

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 15 DECEMBRE 2014

DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR LA GESTION DES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS, SCOLAIRE ET A LA DEMANDE

RAPPORT DU PRESIDENT SUR LE CHOIX DU DELEGATAIRE

I. PREAMBULE

1. Contexte :

Dans le cadre du plan global de déplacement, une analyse spécifique concernant le développement des transports collectifs sur le territoire de la Communauté d'Agglomération Beaune, Côte et Sud – CABCS- a été réalisée. Cette analyse mettait en exergue une proposition de desserte, dont les principes suivants ont été validés par le conseil communautaire en date du 23 septembre 2013 :

- Une simplification du tracé de l'actuelle ligne 20 ;
- Une desserte garantie des scolaires, mais moins « dense » qu'aujourd'hui en heure creuse sur Beaune ;
- Une mise en place d'un système de TAD plus souple et plus adapté au milieu rural, garantissant la desserte de toutes les communes ;
- Des dessertes se basant sur les lignes scolaires actuelles sur le pôle urbain élargi ;
- Une amélioration de la desserte du pôle urbain élargi, plus favorable aux actifs ;
- Un maintien du service côte à côte 1 qui fonctionne bien ;
- Un réseau plus lisible ;
- Des lignes ciblées en fonction des densités et rythmes de vie ;
- Une desserte des quartiers maintenue mais avec un niveau d'offre réduit sur la zone Est et Monge en lien avec les besoins ;
- Sur la zone Est une compensation avec la mise en place du transport à la demande (TAD) complémentaire en heure creuse ;

- Une offre moins dense toute la journée mais plus organisée et hiérarchisée assurant une bonne correspondance avec les autres services de transports et notamment le TER.
- Un maintien de la navette de centre-ville ;
- La desserte du pôle urbain élargi permettant des dessertes complémentaires en heure de pointe sur Beaune.

Pour exploiter cette nouvelle desserte du territoire, le Conseil Communautaire en date du 23 septembre 2013 a validé le principe de recours à une délégation de service public.

Dans ce cadre une procédure de consultation a été lancée.

2. Objet du présent rapport

Le présent rapport est établi en application de l'article L.1411-5 du Code Général des Collectivités Territoriales (C.G.C.T).

Il a pour objet :

- de rendre compte du déroulement de la procédure de consultation qui a été mise en œuvre en application des articles L.1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales ;
- de présenter les motifs du choix du candidat retenu au terme des négociations ;
- d'exposer l'économie générale de la convention de délégation de service public.

Le présent rapport comporte en annexe :

- le procès-verbal de la Commission de délégation de service public en date du 12 décembre 2013 aux termes duquel la Commission a arrêté la liste des candidats admis à déposer une offre,
- le procès-verbal de la Commission de délégation de service public en date du 22 mai 2014 aux termes duquel la Commission a formulé au Président son avis sur les offres reçues.

Enfin, le contrat de la délégation et ses annexes sont consultables à la Direction Générale des Services. L'ensemble de ces éléments seront en outre consultables le jour de la séance du conseil de communauté.

II. PROCEDURE

Pour mémoire, la délégation de service public est aux frais et risques du Déléataire, c'est-à-dire que la CABCS ne participe pas à l'équilibre du contrat.

La procédure décrite notamment aux articles L. 1411-1 et R. 1411-1 et suivants du CGCT s'applique.

Par les avis d'appel public à la concurrence publiés au BOAMP (envoi le 15 octobre 2013), au JOUE (envoi le 16 octobre 2013) et dans la revue Bus et Car (envoi le 16 octobre 2013), la CABCS a lancé une consultation relative à la délégation de service public pour l'exploitation du réseau de transports publics urbains, scolaires et à la demande.

La date de remise des candidatures était fixée au mardi 26 novembre 2013 à 12h00.

Quatre sociétés ou groupements ont remis une candidature dans les délais impartis : Keolis, CarPostal, Transdev et Transarc.

Après analyse de leurs garanties professionnelles et financières, du respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés et de leur aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public, la Commission de Délégation de Service Public (CDSP) a, dans une décision en date du 12 décembre 2013, dressé la liste des candidats admis à présenter une offre.

Les quatre candidats susmentionnés à qui a été envoyé le dossier de consultation des entreprises définissant entre autres, les caractéristiques quantitatives et qualitatives des prestations et les conditions de tarification du service rendu à l'utilisateur, ont été invités à déposer une offre initiale au plus tard le 7 mars 2014 à 9 heures.

Des candidats ont souhaité procéder à une visite des véhicules et du site du futur dépôt :

- Keolis et Transdev le 29 janvier 2014,
- Carpostal le 6 février 2014.

Chacun des quatre candidats a posé des questions sur le dossier de consultation des entreprises qui leur a été remis. La CABCS a, dans le respect de l'égalité de traitement des candidats et le formalisme de la procédure, apporté les réponses à ces questions.

A la suite de la demande de plusieurs candidats et au vu de certaines des questions posées par les candidats, il a été décidé de reporter la date de remise des offres au mercredi 19 mars 2014 à 12 heures. Chacun des candidats a été informé par la CABCS du report de la date limite des offres.

Seuls trois candidats ont déposé une offre : Keolis, CarPostal et Transdev. L'ouverture des offres a été effectuée par la CDSP le 20 mars 2014.

Les trois offres ont été jugées conformes au Dossier de Consultation des Entreprises et leur analyse a été réalisée.

Le 22 mai 2014, sur la base de cette analyse, la CDSP a rendu un avis dans lequel elle invitait le Président à négocier avec les trois candidats :

1. KEOLIS

2. TRANSDEV
3. CAR POSTAL

La commission a indiqué que les éléments ci-après soient discutés lors des négociations :

- Une définition de l'offre de service contractuelle pour chaque année du contrat sur la base des réseaux variant B (réseau proposé en variante par les candidats), en portant une attention particulière aux points suivants :
 - o La faisabilité technique de la variante B compte tenu des espaces publics et du réseau viaire existants ;
 - o Optimisation des services du pôle urbain et des services urbains ;
 - o Optimisation technique et financière de l'exploitation concernant l'année 2015 ;
- les engagements en matière de communication et de marketing
- les engagements de fréquentation et de recettes en fonction des principes tarifaires retenus
- les engagements en matière de politique sociale (conditions de reprise du personnel de la Régie notamment), organisation, qualité de service
- la politique industrielle (matériel, entretien, maintenance), avec notamment une recherche d'optimisation des caractéristiques et de l'âge du matériel roulant.
- l'optimisation des coûts de production et les gains de productivité sur la durée du contrat
- les ajustements au projet de contrat

Le Président a suivi cet avis. Par un courrier en date du 26 mai 2014, il a invité les trois candidats à une première audition le 3 juin 2014.

Ce premier tour a porté sur la constitution de l'offre de service, la base des réseaux « variants » proposés par les candidats, la fréquentation et la recette attendue, le marketing et la communication, ainsi que sur les options.

Par un courrier en date du 17 juin 2014, les candidats ont été conviés à une deuxième séance de négociations qui s'est déroulée le vendredi 11 juillet 2014.

Dans ce même courrier, une série de questions complémentaires était posée à chaque candidat. Leurs réponses ayant pour objet d'améliorer leur offre devaient être retournées à la CABCS s'agissant des annexes 4 et 10 du règlement de consultation, le 9 juillet à 12h00, et leur dossier technique amélioré lors de la séance du 11 juillet.

De plus, ce courrier apportait à chacun des candidats des précisions sur les attentes de la CABCS formulées dans le dossier de consultation en lien avec les demandes de la commission.

Les réponses et offres améliorées ont été déposées à la CABCS par les candidats dans les délais susmentionnés et par la suite, analysées.

Les trois candidats ont individuellement participé au deuxième tour de négociations organisé le 11 juillet 2014. Ce deuxième tour a porté notamment sur l'ajustement de l'offre de service, la politique industrielle et la politique sociale.

Par un courrier du 23 juillet 2014, la CABCS a posé une nouvelle série de questions à chacun des candidats et leur a demandé de remettre une nouvelle offre de service, économique et financière améliorée au plus tard le 14 août 2014 à 12 heures.

Les réponses et offres améliorées ont été déposées à la CABCS par les candidats dans les délais susmentionnés.

Une analyse de ces offres améliorées a été effectuée.

Par un courrier du 16 septembre 2014, il est apparu utile à la CABCS d'apporter des précisions au dossier de consultation et, en conséquence, d'inviter les candidats à remettre une nouvelle offre de service, économique et financière améliorée avec un projet de contrat en adéquation avec leurs propositions au plus tard le 1^{er} octobre 2014 à 12h00.

Les réponses et offres améliorées ont été déposées à la CABCS par les candidats dans les délais susmentionnés avec le projet de contrat adapté à cette nouvelle proposition, et par la suite, analysées.

A l'issue de ces négociations et après analyse de ces trois offres améliorées au regard des critères de jugement des offres, Monsieur le Président a choisi d'engager le travail de mise au point du contrat d'affermage avec le candidat pressenti à savoir : la société Keolis.

Cette tentative de mise au point du projet de contrat s'est déroulée le 7 novembre 2014 étant précisé que Monsieur le Président n'a pas souhaité retenir les options suivantes en raison de l'importance de leur coût et de leur intérêt pour le service de transport :

- Option 1, concernant la location de vélos
- Option 2, concernant la mise en place d'un service destiné aux personnes à mobilité réduite
- Option 4, concernant la billettique
- Option 5, concernant la mise en œuvre de matériels électriques
- Option 6, concernant la mise en œuvre de matériels hybrides.

L'option 3 (système d'aide à l'exploitation et d'information des voyageurs) a, en revanche, été retenue après négociation sur ses conditions techniques et économiques et sans surcoût par rapport à l'offre de base.

Il convient enfin d'indiquer les éléments du DCE qui ont été précisés ou modifiés à la marge en cours de consultation, chacune de ces précisions ou modifications mineures ayant été portées à connaissance de tous les candidats dans le respect du principe d'égalité de traitement des candidats :

- Le DCE prévoyait initialement la possibilité que la collectivité investisse pour construire un dépôt en cours de contrat, le Délégué en aurait eu la jouissance et aurait dû l'équiper, en assurer l'entretien et la maintenance.

Il était demandé aux candidats d'isoler cette prestation dans leur première offre et de prévoir de leur côté l'existence d'un dépôt.

La collectivité a finalement choisi en cours de consultation de ne pas investir dans un dépôt.

Les offres suivantes des candidats comprenaient donc la mise à disposition d'un dépôt pour les besoins du service sur l'ensemble de la durée du contrat.

- La collectivité a souhaité optimiser le parc de véhicules proposé par les candidats, en permettant de réajuster l'âge moyen du parc ;

- La collectivité a apporté des précisions sur la grille tarifaire à appliquer au regard de ce qu'elle avait initialement envisagé ;
- La date prévisionnelle de démarrage des prestations a été reportée au 1er avril 2015, la durée du contrat restant inchangée ;
- La collectivité a souhaité un cadencement à 30 minutes en heure de pointe et une heure en heure creuse sur la ligne forte urbaine ;
- La collectivité a transmis aux candidats en cours de consultation les résultats de recettes et de fréquentation sur l'année 2013 afin que les offres soient ajustées au plus près des recettes et taux de fréquentation les plus récents ;
- La collectivité a souhaité réévaluer l'intéressement à la qualité, sans en modifier le cadre méthodologique général ;
- La collectivité a souhaité que les candidats intègrent à leur offre la possibilité d'un ajustement en cours de contrat selon le nombre de personnels de la Régie effectivement maintenus dans le périmètre du service de transport afin d'éviter que le Titulaire ne profite d'une « rente » non justifiée sur ce point.

Il résulte de tout ce qui précède qu'à l'issue de ces négociations et après analyse des offres au regard des critères de jugement des offres précisés ci-après (titre III), Monsieur le Président est en mesure de proposer au Conseil communautaire de retenir la société KEOLIS comme délégataire de la délégation de service public pour la gestion des transports publics, urbains et à la demande, sur la base du contrat de délégation de service public et ses annexes qui sont consultables à la Direction Générale des Services. L'ensemble de ces éléments seront en outre consultables le jour de la séance du conseil de communauté.

III. CRITERES DE JUGEMENT DES OFFRES

Conformément au règlement de consultation, les offres sont jugées sur la base des critères suivants, sans ordre de priorité :

1. La valeur technique de l'offre appréciée en fonction des éléments suivants (sans ordre de priorité)

- L'organisation du candidat (moyens d'encadrement, méthodes de travail, productivité, moyens engagés dans la promotion des services),
- La politique sociale et les conditions de reprise du personnel,
- La dynamisation de la fréquentation et de la recette du réseau,
- La qualité de service,
- Le matériel roulant (adaptation au niveau de desserte, équipement, performances),
- La politique d'entretien et de maintenance.

2. Le montant de la contribution financière forfaitaire à la charge de la CABCS pendant la durée du contrat et la formule de révision

IV – SYNTHÈSE DE L'ANALYSE DES OFFRES

Il ressort de l'analyse des offres que la société KEOLIS propose une meilleure offre pour les motifs suivants.

D'une part, s'agissant de la **valeur technique de l'offre**, il apparaît qu'au regard de chacun des éléments d'appréciation de ce critère, les avantages de l'offre de Keolis sont les suivants :

- **L'organisation du candidat (moyens d'encadrement, méthodes de travail, productivité, moyens engagés dans la promotion des services)**

- **Moyens d'encadrement**

Keolis prévoit l'encadrement du réseau par un Directeur affecté à 50% au service de transport, ce qui présente un véritable avantage comparé notamment à l'offre d'un autre candidat (1/3 temps).

Au surplus, le Directeur proposé par Keolis dispose d'une très bonne expérience puisqu'il a été en charge de la direction du réseau à Chalons en Champagne. Il dispose en outre d'une expérience marketing, ce qui est appréciable pour le développement du réseau.

L'organisation mise en place par Keolis comprend, en outre, deux personnels d'encadrement.

Au surplus, il convient de préciser, alors même que cela a été le cas d'un autre candidat, que le Directeur présenté par Keolis était présent tout au long des négociations. Il a pris une part importante dans la conception de l'offre du candidat qu'il a exposée personnellement lors des négociations de sorte que son implication dans ce service est déjà réelle.

- **Méthodes de travail**

Keolis dispose des outils et de l'expérience nécessaires à la bonne marche du réseau :

- outils métier concernant l'exploitation et le support,
- support groupe concernant les fonctions ressources humaines, administratif et financier, exploitation, maintenance, systèmes d'information.

De plus, la mise en place des optimisations qu'il propose est réalisée de manière concertée avec le personnel, ce qui a un impact dans la bonne marche du réseau.

En outre, relevons que comme chacun des candidats, Keolis sous-traite une partie de son activité, et en particulier, celle qui relève des services péri-urbains et scolaires. Keolis a fait le choix de sous-traiter ces services à une filiale interurbaine qui est implantée localement et bénéficie d'une bonne connaissance du terrain.

- **Productivité**

Les écarts de productivité, appréciés d'après la part des km improductifs, sont faibles entre les candidats, avec des parts de haut le pied maîtrisées.

Chaque candidat dispose d'outils d'optimisation du graphicaage et de l'élaboration des services conducteurs.

Il reste que le coût au km pour la collectivité est moins élevé chez Keolis, avec une différence vis-à-vis des autres candidats allant de 0.06 €/km commercial à 1.48 €/km commercial, ce qui a une incidence *in fine*.

- **Moyens engagés dans la promotion des services**

Les moyens engagés par Keolis dans la promotion des services sont nettement supérieurs à ceux proposés par les autres candidats : moyens techniques, supports, organisation d'évènements, etc.

En effet, Keolis s'implique davantage notamment sur l'événementiel au lancement du réseau, met en place une politique de promotion auprès des actifs, et soutient les politiques d'éco-mobilité menées par la CABCS, permettant ainsi d'assurer une promotion des services efficiente.

• **La politique sociale et les conditions de reprise du personnel**

Chaque candidat dont Keolis a expliqué de manière satisfaisante le processus de reprise du personnel de la Régie, proposé des dispositions satisfaisantes en matière de dialogue social, de politique formation et de communication interne.

Il reste que Keolis propose un véritable accompagnement de l'encadrement au moment des prises de services ainsi que des dispositions très satisfaisantes sur la prévention des risques professionnels

De même, Keolis met en œuvre des mesures intéressantes visant à garantir la motivation du personnel par une politique salariale intégrant un intéressement à la qualité.

Concernant plus spécifiquement la reprise du personnel de la régie, chaque candidat explique le processus de reprise du personnel de la Régie, en apportant des garanties sur le maintien des conditions de rémunération.

Conformément à la demande de la CABCS, Keolis a bien intégré le principe d'un ajustement *a posteriori* de la masse salariale en fonction du nombre de personnel de la régie effectivement repris.

Enfin, Keolis fait état d'une expérience particulière et intéressante de la reprise de personnels issus de régies.

- **La dynamisation de la fréquentation et de la recette du réseau**

Les candidats devaient évaluer une dynamique de fréquentation sur la base de leurs prévisions de vente de titres sur laquelle ils s'engagent contractuellement.

La dynamique de fréquentation présentée par Keolis est importante, avec une augmentation de 646.000 à 763.000 voyages sur les années pleines du contrat (à titre de comparaison candidat n°1 : de 589.000 à 678.000, et candidat n°2 : de 369.000 à 426.000).

Keolis présente également la meilleure dynamique de recettes au cours du contrat : augmentation de 104 k€ à 136 k€ (à titre de comparaison, candidat n°1 : 65 k€ à 121 k€ et le candidat n°2 : 35 k€ à 48 k€)

En outre, l'engagement de recettes globales sur la durée totale du contrat est le plus important chez Keolis avec 2.194.271 € (à titre de comparaison, pour le candidat n°1 2.116.202 € et, pour le candidat n°2 : 944.557 €).

- **La qualité de service**

Les offres de service présentées par les candidats respectaient dans l'ensemble le cahier des charges.

Il reste que Keolis dont les moyens mis en œuvre pour garantir la qualité du service sont adaptés et satisfaisants, s'est manifestement distingué sur les points suivants :

- elle propose une offre de service de qualité, lisible et simple à comprendre pour les futurs usagers ;
- elle propose une desserte des actifs performante notamment avec la ligne urbaine n°5 plutôt que par la mise en place de desserte des actifs avec des lignes interurbaines, peu adaptées à ce public.

- elle propose une bonne correspondance entre les services du réseau de transports publics urbains et les horaires d'arrivées et de départs des trains en gare.

Enfin précisons que Keolis a accepté le « référentiel qualité » proposé par la CABCS dans le projet de contrat ainsi que le montant de l'intéressement associé et indiqué que la démarche qualité serait placée sous l'autorité du Directeur.

- **Le matériel roulant (adaptation au niveau de desserte, équipement, performances) :**

- **Adaptation au niveau de desserte**

Keolis a su démontrer une bonne adaptation des moyens matériels roulants au niveau de desserte, en proposant une flotte combinant du matériel standard, de moyenne capacité et l'utilisation de minibus et minicars.

Cette proposition présente des avantages notables que sont :

- un encombrement moindre de la voirie,
- une moindre sensibilité aux aléas d'exploitation de la voirie et,
- une meilleure adaptation à des charges de trafic faibles en périodes creuses.

- **Equipement**

Comme l'ensemble des candidats, Keolis met en place des véhicules correctement équipés et conformes au cahier des charges.

- **Performances**

S'agissant des performances, la moyenne d'âge du parc de Keolis est de 10,5 ans qui a fait l'offre de rachat du parc actuel par Keolis la plus intéressante financièrement portée à 400 k€.

Il reste que l'impact sur la clientèle est *a priori* négligeable puisqu'aucun des candidats n'anticipent d'évolution notamment à la baisse de la fréquentation selon les hypothèses d'âge de leur parc.

Keolis comme les autres candidats prévoit de réviser les véhicules anciens, notamment ceux provenant de l'exploitation actuelle et de les mettre aux couleurs du réseau.

- **La politique d'entretien et de maintenance :**

La politique d'entretien et de maintenance proposée par Keolis est satisfaisante, elle prévoit une maintenance préventive qui est très détaillée (contrôles, analyses d'huiles, suivi des pneumatiques, visites réglementaires).

Outre ces prestations, Keolis propose également une maintenance curative très satisfaisante (traitement sur place, remorquage et traitement en atelier, travaux de carrosserie).

Au surplus, relevons que le nettoyage du matériel roulant est quotidien.

D'autre part, s'agissant du montant de la **contribution financière forfaitaire à la charge de la CABCS pendant la durée du contrat et la formule de révision**, il apparaît que l'offre de KEOLIS est la moins coûteuse pour la collectivité.

L'indexation des charges et des tarifs proposée par Keolis comprend un terme fixe ramené à 5%.

La contribution financière s'élève à 11.999.834 € pour Keolis, contre 12.910.768 € pour le candidat n°1 et 13.711.604 € pour le candidat n°2. En moyenne annuelle, l'offre de Keolis est inférieure de 130 k€ à celle du candidat n°1, et de 244 k€ à celle du candidat n°2.

L'offre Keolis correspond donc à une contribution forfaitaire inférieure de 7,5% à celle du candidat n°1, et de 14% inférieure à celle candidat n°2.

Le coût au voyage, sur l'ensemble du contrat, est ainsi de 2,5 € pour Keolis, de 3 € pour le candidat n°1, et de 4,5 € pour le candidat n°2.

Au regard des critères devant déterminer la décision de l'exécutif quant au choix du délégataire à soumettre au Conseil communautaire l'offre de KEOLIS avec la seule option n°3, est apparue la plus avantageuse.

V – ECONOMIE GENERALE DU CONTRAT

1. Titulaire du contrat, société dédiée et garantie bancaire

La SOCIETE KEOLIS, société anonyme, au capital de 46 851 276 €, dont le siège social est sis 20 rue Le Peletier à Paris, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Paris, sous le numéro 552 111 809, agissant tant pour elle-même que pour le compte de sa filiale dédiée exploitante la société Keolis Beaune, représentée par Monsieur Jean-Pierre Farandou, agissant en qualité de Président directeur général, dûment habilité(e) à cet effet.

Pour faciliter le contrôle des engagements souscrits et permettre au Délégrant d'avoir comme interlocuteur unique une seule entité juridique, le Délégataire devra, dans le mois qui suivra la notification du Contrat, créer une société dédiée dont l'objet social sera exclusivement réservé à l'exécution du présent contrat.

Le candidat attributaire doit fournir une garantie bancaire à première demande.

2. Les missions du Délégataire :

Le délégataire a pour missions :

- Gérer et exploiter le service de transport défini par l'autorité organisatrice dans le respect des principes de continuité, de sécurité et d'égalité de traitement des usagers, et de mutabilité (c'est-à-dire d'adaptation constante) qui régissent le service public de transport urbain, en assurant une parfaite qualité de service ; le Délégataire exploite les lignes régulières et les services spécifiques conformément aux horaires et arrêts définis en Annexe 1 du Contrat ;
 - Recruter et gérer le personnel nécessaire à l'exécution de la convention ;
 - Assurer l'entretien et la maintenance des ouvrages, installations, équipements et matériels qui lui sont remis, selon les principes qui sont posés à l'article 6.6 et suivants du Contrat ;
 - Disposer (par acquisition ou location) et assurer la maintenance complète du matériel roulant selon les principes qui sont posés à l'article 6.6 et suivants du Contrat ;
 - Disposer (par acquisition ou location) et assurer l'entretien et la maintenance d'un dépôt, d'un atelier et de bureaux pour l'exploitation du service. ;
 - 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 et le recouvrement des indemnités forfaitaires et amendes, l'information des usagers en cas de perturbation du trafic) ;
 - Proposer et mettre en œuvre les dispositions nécessaires pour atteindre les objectifs de qualité définis par le contrat ;
 - Conseiller la CABCS notamment en termes d'adaptation du réseau, en termes d'offre et de tarifs ;
 - Gérer et financer les assurances permettant de couvrir les risques liés à la mise en œuvre du service délégué ;
 - Assurer la communication commerciale;
-
- Assurer une expertise générale portant sur les conditions de réalisation du service de

transport dans les conditions définies à l'article 6.14.6 du Contrat, ainsi que réaliser les études et enquêtes prévues à l'article 6.14.7 du Contrat et à l'annexe de celui-ci.

Certains services dédiés principalement au transport des scolaires sont inclus dans le présent Contrat.

Le Contrat fixe à l'article 6.10 et suivants, les conditions dans lesquelles le Délégué est tenu d'assurer la continuité du service public notamment en cas de perturbations exceptionnelles, de grèves ou de perturbations prévisibles, en régissant leurs conséquences financières.

De même, l'article 6.11 du Contrat détermine dans quelles conditions le Délégué doit assurer la sécurité du service public.

3. Les missions de la CABCS en sa qualité d'autorité organisatrice

La CABCS exerce, pendant la durée du Contrat et de façon exclusive, les compétences d'une Autorité Organisatrice de Transport Urbain de personnes (AOTU) à l'égard du service public délégué.

Elle est en charge de :

- définir la politique générale des transports, y compris les modes de coopération avec les services de transport gérés par les autres autorités organisatrices, l'offre de transport, le système qualité ;
- définir la politique de tarification conformément au présent Contrat ;
- verser une contribution forfaitaire au Délégué pour sujétions de service public ;
- assurer la communication institutionnelle ;
- contrôler le respect par le Délégué des obligations du Contrat et la conformité des services effectués par rapport aux stipulations contractuelles et les résultats d'exploitation du service public.

L'Autorité Organisatrice peut décider unilatéralement ou sur proposition du Délégué de modifier la consistance et/ou les modalités d'exploitation du service de transport confié au Délégué dans les conditions définies à l'article 6.14 du Contrat.

4. La durée du contrat

Le contrat de délégation de service public de gestion des transports urbains, scolaires et à la demande est conclu pour une durée ferme de 7 (sept) ans à compter de sa date de prise d'effet qui sera matérialisée par un ordre de service.

La date prévisionnelle du démarrage de l'exploitation est fixée au 1^{er} avril 2015.

5. Equilibre financier du contrat, rémunération et garantie du Délégué

Sans préjudice des dispositions relatives aux éventuelles subventions publiques, le Déléataire assure à ses risques et périls l'exploitation du service de transports publics urbains, scolaires et à la demande.

Outre les stipulations du Contrat, il convient de se reporter à l'annexe 4 du Contrat précisant les conditions financières de celui-ci.

Le Déléataire supporte l'intégralité des charges d'exploitation du réseau.

L'équilibre financier du présent Contrat comprend les éléments suivants :

1. Les produits du réseau que sont les recettes commerciales correspondant à la vente des titres de transport aux usagers, selon les modalités prévues à l'article 8 du Contrat ; les recettes annexes, notamment frais de dossiers, indemnités forfaitaires, produits des amendes, les recettes accessoires, comprenant notamment les recettes publicitaires au titre de la publicité sur les véhicules, les prestations de transport rendues à des tiers, les produits financiers, produits exceptionnels, les subventions et indemnités attribuées par d'autres organismes que l'Autorité délégante.

2. Les charges supportées par le Déléataire dont les taxes et impôts;

3. La contribution financière forfaitaire de l'Autorité Organisatrice qui est la contrepartie des sujétions de service public, et traduit un engagement sur un niveau prévisionnel de recettes et de charges sur la durée du Contrat. La contribution forfaitaire est calculée comme la différence entre les recettes prévisionnelles et les charges d'exploitation prévisionnelles (hors contribution économique territoriale, « CET ») du Déléataire. Les montants annuels de la contribution figurent à l'article 8 du Contrat.

La contribution financière forfaitaire de l'Autorité délégante est actualisée chaque début d'année civile sur la base de la formule définie à l'article 10.4 du Contrat.

4. L'intéressement à la qualité de service, qui peut prendre la forme d'un bonus ou d'un malus selon les résultats des enquêtes et contrôles de suivi prévus à l'annexe 8 du Contrat.

5. L'intéressement au nombre de scolaires transportés, de 300 €/an par élève transporté hors Beaune, au-delà d'un effectif transporté de 200 élèves. Le nombre d'élèves transportés est apprécié par le nombre de titres « scolaires 1 aller-retour » distribués.

Le Déléataire supporte donc intégralement l'aléa de l'exploitation ainsi que le risque commercial, pendant la durée du Contrat.

- S'agissant des recettes commerciales, le tableau référence en Annexe 9 du Contrat précise les dispositions tarifaires prévisionnelles correspondant aux services de transport délégués. Le Déléataire devra assurer une optimisation de ces recettes à ses risques et périls. Il s'engage sur un niveau de recettes du trafic qu'il perçoit auprès des usagers. Les recettes du trafic contractuelles sont calculées sur la base de l'Annexe 9 du Contrat, éléments à partir duquel le Déléataire a déterminé les recettes prévisionnelles sur lesquelles il s'engage.

Les tarifs sont arrêtés chaque année par l'Autorité Délégante sur proposition du Déléataire. La révision annuelle des tarifs doit être compatible notamment avec la réglementation en vigueur.

- S'agissant des recettes accessoires, le délégataire est seul responsable du niveau des Recettes accessoires. En aucun cas il ne pourra demander une révision de la contribution financière forfaitaire ou des tarifs de transports si le niveau de ces recettes s'avérait inférieur aux prévisions contractuelles figurant dans le compte d'exploitation prévisionnel annexé.

Le Déléataire est par ailleurs autorisé à percevoir des Recettes accessoires résultant de la commercialisation d'activités annexes utilisant les moyens mis à sa disposition par l'Autorité Organisatrice. L'utilisation de ces moyens ne doit en rien entraver la continuité et la qualité du service rendu à l'utilisateur, qui reste prioritaire.

- S'agissant de l'intéressement, la contribution financière forfaitaire versée au Déléataire pourra être majorée ou minorée selon l'application de critères de performances qualité définis à l'annexe 8 du Contrat.

Selon que ces critères sont ou non atteints la contribution financière forfaitaire est majorée ou minorée dans les conditions précisées à l'Annexe 8, dans une limite de - 40 000 € à + 40 000 € par an.

La contribution financière forfaitaire versée au délégataire pourra être majorée d'un intéressement de 300 €/an par élève transporté hors Beaune, au-delà d'un effectif transporté de 200 élèves. Le nombre d'élèves transportés est apprécié par le nombre de titres « scolaires 1 aller-retour » distribués.

Le rapport annuel du délégataire précise le calcul de l'intéressement qualité et de l'intéressement aux scolaires transportés, qui sont versés au délégataire au plus tard quinze jours après validation du rapport annuel du délégataire.

Il n'est pas prévu de participation sous quelque forme que ce soit de la CABCS à l'équilibre de l'opération autre que la Contribution Financière Forfaitaire.

De même, la CABCS ne fera aucune avance de trésorerie au profit du Déléataire. En outre, la CABCS n'accorde aucune garantie ni au service des intérêts et tous frais y afférents, ni au remboursement des emprunts contractés par le délégataire pour la réalisation des missions qui lui sont confiées.

En outre, le Déléataire est tenu de verser à la CABCS une redevance annuelle pour le contrôle de la collectivité et l'occupation / utilisation du domaine et des biens mis à disposition qui est de 1 000 euros à la date de signature du Contrat.

Enfin, dans les conditions prévues à l'article 12 du présent Contrat, afin de garantir l'ensemble des obligations du Déléataire, ce dernier devra fournir une garantie bancaire à première demande d'un montant de 100 000 € délivrée par un établissement de crédit de premier rang.

6. La reprise du personnel de la Régie

Le Délégué doit disposer du personnel nécessaire pour assurer l'ensemble des missions qui lui sont confiés.

A cette fin, le Délégué s'est engagé à reprendre le personnel qui est affecté au service dont la gestion lui est confiée par le présent Contrat dès lors que celui-ci le souhaite.

Plus précisément, le Délégué s'est engagé à proposer un contrat de travail à l'ensemble des personnels fonctionnaires affectés, en tout ou partie, au service dans des conditions au moins équivalentes à celles que la Régie offre à ces personnels. En cas d'accord des agents concernés, les agents pourront poursuivre leur activité dans le cadre d'un détachement, d'une mise à disposition ou d'une disponibilité notamment.

Compte tenu de l'incertitude au stade de la signature du Contrat sur le nombre de personnes issues de la Régie qui seront effectivement reprises par le Délégué, les parties conviennent de se rencontrer une fois que l'ensemble du personnel issu de la Régie aura pris position sur les conditions de reprise proposées, puis annuellement. Ces rencontres auront pour objet de réajuster la contribution forfaitaire et le compte prévisionnel d'exploitation pour tenir compte des charges salariales réellement supportées par le Délégué compte tenu du personnel de la Régie effectivement repris et de son coût, en référence à l'hypothèse de chiffre établie par le Délégué et figurant en annexe 3 du Contrat.

7. Evolution des conditions économiques et techniques d'exécution du contrat

Pour tenir compte de l'évolution des conditions économiques et techniques d'exécution du Contrat, ainsi que des événements extérieurs au service de transport mais de nature à en modifier les conditions de fonctionnement, les parties conviennent qu'il pourra y avoir lieu à réexamen des prestations attendues et, avec l'accord de l'Autorité Délégante, du montant de la contribution financière forfaitaire, et sous réserve que le Délégué supporte encore l'exploitation à ses frais et risques.

Les parties pourront procéder au réexamen des termes du présent Contrat :

- En cas d'introduction d'un nouveau mode de transport sur le réseau ou d'une nouvelle source d'énergie ;
- En cas de modification du PTU ;
- Si de nouveaux impôts, taxes (fiscales et sociales) ou redevances entrant dans l'économie du Contrat, sont créés à la charge du Délégué ou si le montant de ces impôts, taxes et redevances à acquitter varie de façon significative par rapport aux bases retenues lors de la négociation du Contrat et hors contribution économique territoriale (CET) et taxe sur les salaires ;
- Si des modifications importantes de la Réglementation ou Norme, et notamment de la législation du travail ou des règles applicables à la profession entraînent des charges supplémentaires significatives ;

- En cas de variation significative de la politique de déplacement et de l'offre de stationnement ;
- En cas de modification de la grille tarifaire à l'initiative de l'Autorité Organisatrice ;
- En cas de variation substantielle des recettes ou des coûts consécutive à la survenance d'un événement imprévisible et extérieur au Délégataire, et qui entre dans le périmètre potentiel de négociation d'un avenant ;
- Dans les conditions définies à l'article 6.15, en cas de variation entre le nombre prévisionnel de personnes issues de la Régie devant être reprises par le Délégataire et le nombre de personnes effectivement reprises par lui.
- En cas d'évolution de +/- 6% des km produits au titre du TAD, ou en cas d'évolution du matériel roulant nécessaire à l'exploitation du TAD

Les parties se concerteront pour procéder au réexamen et trouver un accord, sur les modifications à apporter par avenant au présent contrat.

En dehors des cas précités, les parties conviennent de se rencontrer pour procéder au réexamen des termes du présent contrat en cas de survenance de circonstance affectant l'équilibre économique du Contrat.

8. Contrôle de l'exécution du contrat

L'Autorité délégante assure le contrôle de l'exécution de la convention de délégation de service public notamment dans les conditions fixées à l'annexe 8 du Contrat et dans le respect des réglementations et des principes relatifs à la confidentialité. Notamment :

- des rencontres périodiques sur le terrain, en commission, ou groupes de travail, entre la CABCS et le Délégataire seront organisées ;
- le Délégataire s'est engagé à fournir à première demande de la CABCS ou des experts mandatés par elle, toute justification que celle-ci peut lui demander concernant la gestion des services objet du présent contrat ;
- la CABCS a un droit permanent d'accès et de contrôle sur l'ensemble des documents se rapportant à l'exécution du service public délégué ;
- la CABCS peut procéder sous réserve d'en informer le Délégataire à toutes vérifications qu'elle estime utiles pour s'assurer que le service délégué est exploité conformément aux stipulations du présent contrat et que ses intérêts et ceux des usagers du service public sont sauvegardés.

En outre, pour permettre la vérification et le contrôle du fonctionnement du service, le Délégataire doit produire chaque année, avant le 30 avril suivant la fin de l'exercice, un rapport annuel de gestion établi suivant le modèle rédigé en Annexe 13 du Contrat et dont le contenu est déterminé aux articles 14 et suivants du Contrat, reprenant les dispositions de l'article L. 1411-3 du Code général des collectivités territoriales (partie technique, partie sur le suivi de la qualité du service, partie financière permettant de retracer toutes les opérations afférentes à la délégation).

En outre, conformément à l'article 14.6 du Contrat, le Délégataire s'engage à fournir à la CABCS des tableaux de bord mensuels.

9. Pénalités

En premier lieu, des pénalités spécifiques sont prévues dans le Contrat lorsque le Délégataire ne produit pas dans les délais impartis les comptes-rendus ni les attestations d'assurance, ou encore en cas d'interruption du service, pour défaut d'entretien.

Il existe également des pénalités pour mauvaise exécution du service, liées au comportement du conducteur, ou encore aux véhicules, selon le type de manquement constaté (non respect des points d'arrêt, de la tarification en vigueur, conduite en état d'ivresse, défaut de contrôle technique, etc.) prévues respectivement aux articles 15.5 à 15.7 du Contrat.

En second lieu, nonobstant les pénalités prévues expressément dans le Contrat notamment celles prévues aux articles 15.2 à 15.7 du présent contrat, en cas de faute commise par le Délégataire ou de mauvaise exécution de l'une quelconque de ses obligations issues du Contrat, la CABCS peut (sans préjudice de la possibilité qui lui est offerte de résilier le contrat pour faute) :

- soit lui appliquer une pénalité de 300 € par jour de retard à compter de l'expiration d'une mise en demeure qui ne saurait être inférieure à 15 jours,
- soit demander réparation de son préjudice au juge administratif.

En outre, l'article 16 du Contrat prévoit les cas et conditions de la mise en régie provisoire aux frais et charge du Délégataire.

10. Responsabilité et assurances

Dès la date de la prise d'effet du Contrat, le Délégataire prend en charge l'ensemble des équipements et installations du service mis à sa disposition par la CABCS.

Le Délégataire est tenu, conformément à la loi, de contracter toutes les assurances qui s'imposent à lui dans le cadre de l'exploitation du service délégué. Il est tenu d'adresser à la CABCS toutes les polices contractées, accompagnées d'une déclaration des compagnies assurant qu'elles ont effectivement disposé d'une ampliation certifiée du texte du Contrat.

11. Fin du contrat

La fin du contrat peut intervenir en raison :

- d'une résiliation pour motif d'intérêt général ;
- pour faute du Délégataire ;
- de la fin normale du contrat.

Le contrat prévoit dans chacun des trois cas les modalités de finalisation du rapport contractuel et notamment le sort des biens, l'indemnité versée le cas échéant au Délégué ainsi que les obligations qui s'imposent au Délégué quant à la reprise du personnel et des autres engagements en cours.

V – CONCLUSIONS

Au terme des négociations, il apparaît que l'offre du candidat KEOLIS répond de manière plus satisfaisante que celle de TRANSDEV et CAR POSTAL aux critères de choix dégagés par la CABCS.

Pour les motifs précédemment exposés, il est proposé :

- d'approuver le choix du candidat KEOLIS en qualité de délégataire du contrat de délégation de service public pour la gestion des transports publics urbains, scolaires et a la demande.
- d'approuver le contrat d'affermage et ses annexes et d'autoriser le Président à les signer.

Le Président