proposé d'identifier la gestion des parcs relais dans le cadre d'une option afin que les candidats nous transmettent une évaluation des coûts afférents à ce service.** Parallèlement, la régie Parcub procèdera à une simulation de prise en compte de cette nouvelle gestion.

Dans ce contexte, la collectivité sera alors à même de juger quelle est la solution la plus favorable pour la bonne gestion des deniers publics et pour les usagers des transports.

IV – CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DE LA CONVENTION EN CAS DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

IV-1/ Les enjeux du contrat

La convention a pour objet de confier la gestion des services de transports à l'intérieur du PTU. Elle pourra, éventuellement, être adaptée à une évolution ultérieure des limites institutionnelles.

Les enjeux de la période à venir pour le développement des transports urbains sont :

- augmenter la part des transports en commun pour diminuer la pollution automobile, en développant un réseau adapté à tous les usagers
- consolider les résultats d'attractivité des réseaux et les accroître
- maintenir un tarif raisonnable et attractif pour l'utilisateur
- réduire et maîtriser les coûts de fonctionnement pour la collectivité afin de dégager des capacités d'investissement en matière de transports
- préparer la réalisation des extensions TCSP

Ainsi, le développement, l'optimisation de l'offre et la qualité de service, seront au cœur du projet transport de la Communauté pour les prochaines années. Un des objectifs majeurs assigné au délégataire, et l'engagement qui lui sera demandé, sera donc la recherche permanente de la meilleure efficacité du réseau de transport.

IV-2/ Les responsabilités

a) Autorité organisatrice

La Communauté urbaine aura pour principales responsabilités de :

- définir la politique des transports urbains (réseau tbc et mobibus), la nature et la consistance des services à exploiter. Le réseau de base correspond au réseau tbc restructuré à l'horizon 2009, validé par le conseil communautaire du 30 mars 2007. Des options seront demandées lors de la consultation pour appréhender les possibilités d'évolution et de réduction des coûts,
- fixer la durée de la convention en fonction des exigences en matière d'engagements et d'investissements que le délégataire aura à supporter,

- fixer la politique tarifaire quant à son niveau et sa structure, en incluant les tarifs multimodaux résultant d'accords avec d'autres autorités organisatrices,
- réaliser les investissements qui seront nécessaires à la bonne adéquation de l'offre et de la demande de transports,
- contrôler l'exploitation des services du délégataire tant sur le plan quantitatif (nature et consistance des services contractuellement actés) qu'au plan qualitatif (définition d'une politique et des objectifs qualité à respecter par le délégataire),
- assurer au délégataire le versement d'une contribution forfaitaire dans les conditions définies dans le contrat. Cette contribution sera déterminée à partir d'un objectif de recettes adapté à la configuration du réseau,

b) Le délégataire

Le délégataire assurera l'exploitation des réseaux tbc et mobibus dans les conditions qui seront précisées dans la convention.

Pour des raisons de transparence, il sera demandé au futur délégataire de constituer une société dédiée à l'exploitation des services dont il aura la charge au titre de la convention.

Les missions principales du délégataire seront :

- organiser la production des services de transport définis par l'autorité organisatrice, incluant la fourniture et la gestion des moyens, matériels et humains, nécessaires à l'exploitation autres que les biens mis à disposition par l'autorité organisatrice.
- passer des contrats de sous-traitance et gérer les relations avec les entreprises sous-traitantes. La convention précisera à quelles conditions les services pourront être affrétés à des tiers.
- assurer la promotion et la commercialisation du service de transport, gérer l'ensemble des relations avec les usagers (incluant la perception des recettes auprès des usagers),
- assurer l'entretien et la maintenance des ouvrages, installations, équipements et matériels qui lui sont remis.
- mettre en œuvre les objectifs de qualité définis par le contrat,
- assurer auprès de la Communauté urbaine un rôle de conseil, notamment en termes d'adaptation du réseau, en termes d'offre et de tarifs.
- En options susceptibles d'être activées par l'autorité organisatrice :
 - o des opérations de renouvellement de certains biens et/ou de grosses réparations pourront également être à la charge du délégataire et listées dans la convention
 - o la mise en œuvre d'un système de station vélo

- la gestion des parcs relais
- développement des services à la demande
- ...

Au titre de l'exploitation, il respectera les principes de continuité de service public, d'égalité des usagers devant le service public et d'adaptabilité du service dans le respect des exigences de sécurité.

IV-3/ La durée de la délégation

En fonction de l'intensité du risque souhaité pour le délégataire, la durée du contrat peut varier entre 5 et 12 ans maximum.

Pour mémoire, l'exploitant aura la charge de l'exploitation :

- de l'ensemble des lignes de bus
- des lignes de tramway
- des services spécifiques complémentaires
- de la gestion des transports pour personnes à mobilité réduite

Dans la détermination de la durée de la convention le paramètre engagement/objectif doit être pris en compte, mais également le calendrier électoral (prochaines élections municipales : 2014 et 2020) afin d'assurer l'instruction de la procédure par la même mandature.

- Lorsque l'autorité organisatrice assure le risque sur les recettes (tout en engageant le délégataire), la durée est courte, soit de l'ordre de 5 ans.

Dans le contexte bordelais, deux éléments pourraient militer en faveur d'une convention courte :

- l'ouverture des prochaines extensions n'étant pas envisageable avant 2013 (études préalables, enquêtes publiques...), la nouvelle délégation de service public pourrait être ciblée sur l'exploitation globale de la phase 2.
- Le contexte fiscal mouvant sur la TVA

Toutefois, une durée courte ne permet pas d'attendre une implication et des engagements forts du délégataire et ne facilite donc pas la prise de risques de ce dernier.

- Lorsque le délégataire assure le risque sur les recettes et les charges, la durée de la convention peut être de 8 ans. En cas d'évolution significative du réseau (par exemple mise en œuvre des extensions TCSP au cours de cette période), une clause de rendez-vous périodique peut-être prévue. Cette solution offre ainsi la possibilité de faire évoluer le contrat notamment en termes d'offre et d'objectifs de fréquentation. De plus, cette durée permet d'envisager également le transfert d'investissement au délégataire pour certains investissements de type évolution du système.
- Lorsque le délégataire assure en outre le renouvellement des investissements en matériel roulant et/ou les opérations de gros entretiens, la durée envisageable peut aller de 8 à 12 ans.

Ainsi, suivant la charge des investissements qui seront transférés au délégataire, la durée du contrat pourrait être fixée entre 5 et 8 ans avec une clause de rendez-vous périodique.

IV-4/ Les conditions financières

La convention fixera les conditions de rémunération du délégataire et notamment le périmètre de la contribution versée au délégataire. Les mécanismes contractuels reposeront sur un engagement forfaitaire du délégataire à la fois sur les charges d'exploitation et sur les recettes, l'engagement du délégataire sur le niveau des recettes pouvant faire l'objet d'un mécanisme d'encadrement du risque.

Elle déterminera également les conditions dans lesquelles la contribution du délégataire sera indexée en fonction des paramètres qui seront précisés et qui devront être le reflet de la structure des coûts d'exploitation.

La convention prévoira un mécanisme d'intéressement à la fréquentation et à la qualité.

IV-5/ Le contrôle du contrat et la qualité du service public

La convention précisera :

- les conditions dans lesquelles l'autorité organisatrice exercera son contrôle sur l'activité du délégataire avec une mention sur les obligations relatives à la qualité du service rendu
- la nature des documents et informations, notamment techniques et financières, que ce dernier devra produire
- les conditions dans lesquelles les contrôles sur pièce et sur place seront réalisés

V - INDEMNISATION DES CANDIDATS

Afin de favoriser la nécessaire concurrence dans le cadre de la procédure de délégation de service public, il est proposé à ce stade, de retenir le principe d'une indemnisation des candidats, compte tenu du coût du travail fourni pour remettre une offre. Les candidats concernés sont ceux ayant déposé une offre jugée recevable à la négociation.

Le montant maximum de l'enveloppe d'indemnisation des candidats est fixé à 150 000€TTC par candidat. A l'issue de la procédure, par délibération du Conseil communautaire, ce montant sera donné aux candidats dont l'offre déposée a été jugée conforme et de qualité, mais n'a pas été retenue à l'issue des négociations. Aucune indemnité ne sera versée si aucune offre ne remplit les conditions fixées dans les documents de la consultation.

Il est précisé que le lauréat ne recevra pas d'indemnité.

VI – COMITE DE SUIVI

Un comité de suivi en vue de définir les grandes orientations à donner au contrat à venir est constitué. Celui-ci est composé de 7 élus sous la présidence de Monsieur Pierre Brana.

- Monsieur Michel BROQUA
- Monsieur Henri HOUDEBERT
- Monsieur Jacques MANGON
- Monsieur Gérard CHAUSSET
- Monsieur Alain CAZABONNE
- Monsieur Jean-Louis DAVID

CONCLUSIONS :

- Renouvellement des contrats de transports sous forme d'une délégation de service public aux risques et périls du délégataire en contribution forfaitaire de type affermage
- Regroupement des réseaux tbc et mobibus au sein d'une seule procédure de délégation
- Suivant la charge des investissements qui seront transférés au délégataire, la durée du contrat pourrait être fixée soit à 5 ou 8 ans avec une clause de rendez-vous périodique
- La mise en option des parcs relais
- L'attribution d'une indemnité aux candidats non retenus à l'issue de la négociation