

Département des Côtes d'Armor
GUINGAMP-PAIMPOL AGGLOMERATION
SEANCE DU MARDI 25 JUIN 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le mardi 25 juin à 18 h 00, en application des articles L. 2121-7 et L. 2122-8 par renvoi de l'article L. 5211-2 du code général des collectivités territoriales (CGCT) s'est assemblé, dûment convoqué, salle polyvalente à Plourivo le Conseil d'Agglomération de Guingamp-Paimpol Agglomération sous la présidence de M. Vincent LE MEAUX

Etaient présents les conseillers d'agglomération suivants

ALLARD Ronan (*suppléant*) ; AUBRY Gwénaëlle (*suppléante*) ; BEGUIN Jean-Claude ; BILLAUX Béatrice ; BOÉTÉ Cécile ; BOULANGER Servane ; BOUTIER Yvon (*suppléant*) ; BURLOT Gilbert ; CADUDAL Véronique ; CALLONNEC Claude ; CHAPPÉ Fanny ; CHEVALIER Hervé ; CLEC'H Vincent ; CONNAN Guy ; DOYEN Virginie ; DUMAIL Michel ; ECHEVEST Yannick ; GIUNTINI Jean-Pierre ; GOUAULT Jacky ; GOUDALLIER Benoît ; GUILLOU Claudine ; GUILLOU Rémy ; HERVÉ Gildas ; JOBIC Cyril ; KERAMBRUN-LE TALLEC Agathe ; LE BARS Yannick ; LE BIANIC Yvon ; LE BRIS Chantal (*suppléante*) ; LE CALVEZ Michel ; LE DU PASCAL (*suppléant*) ; LE FLOC'H Patrick ; LE FOLL Marie-Françoise ; LE GAOUYAT Samuel ; LE GOFF Yannick ; LE GOFF Philippe ; LE LAY Tugdual ; LE MARREC François ; LE MEAUX Vincent ; LE MEUR Daniel (*suppléant*) ; LE MEUR Frédéric ; LE MOIGNE Yvon ; LE SAOUT Aurélie ; LE VAILLANT Gilbert ; LINTANF Joseph ; LOZAC'H Claude ; MOURET Patricia ; NAUDIN Christian ; PAGNY Gilles ; PARISCOAT Dominique ; PRIGENT Christian ; PRIGENT Marie-Yannick ; PUIILLANDRE Elisabeth ; RASLE-ROCHE Morgan ; RIOU Philippe ; ROLLAND Paul ; SALLIOU Pierre ; THOMAS David (*suppléant*) ; VIBERT Richard.

Conseillers d'agglomération - pouvoirs

CONNAN Josette à LE GAOUYAT Samuel ; GAREL Pierre-Marie à CONNAN Guy ; KERHERVÉ Guy à GOUDALLIER Benoît ; LE BLEVENNEC Gilbert à GUILLOU Claudine ; LE COTTON Anne à ECHEVEST Yannick ; LE GALL Annie à PRIGENT Marie-Yannick ; LE HOUEROU Annie à LE GOFF Philippe ; LE JANNE Claudie à LE MARREC François ; MOZER Florence à ROLLAND Paul ; PIRIOU Claude à GUILLOU Rémy ; PONTIS Florence à SALLIOU Pierre ; PRIGENT Jean-Yvon à LE FOLL Marie-Françoise ; TALOC Bruno à BURLOT Gilbert ; ZIEGLER Evelyne à LE GOFF Philippe.

Conseillers d'agglomération absents et excusés

BERNARD Joseph ; BOUCHER Gaëlle ; BOUILLENNEC Rachel ; BREZELLEC Marcel ; CHARLES Olivier ; DUPONT Frédéric ; GRAEBER Sophie ; INDERBITZIN Laure-Line ; LARVOR Yannick ; LE CREFF Jacques ; LE FLOC'H Éric ; LE LAY Alexandra ; LEYOUR Pascal ; QUENET Michel ; SCOLAN Marie-Thérèse ; VAROQUIER Lydie.

Nombre de conseillers en exercice : 88 Titulaires - 43 suppléants

Présents	58
Procurations	14
Votants	72
Absents	16

DEL2024-06-161

RAPPORT DE PRÉSENTATION SUR LE PRINCIPE DU RECOURS À UN CONTRAT DE DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION DES SERVICES DE MOBILITÉ ET DE TRANSPORT DE VOYAGEURS DE 2026 À 2031

Considérant l'avis de la Commission Consultative des Services Publics Locaux du 5 juin 2024 ;

Considérant l'avis de de la Commission Aménagement et Revitalisation du territoire du 6 juin 2024 ;

Considérant l'avis de la Commission service public communautaire du 21 juin 2024 ;

Considérant le projet de rapport du choix du mode de gestion annexé ;

Considérant que l'Agglomération à l'issue de la DSP 2019-2025 et suite à l'analyse des besoins doit privilégier le renouvellement d'une gestion des services de transport par le biais d'un contrat de délégation de service public. ;

Entendu l'exposé de Monsieur le Président, après en avoir délibéré, à l'unanimité, le Conseil d'Agglomération :

- Approuve le rapport de présentation sur le principe du recours à un contrat de délégation de service public pour l'exploitation des services de mobilité et de transport de voyageurs de 2026 à 2031, qui se traduit par le lancement d'une procédure de passation de DSP et que l'essentiel des biens seraient mis à disposition du délégataire par l'Agglomération qui transférerait, également, sur le délégataire l'essentiel des risques d'exploitation ;
- Approuve le principe d'une DSP de 6 ans du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2031 ;
- Autorise le Président ou son représentant à signer tous documents s'y rapportant.

Fait et délibéré, les lieu, jour, mois et an susdits.

Pour extrait conforme,

Le Président,
Vincent LE MEAUX



Le Secrétaire de séance,
Hervé CHEVALIER



Rapport de présentation sur le principe du recours à un contrat de délégation de service public pour l'exploitation des services de mobilité et de transport de voyageurs

Article L.1411-4 du Code général des collectivités territoriales

« 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. »

SOMMAIRE

Première partie : Contexte général et réglementaire.....	3
1. Guingamp-Paimpol Agglomération	3
1.1 Contexte	3
1.2 Cadre de l'exercice par la Communauté d'agglomération de ses compétences	4
2. Le service public de transport urbain et la délégation de service public.....	5
2.1 Cadre contractuel	5
2.2 Consistance des services	5
2.3 Diagnostic.....	7
2.4 La gestion actuelle des services de transports et de mobilité.....	8
2.5 Les avenants	9
3. Conclusions sur le diagnostic de l'existant et des perspectives d'évolution.....	11
Deuxième partie : Choix du mode de gestion	13
1. Les différentes solutions possibles	13
1.1. L'exploitation des services en régie ou en quasi-régie	14
1.2. L'exploitation externalisée par convention conclue après mise en concurrence.....	16
1.3. Eléments de comparaison sur les modes de gestion des services de transport urbain en France (2019)	21
2. Le mode de gestion envisagé.....	21
3. La procédure de passation de la délégation de service public.....	25
Troisième partie : Caractéristiques générales du futur contrat	27
1. Le périmètre de la délégation	27
2. La durée du futur contrat	27
3. L'équilibre du futur contrat	27
3.1 Forme du contrat	27
3.2 Objectifs assignés au futur délégataire.....	29
3.3 Prerogatives de l'agglomération	29
3.4 Obligations du futur délégataire.....	29
3.5 Rémunération du futur délégataire	30
3.6 Contrôles	30

Première partie : Contexte général et réglementaire

1. Guingamp-Paimpol Agglomération

1.1 Contexte

La Communauté d'agglomération compte 75 871 habitants et 57 communes. La superficie de ce territoire s'élève à plus de 1 100 km².



© <https://www.guingamp-paimpol-agglo.bzh>

Elle exerce, enfin, sa compétence en matière de transport urbain de voyageurs dans le cadre d'un contrat de type « Concession de service Public » conclu avec la société Transdev Guingamp Paimpol Agglomération, filiale du Groupe Transdev qui se termine au 31 décembre 2025.

Compte-tenu de ce contexte, il est désormais nécessaire de procéder au choix du prochain mode de gestion, étant donné que la relance d'une nouvelle consultation nécessite une anticipation d'environ 12/18 mois.

1.2 Cadre de l'exercice par la Communauté d'agglomération de ses compétences

La Loi d'Organisation des Mobilités (L.O.M) du 24 décembre 2019 est venue préciser à l'article L. 1231-1-1 du code des transports les compétences obligatoires des Autorités Organisatrices de la mobilité à savoir :

- Services réguliers de transport public de personnes ;
- Services à la demande de transport public de personnes ;
- Services de transport scolaire ;
- Services relatifs aux mobilités actives (ou contribution à leur développement) ;
- Services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur (ou contribution à leur développement) ;
- Services de mobilité solidaire.

2. Le service public de transport urbain et la délégation de service public

2.1 Cadre contractuel

Les services réguliers de transports publics de personnes sont actuellement gérés sous la forme d'un **contrat unique de Délégation de Service Public (D.S.P.)** à contribution financière forfaitaire pour l'exploitation de services urbains de transports publics de personnes (lignes régulières urbaines, services de transport à la demande, services de transports scolaires, location de vélos longue durée).

Ce contrat, conclu pour une durée de 6 années et 4 mois avec la société Transdev Guingamp Paimpol Agglomération (société dédiée filiale du groupe Transdev), arrivant à échéance le 31 décembre 2025.

2.2 Consistance des services

- **Services délégués dans le cadre du contrat de DSP 2019/2025**

Les services de transports et de mobilité gérés dans le contrat de DSP en cours 2019/2025 sont :

- **Guingamp-Paimpol Bus :**

Quatre lignes urbaines :

- Trois lignes de bus qui desservent 62 arrêts commerciaux situés sur les communes de l'aire guingampaise (Grâces, Guingamp, Pabu, Plouisy, Ploumagoar, Saint-Agathon) - services réalisés par des véhicules 29 places ;
- Une ligne urbaine interne à Paimpol mise en service en avril 2023 ;

Une ligne interurbaine qui dessert les communes de Paimpol et Ploubazlanec (car de 59 places).

- **Guingamp-Paimpol Bus Plus :**

Un service de transport à la demande (TAD) est proposé aux habitants de 51 communes (hors aire de Guingamp). Le territoire est réparti en 5 zones. Le service fonctionne avec une prise en charge à domicile et une destination vers un point de rabattement défini dans l'offre ;

Un service de transport pour personnes à mobilité réduite (TPMR) complète l'offre de bus sur l'aire urbaine de Guingamp (6 communes). Il est réservé aux personnes de plus de 80 ans et/ou ayant une invalidité d'au moins 80%. Il s'agit d'un service d'adresse à adresse.

TaD estival : l'Agglomération a mis en place des services de TAD à destination des sites touristiques durant les périodes estivales de 2021 à 2023, avec des ajustements chaque année. Cette offre ne sera pas renouvelée.

- Guingamp-Paimpol Scolaire :

L'Agglomération est gestionnaire de 40 circuits scolaires (dont 17 vers les écoles primaires et 23 vers les établissements secondaires) ;

Un service de transport scolaire pour les élèves inscrits dans les dispositifs ULIS et SEGPA aptes à utiliser les transports : A défaut de ligne existante pour l'origine / destination souhaitée, l'Agglomération réalise le transport avec des véhicules de tourisme depuis septembre 2022. Les trajets sont mutualisés autant que possible. A partir de septembre 2024, deux alternatives seront possibles :

- Transport avec un véhicule de tourisme (VL)

OU

- Indemnité kilométrique

Le délégataire et l'Agglomération arbitrent au final sur l'attribution d'une indemnité kilométrique, ou non, à la famille, selon la solution la moins onéreuse pour la collectivité. La solution en VL ne pourra en revanche pas être refusée à la famille.

Les services du transport scolaire sont réalisés depuis septembre 2022 par des sous-traitants du délégataire ;

- Guingamp-Paimpol Vélo :

Un service de location de VAE longue durée (1 à 12 mois) est proposé aux personnes résidant et/ou travaillant sur les 57 communes du territoire. Le coût de la location est de 30€ TTC par mois. La flotte est composée de 190 VAE et 10 vélos équipés d'une roue électrique (modèle Teebike).

La gestion de l'abri vélos collectif sécurisé en gare de Paimpol. L'abonnement est gratuit, mais l'abri est accessible avec la carte Korriogo.

- Volet commercial

Le délégataire a installé l'agence commerciale dans le centre de Guingamp.

Il a également mis en place une agence mobile (utilitaire aménagé spécifiquement) qui est utilisée pour faire la promotion des services sur l'ensemble du territoire.

L'agglomération a fait le choix d'adhérer au dispositif régional Korriogo. Ce dernier est utilisé sur tous les services (urbains et scolaires).

Le délégataire gère le site internet spécifique concernant l'offre de mobilité sur le territoire.

2.3 Diagnostic

- L'offre bus

Le bureau d'étude TTK a été missionné par l'Agglomération pour réaliser un diagnostic de l'offre de transport et proposer des optimisations du réseau sur les aires urbaines de Guingamp et de Paimpol.

Sur le secteur de Guingamp, il ressort du diagnostic les points suivants :

- Le réseau n'est pas lisible du fait d'une desserte très fine du territoire ;
- Le réseau couvre la quasi-totalité du territoire avec le même niveau de service, quelle que soit la densité de populations ou de zones d'emplois ;
- Les temps de parcours sont trop élevés ;
- Peu de services quotidiens (6 dans un sens et 7 dans l'autre),
- Les horaires ne sont pas adaptés aux besoins des travailleurs (amplitudes et fréquences) ;
- Une organisation du réseau ne permettant pas de densifier l'offre sans augmenter de façon significative les coûts. Une densification de l'offre implique une réorganisation du réseau.

Sur le secteur de Paimpol, le contexte est différent. La ligne 24 (Gare de Paimpol – Embarcadère de l'Arcouest, à Ploubazlanec, en correspondance avec les navettes de Bréhat) a été transférée par la Région Bretagne à l'Agglomération en 2020. Cette ligne a une double vocation : scolaire et touristique, avec une saisonnalité des horaires.

Elle a un niveau de fréquentation important et une bonne lisibilité.

L'Agglomération a mis en place en avril 2023 une ligne urbaine sur la commune de Paimpol (axe Est-Ouest), la n°4.

Les lignes interrégionales BreizhGo (la ligne 1 Paimpol - Saint-Brieuc par la Côte), la ligne 4 (Paimpol –Saint Brieuc par Lanvollon) complètent l'offre.

La lecture du réseau de l'Agglomération est aujourd'hui plutôt simple avec une offre toutefois discontinue (périodes en journée sans service).

L'amélioration de l'offre sur le secteur de Paimpol implique notamment de cadencer les lignes (à l'instar du secteur de Guingamp), mais également de prévoir des extensions et/ou créations de lignes pour augmenter la couverture du territoire par l'offre de transport.

- L'Offre de Transport à la demande

Le TAD sur l'Agglomération fonctionne sur 51 communes regroupées en 5 secteurs. Les usagers sont pris à domicile et déposés sur des arrêts identifiés dans 8 centralités uniquement. Le service fonctionne 5 demi-journées par semaine pour chaque commune.

Les 6 communes de l'aire urbaine de Guingamp ne disposent pas de TAD, mais d'un service TPMR accessible pour les personnes de plus de 80 ans ou titulaire d'une carte mobilité inclusion portant la mention « invalidité » qui fonctionne en porte à porte.

Les 44 centre-bourgs des zones TAD ne sont pas desservis en tant que destination.

Le service TAD a été réorganisé en 2022 et a connu depuis une augmentation régulière de sa fréquentation. Cependant certains secteurs connaissent un moindre développement. En 2021, il y a eu 2 838 voyages, contre 5 396 en 2023, soit une augmentation de 90%.

De son côté, le service TPRM sur l'aire guingampaise a vu sa fréquentation augmenter de 36 % entre 2021 et 2023, pour atteindre 3 060 voyages.

- L'Autopartage

Un service d'autopartage a été expérimenté entre 2021 et 2023 sur le territoire. 5 Zoé étaient mises à disposition à Bégard, Bourbriac, Callac, Louargat, Pontrieux. Il s'agissait d'un système d'autopartage en boucle, le client devait restituer le véhicule au même endroit où il l'avait pris en charge grâce à une boîte à clé.

En raison de la faible activité, le service a été arrêté le 28 février 2023 et les voitures réaffectées à de la mobilité solidaire.

- L'offre vélo

L'offre actuelle de VAE en location longue durée est jugée pertinente. Le nombre de VAE en location est dans la moyenne haute des collectivités de la strate de l'agglomération, la tarification est dans la moyenne des offres au niveau national et la possibilité d'une livraison à domicile est un atout réel au vu de la taille du territoire.

Pour compléter l'offre vélo, des vélos musculaires pourraient être mis à disposition des étudiants de Guingamp.

En ce qui concerne les abris vélos sécurisés, seuls les grands abris collectifs sécurisés par de la billetterie sont destinés à rester de compétence communautaire.

2.4 La gestion actuelle des services de transports et de mobilité

L'agglomération délègue depuis le 20 octobre 2019, dans le cadre d'une convention de Délégation de Service Public, l'exploitation du service public de transports urbains à la société Transdev Guingamp Paimpol Mobilités.

Cette convention, conclue pour une durée de 6 années et 3 mois, suite à l'avenant n°1, arrive à échéance le 31 décembre 2025.

Le régime des biens

Les principaux investissements nécessaires à l'exploitation du service (véhicules – hors autocars de transports scolaires- avec leurs équipements, système billetterie et SAEIV...) appartiennent à la Communauté d'agglomération qui les met à disposition du Délégué.

Le Délégué dispose cependant du dépôt/atelier et assure l'entretien et la maintenance de ces biens.

Le Délégué supporte, pour l'essentiel, la charge des investissements sur les logiciels métiers et le loyer de l'agence commerciale.

Le rôle des parties

Dans le cadre de l'actuelle convention :

L'autorité délégante :

- Définit la politique générale de mobilité
- Conduit les études de stratégie et de détermination de l'offre de transport
- Décide de la consistance des services
- Homologue les tarifs
- Réalise et finance les investissements nécessaires à l'exploitation
- Met à disposition les biens nécessaires à l'exploitation
- Verse une Contribution Financière Forfaitaire au délégataire
- Contrôle la gestion du service délégué, notamment le respect des obligations contractuelles
- Valide le choix du DG de l'entreprise délégataire
- Informe le délégataire des décisions entraînant des répercussions sur le fonctionnement du service délégué

Le délégataire

- Exploite le service public en assurant une « *parfaite qualité de service* » (art. 4)
- S'engage à assurer une « *parfaite gestion du réseau* » (art.4)
- S'engage à assurer la sécurité des biens et des personnes sur le réseau
- Verse une redevance d'usage à l'agglomération en contrepartie de la mise à disposition des biens
- Depuis le 1^{er} janvier 2020, assure la gestion des ventes de titres, l'encaissement des recettes, la gestion de l'information ainsi que les inscriptions scolaires

Le régime financier

Le délégataire supporte l'ensemble des dépenses du service public délégué.

Le délégataire perçoit :

- Les recettes directement perçues auprès de la clientèle ;
- Une contribution financière forfaitaire (CFF) déterminée à l'origine du contrat, compte tenu des sujétions propres du service public délégué, et résultant du différentiel entre l'engagement de recettes et l'engagement de dépenses.

Le délégataire s'engage contractuellement sur un montant de recettes prévisionnelles et sur un montant de charges prévisionnelles.

2.5 Les avenants

Depuis le début de l'actuelle délégation du service public de transports urbains, 9 avenants ont été signés avec une portée financière de 5,24% par rapport au contrat initial.

Avenants à la DSP actuelle	
Avenant 1	Décalage de la date de signature de la DSP du fait d'un référé précontractuel contre le contrat
Avenant 2	Création de la société dédiée au contrat de DSP « Transdev GPA »
Avenant 3	Diverses modifications des services de GPA
Avenant 4	MAJ du système billettique et du règlement d'exploitation AXEO
Avenant 5	Reversement des recettes de la ligne 24 à CAT22 emportant augmentation de la CFF pour le délégataire et indemnisation du délégataire dans le cadre du covid
Avenant 6	Intégration dans le périmètre de la DSP des services de transport scolarisés en ULIS et en SEGPA
Avenant 7	Augmentation de la CFF afin de compenser les surcoûts du délégataire lié à la sous-traitance en matière de transport scolaire depuis septembre 2022
Avenant 8	Expérimentation d'une ligne de bus à Paimpol entre avril et décembre 2023 (option)
Avenant 9	Pérennisation de l'expérimentation d'une ligne à Paimpol, actualisation des biens en retours, expérimentation d'un TAD à destination des salariés sur la ZI de Bellevue, réalisation d'une enquête, actualisation du règlement d'exploitation.

- L'avenant 1 signé le 18 octobre 2019 afin notamment de décaler la date de prise d'effet du contrat au 20 octobre 2019.
- Un 2^{ème} a été approuvé le 17 décembre 2019 afin d'intégrer notamment l'impact économique et financier du report de l'entrée en vigueur du Contrat.
- Un 3^{ème} a été approuvé le 3 mars 2020 afin de valider la gamme tarifaire 2020.
- Un 4^{ème} a été approuvé le 29 septembre 2020 portant sur la mise à jour du règlement d'exploitation, l'intégration des circuits scolaires primaires à Paimpol, le système de billettique.
- Un 5^{ème} a été approuvé le 6 juillet 2021 portant sur l'impact de la COVID19, le reversement au délégataire de la ligne 24, la compensation pour la non perception de recettes tarifaires scolaires en 2020.
- Un 6^{ème} a été approuvé le 2 février 2023 portant sur l'intégration du transport scolaire des élèves ULIS et SEGPA.
- Un 7^{ème} a été approuvé le 27 juin 2023 portant sur le changement de nom de réseau, les surcoûts liés à la prise en charge des services scolaires via des contrats de sous-traitance et les conséquences financières concernant les services qui n'ont pas, ou partiellement, été réalisées.
- Un 8^{ème} a été approuvé le 26 septembre 2023 portant sur l'expérimentation d'une ligne de bus à Paimpol entre avril et décembre 2023.
- Un 9^{ème} a été approuvé le 28 mai 2024 portant sur la pérennisation de la ligne 4, l'actualisation des biens en retours, l'expérimentation de la navette Bellevue (TAD à destination des salariés), réalisation d'une enquête TGPA et MAJ règlement d'exploitation.

3. Conclusions sur le diagnostic de l'existant et des perspectives d'évolution

Sur la base des éléments de diagnostic vus dans le paragraphe 2.3 ci-dessus, les évolutions envisagées sont les suivantes.

Transport à la demande (TAD) et Transport des personnes à mobilité réduite (TPMR)

A partir des mêmes bases que celles en place en 2024, les candidats devront faire des propositions d'optimisation de ce service en y intégrant les communes de l'aire urbaine de Guingamp.

Transport urbain : évolutions proposées sur le secteur de Guingamp

Il est proposé d'optimiser le réseau de l'aire guingampaise avec 2 lignes :

- Ligne A : Une ligne forte sur un axe Nord-Sud – de Pabu (secteur Rucaer) au centre-ville de Ploumagoar (cadencée à 45 minutes), extensions jusqu'au centre-ville de Pabu au nord et vers la ZI de Grâces
- Ligne B : Une ligne complémentaire Est-Ouest – de Castel Pic à Guingamp jusqu'au centre-ville de Saint-Agathon (cadencée à 90 minutes), extension dans la zone industrielle de Bellevue à Saint-Agathon
- Navette entre le centre-ville de Guingamp et l'ESAT à Plouisy :

Le réseau sera structuré autour de la gare ferroviaire de Guingamp, lieu de correspondance des lignes, en complémentarité avec l'offre TER et interrégionale BreizhGo de la Région.

Une offre TAD zonale complètera l'offre de lignes régulières sur les secteurs non desservis par ces dernières.

Cette offre restructurée pourrait être complétée avec des options dans la DSP :

- Ligne B avec une fréquence de 45 minutes au lieu de 90 minutes,
- Ligne C : Une ligne à vocation scolaire et de desserte fine du territoire – De Grâces à Plouisy en passant par le centre de Guingamp,
- Navette entre la zone industrielle de Bellevue à Grâces et le centre-ville de Guingamp adaptée aux horaires des salariés des industries agro-alimentaires.

L'offre commerciale de l'Agglomération devra intégrer la promotion de la ligne BreizhGo traversant l'aire urbaine de Guingamp.

Transport urbain : évolutions proposées sur le secteur de Paimpol

Il est proposé d'optimiser le réseau de l'aire paimpolaise à partir de 2 lignes :

- Ligne D : reprise de la ligne 4 actuelle avec la desserte de Kerraoul et Stang Nevez

- Ligne E : une ligne optimisée sur la base de l'actuelle ligne 24 jusqu'à Stang Nevez, une extension jusqu'au centre-ville de Plourivo (à certains horaires)

Cette offre pourrait être complétée avec des options dans la DSP :

- Un ligne F : une ligne allant de Loguivy de la mer jusqu'au nord de Plouézec en période estivale (de mi-juillet à mi-août) ;
- une ligne G : circulant sur quelques créneaux horaires afin de relier les centres-bourgs d'Yvias de Kerfot au centre-ville de Paimpol.

De la même façon que sur Guingamp, l'offre Régionale BreizhGo et le TAD compléteront ces lignes régulières de l'Agglomération.

L'offre commerciale de l'Agglomération devra intégrer la promotion des lignes BreizhGo traversant l'aire urbaine de Paimpol.

Développement des mobilités douces / système vélo

L'offre en matière de mobilité douce portera uniquement sur le vélo.

Le service de location longue durée sera maintenu (environ 200 Vélos à assistance électrique classiques ou rallongés), avec la maintenance des VAE et une livraison possible aux particuliers sur le territoire.

Une offre de vélos musculaire à destination des étudiants du pôle universitaire de Guingamp (100 vélos), pour des prêts pour l'année scolaire.

La gestion d'un abri vélos sécurisé situé sur le parking de la gare de Paimpol.

La promotion des services par le biais d'animations locales sur le territoire.

-Volet commercial

L'agence commerciale principale sera installée dans le centre de Guingamp.

Une agence secondaire sera proposée à Paimpol.

Une agence mobile sera mise en place afin d'aller à la rencontre des autres communes.

Le dispositif régional Korrigo continuera d'être utilisé sur tous les services (urbains et scolaires).

Le site internet du réseau sera géré par le délégataire.

-Développement des énergies renouvelables

Une station GNV est en projet sur l'aire urbaine de Guingamp. L'Agglomération pourra alors remplacer les véhicules thermiques actuels par de nouveaux fonctionnant au gaz.

Deuxième partie : Choix du mode de gestion

1. Les différentes solutions possibles

La législation offre deux possibilités aux autorités organisatrices de la mobilité pour mettre en œuvre leur service public de transport : la gestion en régie/quasi-régie ou la gestion déléguée par la mise en œuvre d'une procédure de mise en concurrence.

Gestion confiée à un tiers après mise en concurrence		Gestion confiée sans mise en concurrence	
Délégation de service public (*)	Marché public	Opérateur interne (entité avec personnalité juridique)	Gestion directe (service de la collectivité)
Contrat généralement utilisé pour les transports urbains	Contrat très peu utilisé pour les transports urbains	Société publique locale (SPL ^{***}) ou régie avec personnalité juridique (EPIC ^{**})	Régie sans personnalité juridique (^{****})
81 % réseaux urbains	6 % réseaux urbains	11 % réseaux urbains	2% réseaux urbains

(*) Le contrat de délégation de service public (article L 1411-1 du CGCT) tendant à confier à un exploitant la seule gestion du service public (affermage ou concession).

(**) L'établissement public (Art. R1221-1 et R1221-2 et s. du code des transports)

(***) La société publique locale (Art. L. 1531-1 du CGCT)

(****) La régie à seule autonomie financière (Art. R1221-1 et R1221-7 et s. du code des transports)

La gestion en régie ou quasi régie

Les autorités organisatrices souhaitant gérer en régie ou en quasi-régie leur service public de transport urbain peuvent recourir à l'un des types de régie prévus à cet effet :

- La régie à simple autonomie financière qui ne dispose pas de la personnalité morale ;
- La régie individualisée sous forme d'Établissement Public Industriel et Commercial (EPIC), dotée de la personnalité morale.

Elles peuvent également recourir à une société publique locale (SPL).

La gestion externalisée à l'issue d'une mise en concurrence

Si le service n'est pas assuré en régie ou en quasi-régie, il peut être délégué, à l'issue d'une procédure de publicité et de mise en concurrence, à des opérateurs de transport passant une convention avec l'autorité organisatrice.

Les conventions peuvent relever de deux dispositifs différents : les contrats passés dans le cadre de la réglementation relative aux **marchés publics** (articles L 1110-1 à

L1113-1, L.2000-1 et suivants et R 2100-1 et suivants du code de la commande publique) et les conventions s'inscrivant dans le cadre de la réglementation relative aux **délégations de service public** (CGCT, articles L 1120-1 à L 1121-4, L 3000-1 et suivants et R 3111-1 et suivants du code de la commande publique). Dans les deux cas, le conventionnement fait l'objet d'une procédure de mise en concurrence.

Le recours à une **SemOp**, qui impliquera l'organisation d'une procédure de mise en concurrence dans les conditions prévues par le code de la commande publique permettrait également à l'autorité organisatrice de confier l'exploitation du réseau.

1.1. L'exploitation des services en régie ou en quasi-régie

La gestion en régie ou en quasi-régie consiste en la prise en charge du fonctionnement du service par l'autorité organisatrice, avec ses propres moyens matériels, humains et financiers ou via un opérateur dit « interne » ou « in house ».

L'exploitation est réalisée aux frais et risques de la régie.

Les articles L. 2221-1 à L. 2221-9 du CGCT définissent les conditions de gestion directe, en particulier, l'article L. 2221-1 : « Les communes et les syndicats de communes peuvent exploiter directement des services d'intérêt public à caractère industriel ou commercial ». L'article L. 2221-4 du même code précise qu'elle peut prendre deux formes différentes :

Les modes de gestion directe se différencient en effet les uns des autres par une plus ou moins grande autonomie du service public par rapport à la collectivité. Dans cette gradation, on distingue ainsi deux types de structures :

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

La société publique locale (SPL) constitue également un opérateur interne.

Par ailleurs, l'exploitation des services pourra nécessiter le recours à la passation de marchés publics avec des prestataires extérieurs, selon les règles fixées par le code de la commande publique.

1.1.1. La régie dotée de la seule autonomie financière

La régie dotée de l'autonomie financière est prévue à l'article L. 2221-11 du CGCT et son régime est précisé par les articles L. 2221-12 à L. 2221-14 et R. 2221-63 à R. 2221-98 du Code général des Collectivités territoriales.

Le service public géré en régie autonome dispose d'une certaine autonomie financière et administrative.

Cette autonomie se traduit d'une part par l'existence d'un conseil d'exploitation et d'un directeur et, d'autre part, par l'adoption d'un budget autonome (budget présenté en deux parties avec une section d'exploitation et une section d'investissement).

En revanche, la régie autonome ne bénéficie pas de la personnalité morale.

Ce mode de gestion permet à l'autorité organisatrice de conserver une forte implication dans la définition, la gestion et l'exécution du service. En effet, l'ensemble des dispositions prises par le conseil d'exploitation est soumis à l'approbation du Conseil communautaire.

En tant que service de la collectivité, la régie autonome bénéficie des fonctions supports de la structure : comptabilité, ressources humaines, communication, informatique (...), qui permettent de contenir les charges de gestion courante. Les services visés doivent toutefois être suffisamment dimensionnés pour supporter la charge de travail supplémentaire.

En revanche, l'exploitation du service nécessite des compétences techniques dont certaines doivent être mobilisées sous forme de prestations extérieures.

La transparence attendue de la régie est un élément favorable à une maîtrise du service. Néanmoins, la rigidité de la gestion publique, née notamment des procédures attachées à la comptabilité publique et à la commande publique, constituent un frein au recours à ce mode de gestion.

1.1.2. La régie dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière

Il s'agit d'une personne morale de droit public, sous forme d'établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC). Elle est dotée d'organes de gestion propres dont la création est décidée par délibération du Conseil communautaire, lequel fixe les statuts et le montant de la dotation initiale de la régie.

La régie gère sa comptabilité de façon autonome par rapport à la Communauté d'Agglomération. De la même manière, elle ne peut bénéficier de la synergie des compétences de la collectivité, ce qui induit des charges de gestion plus importantes que dans le cadre de la régie autonome.

Dans le cadre d'une telle régie, la Communauté d'Agglomération conserve une bonne maîtrise du service, le Conseil d'administration de l'EPIC étant constitué d'élus désignés par le Conseil de communauté.

Toutefois, c'est le conseil d'administration de la régie qui a la responsabilité de l'organisation du service et de l'exploitation des biens qui lui ont été remis. Contrairement à la régie autonome, qui s'apparente à un service de la collectivité, la régie EPIC est liée à la Communauté par un contrat d'obligation de service public.

Celui-ci peut s'apparenter, dans ses termes, à un contrat type marché public ou DSP. Comme en gestion déléguée, il lui appartient donc d'assurer l'exploitation du service, tandis que la Communauté d'Agglomération définit la politique de transport.

1.1.3. L'exploitation du service confié à une Société Publique Locale (SPL)

La législation prévoit depuis 2010 que les collectivités territoriales peuvent créer des sociétés publiques locales.

La société publique locale est régie par les dispositions de la loi n°2010-559 du 28 mai 2010 pour le développement des sociétés publiques locales, dont les dispositions ont été codifiées à l'article L. 1531-1 du CGCT. La loi procède à l'organisation de ces sociétés publiques locales et institue leurs modalités d'intervention.

La société publique locale est une société anonyme créée par au minimum deux collectivités dont elles détiennent la totalité du capital afin de lui confier, sans mise en concurrence, l'exploitation de 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.

Généralement, l'autorité organisatrice conserve le risque commercial et, en sa qualité d'actionnaire de la SPL, supporte de manière indirecte le risque industriel.

La gestion par le biais d'une convention confiée à une SPL s'apparente fortement à la gestion sous forme de régie personnalisée, la SPL étant cependant constituée non pas sous forme d'établissement public, mais de société anonyme.

Le contrôle « analogue » que l'autorité organisatrice doit exercer sur la SPL pour que le contrat de service public puisse lui être attribué directement, sans mise en concurrence, la rapproche de la régie personnalisée qui supporte un contrôle de même nature de la part de l'autorité organisatrice.

1.2. L'exploitation externalisée par convention conclue après mise en concurrence

La gestion externalisée peut se décomposer en deux grandes familles :

- Les marchés publics : marchés de travaux/fournitures/services
- Les concessions : concession de travaux ou de services (selon l'objet principal du contrat) qui peuvent ensuite se décliner en plusieurs formes contractuelles (affermage, concession notamment).

La SemOp doit également, dans ce cadre, être envisagée.

1.2.1. L'exploitation du service par le biais d'un marché public

Le marché public est un contrat conclu à titre onéreux entre un opérateur économique public ou privé et l'autorité organisatrice pour répondre à ses besoins en matière de services de transport.

Dans le cadre d'un marché public, le prestataire est rémunéré par la collectivité sur la base d'un prix, pour des prestations dont la consistance est définie précisément par l'autorité organisatrice.

La passation d'un marché public ne transfère pas le risque commercial et financier qui reste supporté par l'autorité organisatrice. La rémunération de l'exploitant est fixée par le contrat. Elle est en principe indépendante de la fréquentation du service, du niveau de recettes ou de leurs évolutions respectives.

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

Enfin, le principe de l'allotissement visant à permettre l'accès aux PME s'impose à l'autorité organisatrice, sauf à démontrer que l'allotissement est impossible au motif que l'acheteur ne disposerait pas des moyens pour assurer les missions d'organisation, de pilotage ou de coordination ou qu'il pourrait conduire à restreindre la concurrence, ou à rendre techniquement difficile ou financière coûteuse l'exécution des prestations.

1.2.2. L'exploitation du service par le biais d'une délégation de service public

1.2.2.1. Définition

La délégation de service public est un contrat par lequel l'autorité organisatrice confie la gestion du service public de transport à un délégataire, public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service et à qui est transféré un risque lié à l'exploitation du service.

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. L'on considère que 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 ou d'acquérir des biens nécessaires au service.

Bien avant que la définition de la délégation de service public ne soit clairement établie par la loi, les procédés contractuels se sont développés pour répondre à l'évolution

des missions administratives. Il existe donc à l'heure actuelle une grande diversité de contrats dont les principaux sont présentés ci-après.

1.2.2.2. Typologie des contrats de concession

❖ Concession de travaux

La concession de travaux est un contrat dans lequel l'objet principal du contrat consiste dans des travaux, et l'exploitation des équipements ainsi construits n'est que l'accessoire de cette construction, qui ne sert qu'à rémunérer la construction.

Dans la jurisprudence européenne, même si le montant des travaux est inférieur à celui des services, l'objet principal du contrat réside, malgré tout, dans la réalisation de travaux, s'il apparaît que ces derniers constituent l'objectif prioritaire poursuivi par le pouvoir adjudicateur.

Pour la Cour, c'est donc au regard des obligations essentielles qui prévalent au sein du contrat qu'est déterminée sa qualification juridique par opposition aux obligations qui ne revêtent qu'un caractère accessoire ou complémentaire et qui sont imposées par l'objet même du contrat.

❖ Concession de service (type Affermage)

L'affermage peut être défini comme une concession de service par laquelle une collectivité publique confie à un opérateur privé ou public l'exploitation d'un service public à ses risques et périls, grâce à des ouvrages qu'elle lui remet en début de contrat, et ce moyennant le versement d'une contrepartie (redevance) prélevée sur les usagers.

L'objet de la concession est alors principalement l'exploitation du service, par distinction avec la concession de travaux dont l'objet principal est la réalisation de travaux.

La mise à la charge du cocontractant de travaux n'emporte pas nécessairement la requalification du contrat en concession.

En effet, le juge administratif considère que si les ouvrages du service étaient déjà établis à la date de passation du contrat, et qu'ils ont été remis par la collectivité au délégataire, lequel s'engageait à verser une redevance en contrepartie de cette remise, le contrat n'est pas nécessairement un contrat de concession (Conseil d'État, 29 avril 1987, Commune d'Elancourt, n°51022).

❖ Concession de service (type Régie intéressée)

La régie intéressée est définie de la façon suivante par la circulaire n°75-634 du Ministre de l'Intérieur en date du 13 décembre 1975, relative aux modes de gestion des services publics locaux à caractère industriel et commercial :

« [La régie intéressée] se situe à mi-chemin entre la régie simple et la concession. Dans la régie intéressée, la Collectivité finance elle-même l'établissement du service dont elle confie l'exploitation et l'entretien à une personne physique ou morale de droit privé qui assure la gestion pour le compte de la Collectivité, moyennant une rémunération qui n'est pas assurée par les usagers, mais au moyen d'une prime fixée en pourcentage du chiffre d'affaires, complétée d'une prime de productivité et éventuellement par une part de bénéfices. Tous ces éléments de la rémunération de l'exploitant sont versés par la Collectivité elle-même à son régisseur intéressé ».

La convention de régie intéressée peut ainsi être définie comme le contrat par lequel la collectivité confie l'exploitation d'un service public à une personne qui en assume la gestion pour le compte de la collectivité moyennant une rémunération calculée sur le chiffre d'affaires réalisé et fréquemment complétée par une prime de productivité et éventuellement par une fraction du bénéfice.

La régie intéressée diffère de l'affermage par le mode de rémunération du délégataire, qui perçoit une rémunération de la collectivité et un intéressement sur les recettes du service.

La collectivité assume la responsabilité financière du service public et donc le lien direct à l'utilisateur n'existe pas financièrement.

La collectivité est chargée de la direction de ce service, mais peut donner une certaine autonomie de gestion au régisseur. Il faut tout de même que le niveau de risque transféré à l'exploitant soit suffisant pour que le contrat puisse être qualifié de concession.

A cet égard, l'article R. 2222-5 du CGCT précise :

« Lorsque la convention relative aux modalités de l'exploitation d'un service public est qualifiée contractuellement de régie intéressée, et sans préjudice des obligations résultant des dispositions du code des marchés publics ou, le cas échéant, de celles du chapitre Ier du titre Ier du livre IV de la première partie du présent code, elle détermine :

- les modalités de liquidation et de mandatement de la rémunération du régisseur intéressé par la commune ou l'établissement public ainsi que, s'il y a lieu, les conditions du versement d'avances ;

- la transmission au moins mensuelle par le régisseur intéressé à la commune ou à l'établissement de l'état des charges et des produits, globalisés par compte et par nature, résultant de la régie intéressée, état au vu duquel l'ordonnateur émet après contrôle les titres de recettes et les mandats de dépenses et intègre ces opérations de la régie intéressée à la comptabilité de la commune ou de l'établissement ;

- la transmission au moins mensuelle à la commune ou à l'établissement de toutes les pièces utiles pour l'exercice, le cas échéant, de ses droits à déduction

- de la taxe à la valeur ajoutée acquittée au cours du mois au titre de l'activité de la régie intéressée ;
- les modalités de reversement des fonds disponibles de la régie intéressée dans la caisse du comptable public ;

- les modalités de contrôle du régisseur intéressé par la commune ou l'établissement. »

❖ **La gérance**

La gérance est un mode de gestion par lequel la collectivité publique confie à un gérant le soin de gérer un service public pour le compte de la collectivité moyennant une rémunération forfaitaire sans intéressement au résultat. La rémunération du gérant n'est pas en principe fixée en fonction des résultats de la gestion du gérant. La collectivité contractante décide seule du niveau des tarifs pratiqués à l'égard des usagers. Le gérant n'est pas, en principe, associé à la détermination des tarifs.

Tout intéressement direct du gérant aux bénéfices, et a fortiori aux pertes d'exploitation, semble exclu. Le gérant bénéficie d'une réelle garantie financière. Il ne prend aucun risque.

De ce fait, la gérance ne peut être classée dans la catégorie des délégations de service public, mais dans celle des marchés publics.

1.2.3. L'exploitation du service confié à une Société d'économie mixte à opération unique (SemOp)

La loi n° 2014-744 du 1^{er} juillet 2014 a permis la création de sociétés d'économie mixte à opération unique (SemOp), avec au moins un actionnaire opérateur économique, sélectionné après une mise en concurrence. La SemOp est constituée en vue de la conclusion avec l'autorité organisatrice et de l'exécution d'un contrat qui peut notamment avoir pour objet la gestion d'un service public. Aussi, le réseau de transport public de voyageurs peut être confié à une SemOp.

L'expiration du contrat induit la dissolution de la société dont l'objet est unique.

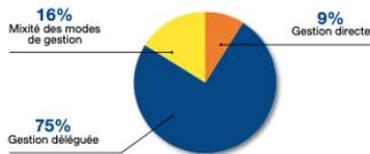
Société de droit privé, la SemOp est administrée par un conseil d'administration ou un conseil de surveillance. Le président du conseil d'administration ou du conseil de surveillance est un représentant de la collectivité territoriale ou du groupement de collectivités territoriales.

La sélection du ou des actionnaires opérateurs économiques prenant part au capital de la SemOp est effectuée au moyen d'un unique appel public à la concurrence respectant les procédures applicables aux contrats de concession ou aux marchés publics, selon la nature du contrat destiné à être conclu avec la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales.

1.3. Eléments de comparaison sur les modes de gestion des services de transport urbain en France (2019)

TENDANCES ET CHIFFRES CLÉS EN 2019

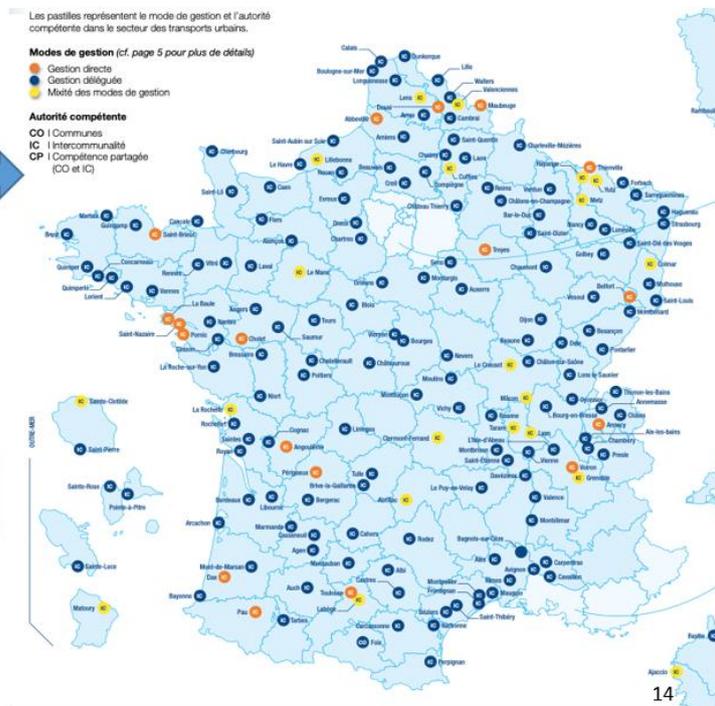
Notre échantillon porte sur 210 collectivités.



Source Atlas Institut de la Gestion déléguée



→ **Prédominance de la gestion déléguée**



2. Le mode de gestion envisagé

Mode de gestion	Caractéristiques générales	Commentaires
Régie à simple autonomie financière	Service communautaire sans personnalité juridique ni capital Le pouvoir décisionnaire du conseil d'exploitation est restreint par rapport à une régie à personnalité morale. Son rôle est essentiellement consultatif.	Cette solution est possible, mais nécessitera le recours à plusieurs marchés pour la réalisation des prestations. La Collectivité assume l'ensemble des risques (risques contentieux, les risques liés à l'exploitation et les risques économiques) et doit financer immédiatement les investissements.
Régie à autonomie financière et personnalité morale	Personne morale de droit public dotée d'une autonomie financière et sans capital Le conseil d'administration dispose de pouvoirs élargis (vote le budget, etc.).	
Marchés publics	La Collectivité assure la responsabilité du service. Les prestations sont réalisées moyennant une rémunération au prestataire.	Peu adapté pour l'exploitation de l'intégralité du service. En revanche pour certaines parties du service, ce mode de gestion pourrait être combiné avec la régie. Nécessite de passer plusieurs marchés publics. La Collectivité assume les risques d'exploitation et doit financer immédiatement les investissements.

<u>Concession de service (en l'espèce délégation de service public) (sous forme d'affermage ou de concession)</u>	Le risque d'exploitation est supporté par le délégataire. Le délégataire se rémunère substantiellement sur les usagers.	Mode de gestion adapté à l'exploitation globale d'un service de transport/mobilité. Permet de faire supporter le financement de certains investissements par le concessionnaire. En revanche, moindre maîtrise du service par la collectivité.
<u>SPL</u>	Société anonyme (SA) à capital exclusivement public (SPL).	Montages complexes. La SPL nécessite de trouver au moins un autre actionnaire public. La mise en place d'une structure dédiée (quelle que soit la structure choisie) est une procédure relativement longue et qui nécessite de trouver des actionnaires.

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

Si l'Autorité Organisatrice supporte l'intégralité des risques dans l'hypothèse d'une gestion directe, ce dernier est transféré pour l'essentiel au délégataire en cas de gestion déléguée, réserve faite du risque pénal de la Collectivité (responsabilité pénale des personnes morales) qui subsiste quel que soit le mode de gestion du service.

Au total, le choix entre gestion directe et gestion déléguée dépend du souhait et de la capacité de la Communauté d'agglomération à s'impliquer dans l'exploitation des transports publics et des services de mobilité.

Ainsi, l'exploitation en régie supposerait pour la Communauté d'agglomération :

- L'augmentation des effectifs territoriaux affectés à l'organisation et à la gestion des transports ;
- La reprise des personnels (notamment les conducteurs) des exploitants actuels (contrat de délégation de service public) ;
- L'augmentation corrélative de la masse salariale de Guingamp Paimpol Agglomération et du budget global des transports ;
- L'interface directe avec les usagers au titre de l'exécution du service de transport ;
- En outre, la Communauté d'agglomération devrait supporter le risque sur l'évolution des dépenses d'exploitation (risque industriel) ainsi que le risque sur les recettes de fréquentation (risque commercial).

En gestion déléguée, l'importance de la mission de gestion confiée à l'exploitant privé (appelé le Délégataire) ainsi que les sujétions de service public qui lui sont imposées

(itinéraires des lignes, âge, équipement et confort des bus, etc.) permettent de transférer l'ensemble de ces risques sur le Déléataire, la Communauté d'agglomération s'en déchargeant au travers de la convention de délégation de service public en versant à l'exploitant une contribution financière.

Les scénarios envisageables par l'agglomération



Source étude AGIR Transport juillet 2023

Analyse des avantages-inconvénients des différents scénarios (Etude AGIR transport 2023)

❑ Scénario 1 : Renouvellement d'une DSP globale de type affermage avec contribution financière forfaitaire

Hypothèse = la DSP est renouvelée avec le périmètre actuel incluant les services de transport scolaire et selon le même mécanisme financier (contribution versée par GPA au délégataire qui demeure propriétaire des recettes)

❖ Principaux intérêts :

- Risque commercial assumé par le délégataire
- Optimisation car gestion globale des services par le délégataire vs commercialisation, infos clients, etc.
- Négociations
- Un seul contrat à gérer pour l'AO

❖ Principaux points de vigilance :

- Absence de souplesse contractuelle : régime des avenants contraignant (inférieur à 10% du montant du contrat initial)
- Montage efficient sous réserve d'une concurrence effective sur le territoire
- Risque de surcoût (marge et refacturation assistance technique du délégataire)
- La part de sous-traitance doit rester limitée
- Délais de passation longs
- Remboursement de la taxe sur les salaires au délégataire (impact faible au cas présent)

❑ Scénario 2 : Renouvellement d'une DSP de transport urbain et marchés publics de transport scolaire allotis

Hypothèse = la DSP est renouvelée sans les services de transport scolaire et selon le même mécanisme financier (contribution versée par GPA au délégataire qui demeure propriétaire des recettes) . Les services de transport scolaire font par ailleurs l'objet de marchés publics conclus par GPA

Les mêmes points de vigilance et intérêts applicables dans le scénario précédent sont applicables à la DSP de transport urbain (de type affermage). On envisagera ici uniquement les intérêts/points de vigilance relatifs aux marchés publics de transport scolaire :

❖ Principaux intérêts :

- Maîtrise financière du MP de transport scolaire : prix connu
- Éviter d'avoir une part de sous-traitance trop importante dans le contrat de DSP
- Délais de passation plus courts qu'en DSP (4 à 6 mois)
- Fiscalité : récupération possible de la TVA par l'AOM (si R/D>10%) et pas de taxes sur les salaires à rembourser pour ces contrats => **impact fiscal de ce scénario à sécuriser par une analyse approfondie menée par un expert fiscal**

❖ Principaux points de vigilance :

- Lourdeur administrative et pilotage par l'AOM pour la passation des marchés publics
- Pas de négociations possibles pour la passation des marchés publics de transport
- Régime des avenants également applicable aux marchés publics
- Obligation d'allotir les marchés publics de transport scolaire

❑ Scénario 3A : création d'une régie EPIC

Hypothèse = la DSP n'est pas renouvelée. GPA crée une régie EPIC et lui confie par attribution directe un contrat d'obligations de service public. Des marchés publics de transport scolaire allotis sont conclus par ailleurs.

❖ Principaux intérêts

- Gouvernance unique (la régie EPIC relèverait uniquement de GPA)
- Pas de mise en concurrence pour attribuer le contrat de transport à la régie EPIC
- Délais administratif et opérationnel de création compatibles avec le calendrier de GPA
- Economies potentielles /DSP (pas de marge ni de lignes de refacturation de frais de siège et assistance technique)
- Outil au service de la collectivité – maîtrise des coûts – optimisation des services
- Affirmation de l'image de GPA
- Pas de limitation par le régime des avenants à hauteur de 10% = marge de manœuvre pour faire évoluer le réseau

❖ Principaux points de vigilance

- Procédure de marchés publics pour tous les achats et la sous-traitance de l'opérateur interne
- Comptabilité de droit public moins souple que la comptabilité privée
- Organisation à mettre en place par GPA pour l'exploitation pour l'opérateur interne, avec un sujet plus particulièrement pour le dépôt et l'atelier

❑ Scénario 3B : création d'une SPL

Hypothèse = la DSP n'est pas renouvelée. GPA crée une SPL avec une autre collectivité actionnaire et lui confie par attribution directe un contrat d'obligations de service public. Des marchés publics de transport scolaire allotis sont conclus par ailleurs.

❖ Principaux intérêts

- Société de droit privé
- Personnels de droit privé
- Pas de mise en concurrence pour attribuer le contrat de transport à la SPL
- Economies potentielles / DSP (pas de marge ni de lignes de refacturation de frais de siège et assistance technique)
- Outil au service de la collectivité – maîtrise des coûts – optimisation des services
- Délais administratif et opérationnel de création compatibles avec le calendrier de GPA
- Affirmation de l'image de GPA
- Pas de limitation par le régime des avenants à hauteur de 10% = marge de manœuvre pour faire évoluer le réseau

❖ Principaux points de vigilance

- Procédure de marchés publics pour tous les achats et la sous-traitance de la SPL
- Partage de gouvernance avec au minimum un **autre actionnaire public**
- Activité limitée à ce qui est prévue par les statuts, pas de possibilité d'exercer des activités accessoires
- Organisation à mettre en place par GPA pour l'exploitation pour l'opérateur interne, avec un sujet plus particulièrement pour le dépôt et l'atelier

Le choix du recours à la DSP

L'analyse comparative des différents modes de gestion envisageables et des 3 scénarios d'organisation identifiés ci-dessus conduit à devoir **privilégier le scénario n°1 et le renouvellement d'une gestion par le biais d'un contrat de délégation de service public.**

La création d'un EPIC comporte de nombreux écueils et expose la Communauté d'agglomération à devoir supporter l'ensemble des risques d'exploitation, outre la nécessité de trouver les ressources en personnel nécessaires dans un contexte de forte tension.

La Communauté d'agglomération serait, par ailleurs, privée de l'expertise d'un opérateur sur la conduite du projet de transition énergétique, mais également sur la restructuration nécessaire du réseau.

Les avantages économiques apparents du choix d'un tel mode de gestion pourraient, au demeurant, être anéantis par les surcoûts liés aux charges administratives induites (non mutualisables) et aux difficultés d'exploitation susceptibles d'être rencontrées.

Le recours à une SPL constituerait, en ce sens, une meilleure solution que celle de la création d'un EPIC. Elle comporte toutefois également de nombreux écueils avec comme pour l'EPIC la question de la disponibilité d'un dépôt/atelier, mais également l'exposition de la Communauté d'agglomération plus directe aux risques d'exploitation et la problématique de la gestion de la gouvernance.

L'ensemble de ces éléments conduisent à devoir privilégier le recours au contrat de délégation de service public.

Une telle solution présente les avantages suivants :

- **Permettre** à la Communauté d'agglomération de bénéficier de l'expérience des candidats pour les faire réfléchir sur la réorganisation du réseau à l'échelle de son ressort territorial et la proposition d'éventuels services innovants (nouveaux services de mobilité, supports d'information digitale, évolution des services de TAD...);
- **Permettre** à la Communauté d'agglomération de bénéficier de l'agilité contractuelle permise par les contrats de délégation de service public que ce soit au stade de la procédure : mise en concurrence avec négociation ou au stade de l'exécution du contrat ;
- **Permettre** à la Communauté d'agglomération de conserver la propriété des principaux biens nécessaires à l'exécution de la mission
- **Permettre** à la Communauté d'agglomération de transférer une part substantielle du risque lié à l'exploitation du service

3. La procédure de passation de la délégation de service public

Le recours à la Délégation de Service Public doit satisfaire aux obligations suivantes :

1. Le Conseil Communautaire se prononce sur le principe de la délégation de service public. Il statue au vu d'un rapport présentant les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire et après avis de la commission consultative des services publics locaux.

2. Il est ensuite procédé à une publicité et à un recueil des candidatures.
3. Les candidatures sont transmises à la commission de délégation de service public qui :
 - a. Dresse la liste des candidats admis à présenter une offre, suite à l'examen des garanties professionnelles et financières des candidats et de leur aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers.
 - b. Ouvre les offres des candidats admis à participer et analyse et émet un avis.
4. Au vu de cet avis, l'autorité habilitée à signer la convention engage librement toute discussion utile avec une ou des entreprises ayant présenté une offre.
5. Après négociations, l'assemblée délibérante est saisie sur le choix de l'entreprise qu'elle propose. Elle lui transmet le rapport de la commission présentant notamment la liste des entreprises admises à présenter une offre et l'analyse des propositions de celles-ci ainsi que les motifs du choix du candidat et l'économie générale du contrat.

Troisième partie : Caractéristiques générales du futur contrat

1. Le périmètre de la délégation

Le contrat portera sur une offre comprenant l'exploitation et la gestion de services dont la consistance évoluera par rapport au réseau actuel dans le respect des orientations d'évolution du réseau définies notamment sur les aires urbaines de Guingamp et Paimpol par suite de l'étude de restructuration réalisée en 2023/2024 et d'autre part du coût d'objectif précisé au cahier des charges.

Le contrat comprendra également des options qui seront des prestations supplémentaires éventuelles que l'on choisit en fonction du chiffre et de la pertinence des services proposés lors de la signature du contrat telles que par exemple l'extension de lignes urbaines sur les 2 aires, l'aménagement des lignes interurbaines G et H, la mise en place de nouvelles antennes commerciales à Paimpol et Callac...

La collectivité continuera à assurer, le financement du parc de véhicules nécessaires pour l'exploitation des services délégués (hors autocars de transports scolaires) ainsi que l'acquisition et le renouvellement du parc de Vélos à assistance électrique

La création d'une société dédiée sera imposée aux candidats avec la possibilité de recourir à une sous-traitance partielle d'exploitation des services. En effet, le règlement européen (CE) N° 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, précisant à ses articles 4§7 et 5§2 que « *les titulaires des contrats pourront sous-traiter certains services, mais devront effectuer une part importante de leurs services* ». Le cahier des charges précisera les attentes de la Communauté d'agglomération sur ce point.

2. La durée du futur contrat

Le contrat actuel avait une durée initiale de 6 ans et 4 mois.

Conformément aux dispositions du code de la commande publique, il est proposé de reconduire un contrat d'une durée à 6 ans pour le futur contrat, soit une échéance au 31 décembre 2031.

3. L'équilibre du futur contrat

3.1 Forme du contrat

Le contrat de Délégation de Service Public signé entre la collectivité et le délégataire définit la propriété des biens nécessaires à l'exploitation des services de mobilité de l'agglomération comme exposé ci-dessous :

3.1.1 Biens mis à disposition par la collectivité

3.1.1.1 Biens roulants mis à disposition

Pour l'exploitation du réseau urbain, la collectivité mettra à disposition l'ensemble des véhicules nécessaires au bon fonctionnement du réseau (hors autocars affectés aux services de transports scolaires et hors autocars affectés au circuit vers l'Arcouest (Ligne 24 actuelle) comprenant également les véhicules de réserve ainsi que les vélos à assistance électrique.

3.1.1.2 Biens numériques mis à disposition

Afin de permettre au délégataire de réaliser ses missions d'exploitation et de gestion des offres de mobilité, la collectivité mettra à disposition l'ensemble du matériel billettique et d'information voyageur et l'ensemble des biens numériques propriété de la Communauté d'agglomération nécessaires pour l'exploitation du service.

3.1.1.3 Biens immobiliers mis à disposition

Afin de permettre au délégataire de réaliser ses missions d'exploitation et de gestion des offres de mobilité, la collectivité pourra mettre à disposition, sur l'aire urbaine de Guingamp, les biens immobiliers nécessaires à l'exploitation, soit une plateforme privée revêtue sécurisée non pourvue de bâtiment. Le délégataire pourra y installer des modulaires.

Le délégataire aura la possibilité de retenir par ses propres moyens un autre site.

3.1.1.4 Mobilier urbain mis à disposition

Pour l'exploitation du réseau urbain, la collectivité mettra à disposition l'ensemble des poteaux et abris bus ainsi que les mobiliers et matériels de l'agence commerciale ainsi que l'abri vélos collectif à Paimpol.

3.1.2 Biens fournis par le délégataire

Le délégataire aura la charge de l'entretien et la maintenance de l'ensemble des biens affectés à l'exploitation du service, notamment de l'ensemble des équipements et du parc de véhicules dédiés à l'exploitation du service mis à disposition par la collectivité.

Il fournira les logiciels métiers nécessaires à son exploitation et aura la charge de la location de l'agence commerciale.

3.2 Objectifs assignés au futur délégataire

Au regard des perspectives d'évolution du réseau indiquées précédemment et des objectifs de la politique des transports et de la mobilité, les principaux objectifs assignés au futur délégataire seraient les suivants :

- Organiser la production des services et l'organisation des moyens pour générer des gains de productivité et proposer une offre répondant aux contraintes budgétaires de la collectivité ;
- Être force de proposition pour l'amélioration de l'attractivité commerciale des réseaux afin de capter de nouveaux clients ;
- Proposer à la Communauté d'agglomération des améliorations et des adaptations du réseau.

3.3 Prérogatives de l'agglomération

La Communauté d'agglomération, autorité organisatrice de la mobilité :

- Définit la politique mobilité du territoire ;
- Arrête la consistance des services ;
- Fixe l'ensemble des tarifs ;
- Verse une contribution financière forfaitaire au délégataire ;
- Contrôle le service délégué ;
- Finance et réalise les principaux investissements, notamment les véhicules, les abri-voyageurs et poteaux d'arrêt, les équipements billettiques et d'information voyageurs...
- Mise à disposition d'une parcelle privée revêtue sécurisée non pourvue de bâtiments

3.4 Obligations du futur délégataire

Le délégataire a pour missions principales :

- D'exploiter et de gérer les services de mobilité du territoire ;
- D'assumer la gestion du personnel et la responsabilité des opérations de transports ;
- De veiller au bon état de fonctionnement des biens nécessaires à l'exploitation ;
- De rendre compte à l'autorité organisatrice des conditions d'exploitation (km effectués, nombre de voyageurs transportés, recettes, incidents d'exploitation, ...), de la qualité du service rendu et de l'équilibre financier de l'exploitation, et de répondre à toute demande de l'autorité délégante formulée dans le cadre de son droit d'audit permanent ;

- Le délégataire assurera la promotion et la communication du réseau Guingamp Paimpol Mobilités dans l'objectif de conquérir de nouvelles clientèles et pour cela il accompagnera cette démarche d'une politique de force de vente. La collectivité conserve la possibilité de renforcer cette communication sur des messages de promotion de ces propres politiques mobilités ;
- D'assurer sur toute la chaîne de production du service la gestion de la relation client ;
- D'assurer la commercialisation de la gamme tarifaire.

La vente des titres à bord des véhicules et en ligne restera à la charge du délégataire.

3.5 Rémunération du futur délégataire

Le délégataire assume les risques d'exploitation.

Le Délégataire percevra une rémunération versée par l'agglomération au titre de l'exploitation du service. Les versements de la Communauté d'agglomération seront basés sur un engagement du délégataire sur les charges d'une part (risque industriel), sur les recettes d'autre part (risque commercial).

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

3.6 Contrôles

La Communauté d'agglomération disposera d'un droit d'audit et de contrôle permanent sur l'exploitation et la gestion du service par le délégataire.

Ainsi, en application du Code général de collectivités territoriales, le délégataire devra remettre chaque année à la Communauté d'agglomération un compte-rendu technique et financier lui permettant d'apprécier les conditions d'exploitation du réseau, de la qualité du service ainsi que son évolution.

Par ailleurs, l'agglomération disposera du droit de contrôle sur pièces, aux fins de vérification des renseignements donnés par le délégataire dans ses rapports d'activité.

CONCLUSION

Au vu de ce qui précède, la gestion déléguée des services de mobilité et de transport des voyageurs est à privilégier ;

Il est donc proposé au conseil communautaire d'autoriser l'engagement d'une procédure de délégation de service public pour l'exploitation de ces services.

Le contrat à conclure aurait une durée de 6 ans et prendrait la forme d'une convention d'affermage.

Les principaux biens seraient mis à disposition du délégataire par l'agglomération qui transférerait, également, sur le délégataire l'essentiel des risques d'exploitation.

Guingamp Paimpol Agglomération conserverait néanmoins un contrôle étroit sur le délégataire et disposerait du pouvoir de modifier les tarifs et/ou la consistance des services.