

Envoyé en préfecture le 02/04/2024

Reçu en préfecture le 02/04/2024

Publié le

ID : 071-200071884-20240328-DEL2024_012-DE



**CONCESSION DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION D'UN SERVICE DE
TRANSPORT PUBLIC DE VOYAGEURS**

N°2023DSP01

RAPPORT D'ANALYSE DES OFFRES

COMMISSION DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC DU 18 JANVIER 2024

SOMMAIRE

RAPPEL DU CONTEXTE ET DE LA PROCEDURE	3
EXAMEN DE LA COMPLETUE DES DOSSIERS.....	5
QUALITE DU SERVICE PROPOSE AUX USAGERS	11
I. GESTION DES RELATIONS AVEC LES USAGERS	12
A. PLAN D' ACTIONS MARKETING ET COMMERCIALES	12
B. GESTION DES RECLAMATIONS, CONTROLE DE LA QUALITE DU SERVICE PROPOSE.....	13
C. MODALITES DE GESTION DES EVENEMENTS PREVISIBLES / IMPREVISIBLES	14
II. MOYENS HUMAINS	15
III. MOYENS MATERIELS.....	16
A. MATERIEL ROULANT	16
B. AUTRES MATERIELS APPORTES ET SERVICES ASSOCIES	17
IV. MESURES PRISES POUR LIMITER L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU SERVICE.....	18
EQUILIBRE ECONOMIQUE DE LA DELEGATION	19
I. VOLUMES DE PASSAGERS PREVISIONNELS.....	19
II. RECETTES PREVISIONNELLES.....	21
III. CHARGES PREVISIONNELLES.....	22
IV. RELATIONS FINANCIERES ENTRE LE CONCESSIONNAIRE ET LA CCLGC.....	25
A. EQUILIBRE ECONOMIQUE ET CONTRIBUTION DEMANDEE	25
B. FORMULE D'INDEXATION DES TARIFS	26
C. FORMULE D'INTERESSEMENT PROPOSEE.....	27
D. COUTS UNITAIRES PROPOSES EN CAS DE MODIFICATION D'OFFRE	28
E. OPTION OBLIGATOIRE : EXPLOITATION EN CONTINU LE SAMEDI	28
V. NIVEAU DES ENGAGEMENTS CONTRACTUELS SOUSCRITS.....	29
SYNTHESE ET CONCLUSION	30

RAPPEL DU CONTEXTE ET DE LA PROCEDURE

Par délibération en date du 26 juin 2023, le Conseil Communautaire a approuvé le principe de la délégation de service public comme mode de gestion du service de transport public de voyageurs situé sur la commune de Paray-le-Monial.

Un avis d'appel à candidatures a été publié selon les modalités suivantes :

- 16 novembre 2023 au BOAMP (avis n°23-160634) et sur le profil acheteur <https://cc-legrandcharolais.e-marchespublics.com>
- 20 novembre 2023 dans le Journal de Saône-et-Loire.

Afin d'optimiser les délais de procédure, la Communauté de Communes a initié la mise en œuvre d'une procédure « ouverte », laquelle implique la transmission d'un dossier unique (candidature et offre) dans les conditions fixées par le Code de la commande publique et le règlement de la consultation.

La date limite de réception des candidatures et des offres a été fixée au jeudi 21 décembre 2023 à 12h30. L'ouverture du pli a eu lieu le même jour.

A cette date, **un seul candidat** a remis un dossier dans les délais impartis, la société **TRANSARC**.

Aucun pli n'a été réceptionné hors délai.

La Commission de Délégation de Service Public (CDSP) s'est réunie le 18 janvier 2024 pour procéder à l'analyse de la candidature et, après l'avoir agréée, pour prendre connaissance de l'analyse de son offre.

Le présent rapport a pour objet d'apprécier la complétude du dossier reçu et sa qualité au regard des critères de jugement énoncés dans le règlement de la consultation, qui, pour mémoire, sont les suivants :

- Qualité du service proposé aux usagers appréciée au regard :
 - Des modalités proposées pour la gestion des relations avec les usagers, de la pertinence de la politique marketing et commerciale, s'agissant notamment de la communication, de la promotion du service, de l'information des usagers, de la gestion des réclamations, des engagements pris en termes de régularité et de continuité du service et des modalités de gestion des événements prévisibles / imprévisibles,
 - De l'organisation des moyens humains proposée, s'agissant notamment du nombre de conducteurs affectés au service et de la politique de gestion des ressources humaines,
 - Des moyens matériels affectés au service, s'agissant notamment des caractéristiques du matériel roulant et des modalités proposées pour son exploitation, ainsi que des caractéristiques et modalités d'exploitation des autres matériels apportés et des services associés,
 - Des mesures prises pour limiter l'impact environnemental du service délégué, et notamment les caractéristiques des véhicules, les modalités de leur entretien et lavage et, plus largement, toute les mesures prises dans un optique de protection de l'environnement et de développement durable.

- Equilibre économique de la concession, apprécié au regard :
 - Du niveau de la contribution forfaitaire d'exploitation demandée,
 - De la crédibilité des hypothèses retenues en termes de volume de passagers, de niveau de recettes et de charges d'exploitation et de leur évolution sur la durée du contrat,
 - De la cohérence de la formule d'indexation envisagée, de la performance de la formule d'intéressement proposée et du montant du coût kilométrique applicable en cas de modification d'offre,
 - Du niveau des engagements contractuels souscrits.

EXAMEN DE LA COMPLETUE DES DOSSIERS

Pour mémoire, le dossier de consultation transmis aux candidats était composé des pièces suivantes :

- Un règlement de la consultation et ses 4 annexes suivantes :
 - A1 : Document programme : présentation et fonctionnement du service – les attendus de l'AOM, incluant notamment le plan de la ligne, ses fiches horaires ainsi que les tarifs en vigueur ;
 - A2 : Rapports d'activités 2017 à 2022 ;
 - A3 : Liste du personnel susceptible de faire l'objet d'une reprise ;
 - A4 : Cadres à compléter : compte d'exploitation prévisionnel, hypothèses de fréquentation et bordereau des prix unitaires ;
- Un cahier des charges valant projet de contrat.

Conformément à l'article 4.2 du règlement de consultation, le dossier d'offre remis par les candidats devait comporter les trois mémoires suivants :

- **Un mémoire juridique et administratif (« Offre - Pièce n°1 ») comprenant :**
 - Une lettre d'acceptation du dossier de consultation et de toutes les pièces qui le composent (« Offre - Pièce n°1.1 ») ;
 - Un mémoire présentant les aménagements ou modifications que le candidat proposait d'apporter contractuellement aux dispositions du projet de contrat « Offre – Pièce n°1.2 » (projet de contrat en mode révision avec les commentaires et modifications apparents). Toutefois, ces ajouts et/ou modifications n'étaient autorisés qu'à condition :
 - Qu'ils demeurent de portée limitée, c'est-à-dire qu'ils ne remettent pas en cause l'économie générale du projet de contrat joint au dossier de consultation, ni les contraintes et exigences de la CCLGC telles qu'exprimées dans les pièces du DCE ;
 - Et qu'ils soient justifiés par l'offre du candidat.

Il était entendu que la CCLGC se réserve la possibilité de refuser tout ou partie des propositions formulées par le candidat.

L'attention des candidats était attirée sur le fait que les négociations et la finalisation du contrat avec le candidat retenu porteront sur les seules observations / propositions / aménagements formulées par le candidat lors de la remise de son offre dans le cadre du mémoire. A défaut, les stipulations prévues par le cahier des charges seraient réputées acceptées sans réserve et figureraient dans la rédaction définitive du contrat ;

- Un projet de règlement intérieur du service « Offre – Pièce n°1.3 ».

- **Un mémoire technique (« Offre - Pièce n°2 ») comprenant :**

- Une synthèse de l'offre (2 pages maximum) ;
- Les éléments suivants, descriptifs et explicatifs de l'offre de service :
 - a. Le service offert avec les principales unités d'œuvres :
 - i. Consistance du service, fiche horaire et plan,
 - ii. Offre kilométrique (kilomètres commerciaux et kilomètres haut-le-pied, kilomètres totaux),
 - iii. Heures de conduite (commerciale et haut le pied).
 - b. L'organisation des moyens humains affectés au service en particulier :
 - i. Le nombre de conducteurs en équivalent temps plein nécessaires à l'exploitation du service, qui devait être précisé et justifié au regard des heures de conduite commerciale et en tenant compte des heures de conduite non commerciales, des temps de battement, des temps de pause, des heures annexes et des heures non productives (absentéisme...),
 - ii. Les moyens du candidat en matière d'accueil du public (physique et /ou téléphonique),
 - iii. Le programme de formation du personnel de conduite,
 - iv. Les assistances extérieures envisagées (projet de contrat d'assistance à fournir).
 - c. Les caractéristiques du matériel roulant (y compris de réserve) affecté au service (notamment âge, motorisation, livrée) et les modalités de son exploitation (entretien, lavage, nettoyage, maintenance, stationnement...).

- d. Les matériels éventuellement apportés au service, en précisant leur rôle dans l'exploitation du service concédé, leur nature, leurs caractéristiques, et leurs modalités d'exploitation, notamment d'entretien et maintenance, voire de renouvellement sur la durée du contrat.
- e. La capacité à gérer les situations perturbées, en cas de situation de crise et/ou de panne en ligne des véhicules (description de la procédure prévue) et la disponibilité éventuelle de moyens de remplacement, ainsi que les procédures de gestion des événements prévisibles / imprévisibles. Le candidat était invité à formuler des propositions pour la mise en place d'un plan de transport adapté (PTA). Le candidat devait également fournir une première mouture du plan d'information des usagers (PIU) qu'il propose de mettre en œuvre en application de l'article L.1222-8 du Code des Transports ainsi que les modalités de remboursement des usagers en cas de défaut d'exécution dans la mise en œuvre du plan de transport adapté ou du plan d'information des usagers.

Le candidat devait préciser sa capacité d'intervention en cas de situation de crise, de panne des véhicules, d'absence imprévue d'un conducteur et la procédure de mobilisation des moyens humains et matériels de remplacement prévue et d'information des usagers pour assurer la continuité du service public.

- f. Les éléments de qualité de service sur lesquels le candidat s'engage, les procédures de contrôle de la qualité et la gestion des réclamations des usagers.
- g. Le Plan d'actions marketing et commerciales dans le but de développer la fréquentation du service et de connaître les attentes des usagers pour adapter le service. Le candidat devait décrire les moyens mis en œuvre et les actions qu'il comptait mener et identifiera les budgets correspondants.

Il était précisé que l'Autorité concédante souhaite faire évoluer les cartes de transport permettant actuellement l'accès au service de transport. Il était attendu du candidat de faire des propositions de nouvelle carte conforme à la charte graphique de la Communauté de Communes, comportant son logo ainsi que celui de la Ville de Paray-le-Monial.

S'agissant des modalités de vente aux usagers, le candidat devait établir son offre sur la poursuite des modalités actuelles (vente à bord et à l'Office du Tourisme de Paray-le-Monial). A ce titre, il devait proposer un projet de convention à conclure avec l'Office du Tourisme de Paray-le-Monial détaillant les modalités d'organisation proposées.

En complément, le candidat était libre de proposer la mise en place de toutes modalités permettant de développer la fréquentation du service (vente en ligne, autres points de vente...). Dans cette hypothèse, il devait préciser les moyens proposés et leur impact sur l'équilibre économique du contrat (recettes et charges complémentaires).

- h. Le candidat devait indiquer les mesures qu'il s'engageait à prendre pour la protection de l'environnement et dans le cadre de la transition énergétique, en particulier :
 - i. Au niveau des véhicules (type de motorisation, impact sonore, etc.) ;
 - ii. Au niveau de leur stationnement ;
 - iii. Au niveau de l'entretien et le lavage des véhicules

- **Un mémoire économique financier (« Offre » - Pièce n°3) comprenant les états pré-formatés joints au dossier de consultation et complétées par les candidats et les pièces suivantes :**
 - a. Le compte d'exploitation prévisionnel du service, détaillant les recettes et les charges prévisionnelles du service délégué, établi sur la base du cadre-type joint en Annexe A4.
 - b. Le détail du volume de passagers annuels et de leur répartition par titre justifiant l'évaluation des recettes prévisionnelles, établi sur la base du cadre-type joint en Annexe A4, assorti d'une note détaillant les hypothèses retenues. Le candidat devait préciser par ailleurs la répartition des ventes selon les modes proposés (à bord, à l'Office du Tourisme de Paray-le-Monial, autres modes éventuellement proposés).
 - c. Le détail des hypothèses retenues pour l'évaluation des recettes annexes (publicité en particulier).
 - d. Une note détaillant les hypothèses retenues pour l'évaluation des charges prévisionnelles, détaillant plus particulièrement les modalités d'évaluation :
 - i. Des frais de roulage, en décomposant par poste (carburants, maintenance..) et en justifiant les valorisations retenues,
 - ii. Des charges de personnel, en lien avec la présentation des moyens humains effectuée dans le mémoire technique,

- iii. Du coût des matériels roulants et des autres matériels apportés au service, ainsi que leur impact financier sur l'équilibre économique du service en fonction de l'approche retenue pour leur acquisition (financement, crédit-bail, location longue durée...) et leurs coûts d'entretien-maintenance, voire de renouvellement sur la durée du contrat, Pour chaque bien qu'il avait prévu d'acquérir et susceptible d'être repris par l'Autorité concédante à la fin de la concession (matériel roulant en particulier), le candidat devait indiquer la nature du bien, sa date d'acquisition, ses modalités de financement, l'annuité de remboursement, ou le loyer annuel, l'amortissement annuel pratiqué et la valeur nette comptable du bien en fin de concession ou sa valeur d'achat s'il s'agit d'un bien loué avec option d'achat,
- iv. Des charges communes (frais de structure, fiscalité, frais généraux...) en identifiant et justifiant les ratios retenus pour la définition des quotes-parts imputées au service.

- e. Une note précisant l'évaluation de l'équilibre économique du contrat justifiant le montant de la contribution financière forfaitaire demandée sur la durée du contrat, la formule proposée pour le calcul de l'intéressement due à l'Autorité concédante en cas d'amélioration des résultats dégagés par l'exécution du contrat ainsi que la formule proposée pour l'indexation des paramètres économiques du contrat (en particulier des tarifs et de la contribution financière forfaitaire).

- f. Le détail des charges variables incluses dans le coût kilométrique applicable en cas de modification d'offre, établi sur la base du cadre-type joint en Annexe A4.

En complément de son offre de base, obligatoirement basée sur la poursuite des conditions d'exploitation actuelles du service telles qu'exposées à l'Annexe A1 du règlement de la consultation, le candidat devait fournir une note détaillant l'impact d'une exploitation en continu de la ligne les samedi, sur le même mode de fonctionnement que les jours de semaine.

Cette note devait identifier en particulier les modifications induites sur l'organisation du service (gestion du personnel en particulier), ainsi que son impact sur l'équilibre économique du service, tant en termes d'usagers et de recettes complémentaires que de charges induites.

Enfin, les candidats avaient la possibilité de proposer une variante d'offre libre. Cette variante pouvait porter sur les caractéristiques du service de transport (itinéraires, arrêts desservis, nombre de courses par jour, amplitude, intervalles de passage, fréquences, cadencements).

La variante devait, tout à la fois, permettre de réaliser un service public d'une qualité au moins égale à la solution de base, aboutir à un prévisionnel de fréquentation au moins équivalent à la solution de base sur la durée de la concession et représenter un coût pour l'Autorité concédante au plus égal à celui de la solution de base sur la durée de la concession, l'objectif étant d'améliorer l'attractivité et la productivité du service.

La variante libre devait faire l'objet d'un document de présentation où sont exposés :

- Les objectifs poursuivis par le candidat ;
- Les modifications apportées au service ;
- Les conséquences de ces modifications sur les unités d'œuvre (nombre de conducteurs, de véhicules, de kilomètres) ;
- Les conséquences de ces modifications sur la fréquentation prévisionnelle ;
- Les conséquences de ces modifications sur les dépenses et recettes d'exploitation ainsi que sur la contribution financière forfaitaire.

L'offre variante devait l'objet d'un dossier distinct de celui de l'offre de base. L'absence de proposition de variante ne rendait pas l'offre irrecevable.

Après vérification du contenu de l'offre, le dossier s'est avéré complet et recevable en la forme.

Il convient de préciser que le candidat a répondu à l'offre de base et l'option. En revanche, il n'a formulé aucune proposition de variante.

Il a donc été procédé à l'examen sur le fond de l'offre.

QUALITE DU SERVICE PROPOSE AUX USAGERS

PREAMBULE :

Pour mémoire, **la CCLGC a imposé aux candidats de baser leur offre de base sur la poursuite des conditions d'exploitation actuelles du service** détaillées en Annexe A1 du règlement de la consultation.

TRANSARC a respecté cette contrainte et a fourni le détail du service offert correspondant donc au service actuel.

Il indique en complément s'engager à être « *force de proposition quant à la suggestion d'améliorations possibles de l'offre de transport actuelle* », considérant que « *l'amélioration constante des services est essentielle pour maintenir une qualité de prestation et pour qu'ils soient toujours adaptés aux besoins des usagers* ». A cet effet, il présente son service « Bureau d'Etudes & Méthodes » qui analyse les parcours à l'aide de logiciels métier afin de les optimiser

Il pourra être intéressant d'échanger avec le candidat sur son appréciation du service actuel afin de recueillir ses éventuelles observations et de convenir des modalités concrètes de traduction de cet engagement à être force de proposition sur la durée du contrat.

S'agissant de l'**offre kilométrique**, l'évaluation présentée par **TRANSARC (93 802 kilomètres dont 91 106 kilomètres commerciaux)** apparaît **supérieure à l'offre actuelle** telle que présentée dans les **rapports annuels (84 038 kilomètres en 2022, 77 152 kilomètres en moyenne de 2017 à 2019)**. Il apparaît nécessaire d'**approfondir avec le candidat les hypothèses retenues** pour l'évaluation de l'offre kilométrique, les évolutions apportées au plan de ligne en 2022 ne pouvant a priori justifier un tel écart.

S'agissant des **heures de conduite**, l'évaluation fournie par **TRANSARC (3 614 heures annuelles dont 3 444 heures de conduite commerciale)** n'a pu être rapprochée des volumes actuels en l'absence de transmission de l'information correspondante par le concessionnaire actuel mais elle apparaît **cohérente avec l'amplitude du service**.

Enfin, la vitesse commerciale s'élève à 26,5 km/h en moyenne, ce qui est apparaît cohérent.

I. GESTION DES RELATIONS AVEC LES USAGERS

a. Plan d'actions marketing et commerciales

En ce qui concerne l'**évolution des cartes de transport** envisagée par la CCLGC (afin notamment de les mettre en cohérence avec sa charte graphique), TRANSARC indique simplement la disponibilité de sa direction marketing et fournit des **propositions d'illustration** qui sont soumises à l'appréciation de la CCLGC (page 66 du mémoire technique).

Plus largement, le candidat présente son **plan d'actions marketing et commerciales** à court terme, basé sur la **promotion de cette nouvelle identité visuelle** (création d'affiches et distribution de fiches horaires aux pôles générateurs de trafic) en début d'exécution du futur contrat, ainsi qu'une première **enquête de satisfaction réalisée à l'issue de la première année d'exploitation** (juin 2025).

TRANSARC a prévu un **budget annuel de 6,3 k€ HT** afin de mettre en œuvre ces actions de promotion et de communication, sans toutefois en fournir de décomposition valorisée, ce qu'il pourrait lui être demandé de préciser.

En ce qui concerne les **modalités de vente**, TRANSARC présente son **outil de billettique Nuamouv** dont seront équipés les véhicules ainsi que les agents de l'Office de Tourisme de Paray-le-Monial que le candidat prévoit de former à l'utilisation de cet outil. Un projet de convention à conclure avec l'Office du Tourisme est fourni à l'appui de l'offre, qui nécessiterait d'être soumis à l'OT afin de confirmer son accord sur les modalités proposées, notamment l'absence de toute rémunération au titre des prestations effectuées (promotion de la ligne, encaissement des recettes...).

Le candidat ne mentionne pas la mise en place d'autres modalités de vente, dont la pertinence pourrait faire l'objet d'échanges au cours des négociations.

Enfin, TRANSARC a basé son offre sur la **poursuite du partenariat actuel avec le magasin E. Leclerc** en ce qui concerne l'affichage de **publicité** et a valorisé une **recette annuelle moyenne de 10,6 k€ HT** sur la durée du contrat, soit un **niveau identique à celui de l'actuel concessionnaire**. Il conviendrait de confirmer le niveau d'engagement du candidat sur ces montants et notamment de préciser s'il a pris l'attache des responsables du magasin en vue de l'élaboration de son offre.

b. Gestion des réclamations, contrôle de la qualité du service proposé

En ce qui concerne l'**accueil du public**, TRANSARC insiste sur l'**importance du conducteur**, principal interlocuteur du public, en lien avec la politique de formation et de gestion du personnel (et notamment la formation des conducteurs, à la fois au début du marché et régulièrement au cours de son exécution).

TRANSARC rappelle la possibilité pour les usagers d'obtenir des **informations auprès de l'Office du Tourisme de Paray-le-Monial** qui constitue également un point de vente (cf. ci-avant).

En complément de ces modalités déjà proposées actuellement, TRANSARC propose un **numéro d'assistance téléphonique**, la possibilité d'**envoyer un mail au service via son site Internet** ainsi que la **mise à disposition de son outil billettique Nuamouv** permettant la consultation sur mobile des informations relatives à la ligne (avances/retards...), la réception d'alertes ainsi qu'un agent conversationnel (chatbot).

Il serait intéressant d'approfondir ces aspects avec le candidat afin d'appréhender plus finement ces modalités qui constituent une **évolution sensible par rapport aux conditions d'exploitation actuelles dont le coût apparaît toutefois substantiel (cf. analyse du second critère)**.

TRANSARC présente son organisation et les processus mis en place afin d'assurer la continuité du service (anticipation de la planification des missions, sécurisation de la prise de service, remontée en temps réel des informations du conducteur au service exploitation...). Ainsi, la **responsable de secteur** sera en mesure de mettre en place les éventuelles actions correctives nécessaires, notamment en ce qui concerne la **gestion des ressources humaines** et les **aspects techniques** (maintenance des véhicules, analyse et proposition de modification des lignes...).

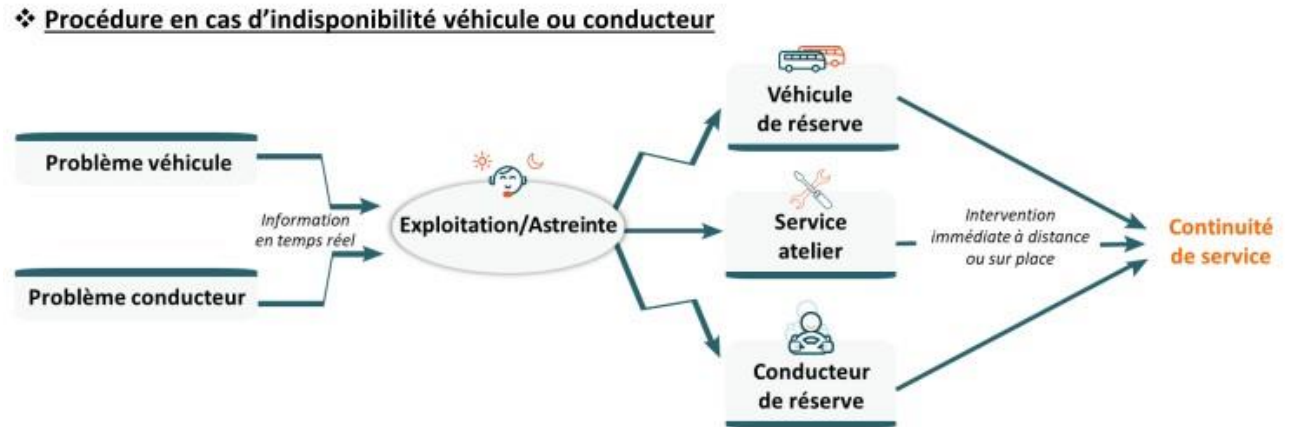
TRANSARC détaille les **outils mis en place afin d'assurer la qualité du service fourni** (10 logiciels métier dont 5 développés en interne, smartphones pour les conducteurs, application Portail Collaborateurs...). Par ailleurs, le candidat présente son logiciel « Smartsheet » permettant le suivi et le traitement des réclamations, la gestion des objets trouvés et insiste sur le rôle pivot de la responsable de secteur dans la gestion de la qualité du service fourni. Enfin, le candidat s'engage à répondre aux demandes de la CCLGC dans un délai compris entre deux heures (pour des questions simples) et 24 heures (pour des questions complexes).

L'ensemble de ces éléments apparaît satisfaisant et de nature à permettre au candidat de répondre aux demandes exprimées dans le cahier des charges.

c. Modalités de gestion des événements prévisibles / imprévisibles

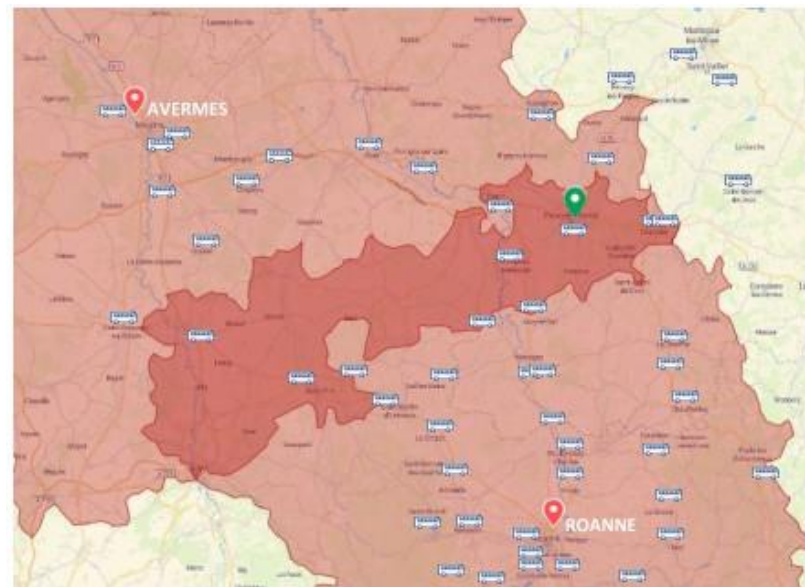
TRANSARC détaille l'organisation mise en place afin de faire face aux aléas d'exploitation, destinée à garantir la continuité du service. Ainsi, le candidat indique que ses services sont joignables 24 heures sur 24, 365 jours par an, un service d'astreinte prenant le relais en dehors des horaires de disponibilité du service exploitation et de l'atelier.

Cette organisation est illustrée par le schéma ci-contre :



TRANSARC détaille son organisation et indique qu'elle lui permet d'être réactif et d'intervenir en moins d'une heure et fournit la carte ci-contre à titre d'illustration.

Cette organisation permet de répondre aux demandes formulées par la CCLGC dans le cahier des charges et notamment la mise en place du véhicule de substitution dans un délai d'une heure prévue à l'article 11.3 du cahier des charges.



- Votre secteur**
- 2 dépôts Transarc**
- 2 ateliers à Avermes et à Roanne**
- 2 mécaniciens résidents à proximité, équipé d'un véhicule-atelier**
- Zone d'intervention 1h depuis nos dépôts**
- Secteurs où nous sommes présents**

Par ailleurs, TRANSARC présente les modalités de communication avec la CCLGC et les usagers en cas d'aléas perturbant l'exploitation du service (information de la Collectivité en temps réel par téléphone et mail, information des usagers à bord par les conducteurs, notification des usagers via l'outil billettique Nuamouv, mise en œuvre du Plan d'Information des Usagers).

Les éléments fournis par le candidat au titre du PTA (Plan de Transport Adapté) et du PIU (Plan d'Information des Usagers) apparaissent toutefois limités à des engagements de principe et nécessiteraient d'être approfondis en vue de leur formalisation. De même, les modalités de remboursement des usagers en cas de défaut d'exécution dans la mise en œuvre du PTA ou du PIU ne sont pas précisées par le candidat.

II. MOYENS HUMAINS

TRANSARC a basé son offre sur l'affectation de deux conducteurs titulaires et un suppléant représentant 1,99 ETP (équivalent temps plein).

Cette valorisation n'est toutefois pas rapprochée des informations fournies en annexe A3 au règlement de la consultation détaillant le personnel à reprendre à l'issue du contrat actuel (pour mémoire, 3 conducteurs affectés respectivement à 70%, 84% et 86% au service).

TRANSARC a valorisé sa masse salariale annuelle à environ 87,4 k€, soit un niveau proche de la moyenne des charges du concessionnaire actuel de 2017 à 2021 (environ 88 k€ annuels, à l'exception de 2020), visiblement sans tenir compte de la hausse importante de ces charges en 2022 (près de 125 k€).

Par ailleurs, le candidat a complété le tableau détaillant les unités d'œuvre retenues pour l'élaboration de son offre, qui font apparaître un temps de conduite annuel par conducteur de 1 607 heures et 3 614 heures de conduite totales (dont 3 444 heures de conduite commerciales), ce qui n'apparaît donc pas cohérent avec les effectifs prévus (1,99 ETP).

Il conviendra donc impérativement de demander à TRANSARC de confirmer qu'il a bien tenu compte de son obligation de reprise du personnel actuellement affecté au service et qu'il a valorisé les charges correspondantes dans son compte d'exploitation prévisionnel.

Plus largement, TRANSARC met en avant **sa volonté de stabilité** permettant d'assurer la **qualité du service fourni**. Ainsi, le candidat indique avoir pour principe d'affecter le même conducteur au même service tout au long de l'exécution du marché afin de renforcer la fiabilité (les conducteurs connaissant parfaitement le parcours et le véhicule) ainsi que la sérénité des usagers (conducteur de confiance). Il détaille l'organisation de son « bureau d'études et méthodes » qui a pour objectif d'optimiser l'exploitation des services afin notamment de proposer des volumes attractifs pour les conducteurs.

Par ailleurs, TRANSARC détaille sa **politique de gestion du personnel de conduite** : formation des conducteurs (8 heures annuelles en complément des formations obligatoires portant sur des thématiques liées à la sécurité, l'accueil des PMR, l'accueil commercial, la gestion des conflits ou encore la conduite sur neige dont le contenu est fourni en annexe du mémoire technique), vérification des pièces réglementaires et visites médicales, processus d'« onboarding » destiné à former les conducteurs à un nouveau service et leur intégration dans le groupe, compétences demandées en termes de savoir-être et de savoir-faire, encadrement individuel par un référent manager intermédiaire au sein du groupe....

TRANSARC présente la particularité d'intégrer la **formation au métier de conducteur via deux filiales du groupe** (auto-école du Jura pour le permis D et Car Formation pour les formations additionnelles) et a investi afin de **construire un centre de formation**.

Enfin, TRANSARC indique avoir intégré au sein du groupe la majeure partie des compétences nécessaires à l'exercice de son activité et envisage donc de limiter le recours à des prestataires extérieurs. Outre les éléments détaillés ci-avant, le candidat présente son équipe opérationnelle locale (directeur opérationnel, responsable de secteur, services d'exploitation, équipements embarqués, maintenance, marketing, transition énergétique) ainsi que les différents services supports (RH, facturation, bureau d'études, conformité, maintenance, formation, gestion des recettes...) selon des modalités qui n'appellent pas de remarques particulières.

III. MOYENS MATERIELS

a. Matériel roulant

Pour mémoire, l'article 11 du cahier des charges imposait aux candidats que les véhicules affectés au service présentent les caractéristiques suivantes :

- Accessibles aux personnes à mobilité réduite et personnes handicapés selon la réglementation en vigueur, tenant compte des hauteurs normalisées de quai bus ;
- Motorisation thermique ou hybride respectant au minimum la norme européenne d'émission de polluants EURO VI, y compris les véhicules de réserve ;
- Dotés d'équipements de billettique de type sans contact fournis par le Concessionnaire, dès le démarrage effectif du contrat ;
- Agés au maximum de dix (10) ans à date effective de mise en service et de dix-huit (18) ans maximum tout au long de la durée du contrat ;
- Dotés d'une livrée selon la charte graphique définie par l'Autorité concédante.

L'article 11.3 du cahier des charges imposait également au concessionnaire de disposer dans son parc d'un véhicule de réserve pour pallier l'absence du véhicule habituellement affecté au service (en cas de panne, lors des contrôles annuels), à mettre en place dans un délai d'une heure suivant la constatation de l'interruption du service. Enfin, l'article 11.6 du cahier des charges précisait que le remisage des véhicules utilisés par le Concessionnaire s'effectuerait dans un local technique appartenant à la Ville de Paray-le-Monial.

Afin de répondre à ces demandes, TRANSARC a basé son offre sur l'affectation d'un véhicule neuf (Mercedes Citaro), alimenté au biocarburant XTL ainsi que la mise à disposition d'un véhicule de réserve respectant la norme EURO VI. Compte tenu du délai de réception du véhicule neuf, TRANSARC propose la mise à disposition d'un véhicule Mercedes Citaro mis en service le 28 janvier 2016, disponible dès le démarrage du futur contrat.

Le candidat détaille les différents équipements dont seront dotés les véhicules affectés au service (équipements et affichage de sécurité, smartphone conducteur, chronotachygraphe numérique, éthylotest anti démarrage, géolocalisation...).

Cette proposition répond aux demandes formulées par la CCLGC dans le cahier des charges et rappelées ci-dessus, ce qui est donc satisfaisant. Il conviendrait toutefois d'échanger avec le candidat afin de disposer d'une estimation du délai envisagé pour la fourniture du véhicule neuf ainsi que sur les caractéristiques du véhicule de réserve. Par ailleurs, des **précisions** apparaissent **indispensables** quant aux **hypothèses retenues pour la valorisation des charges correspondantes** (cf. analyse du second critère).

Par ailleurs, TRANSARC détaille les **modalités d'entretien courant, de nettoyage et de maintenance du matériel roulant**, selon des modalités qui n'appellent **pas de remarques particulières** (entretien quotidien de 30 minutes par les conducteurs, lavage hebdomadaire à la station de Vitry-en-Charolais, entretiens préventif et correctif, maintenance internalisée via la filiale Car Entretien, logiciel de planification et de suivi des interventions...).

Enfin, TRANSARC indique disposer d'un **véhicule-atelier mobile** capable de réaliser la majeure partie des interventions ainsi que de **deux dépôts à proximité, l'un à Avermes (Allier) et l'autre à Roanne (Loire)**, disposant d'ateliers permettant de réaliser toutes les interventions d'entretien et de maintenance nécessaires ainsi que de **lunettes à réalité augmentée** permettant des interventions assistées à distance.

b. Autres matériels apportés et services associés

Outre les **équipements de sécurité** et les **logiciels métier** présentés par le candidat afin d'assurer les missions qui lui sont confiées, TRANSARC détaille son **outil de billettique Nuamouv** qui permettra d'assurer la vente des titres de transport à bord ainsi qu'à l'Office de Tourisme de Paray-le-Monial selon les modalités détaillées au chapitre I.a ci-avant.

De même que pour le matériel roulant, le candidat **ne détaille pas les hypothèses retenues pour la valorisation des charges correspondantes**, qui apparaissent **élevées (86 k€ HT** pour le matériel de **billettique** et près de **38 k€ HT** pour les **autres matériels embarqués** sur la durée du contrat) et nécessiteraient d'être justifiées.

IV. MESURES PRISES POUR LIMITER L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU SERVICE

TRANSARC détaille ses engagements en faveur de la protection de l'environnement et de la transition énergétique.

A ce titre, le candidat a prévu d'affecter à l'exécution du contrat un **véhicule neuf alimenté en biocarburant XTL** (classé EURO VI groupe 2). Le candidat indique que cette alimentation permet de **réduire les émissions de CO₂ jusqu'à 90% et les émissions de particules fines et ultra fines jusqu'à 65% par rapport à un véhicule alimenté au gasoil.**

Par ailleurs, le candidat présente également les **processus mis en place afin de suivre et optimiser les consommations de carburant, les émissions de CO₂ ainsi que les émissions sonores**. Il détaille ainsi l'ensemble des démarches mises en œuvre, qui incluent notamment la formation des conducteurs à l'écoconduite, l'optimisation des parcours afin de réduire les trajets à vide ainsi que les actions mises en œuvre au niveau des dépôts (installation de panneaux photovoltaïques, engagement zéro papier, utilisation de produits biodégradables, récupération des eaux de pluie, gestion des déchets...) et pour l'entretien et le lavage des véhicules.

Ces démarches lui ont permis d'obtenir la **certification « Objectif CO₂ »** et TRANSARC fait également partie de la **communauté du Coq Vert** réunissant 1 600 dirigeants engagés dans la transition écologique et énergétique, parmi lesquels TRANSARC a le statut « d'éclaireur » récompensant son exemplarité.

EQUILIBRE ECONOMIQUE DE LA DELEGATION

Pour mémoire, la CCLGC avait demandé aux candidats de baser leurs offres sur la poursuite de la tarification actuellement en vigueur, ce que TRANSARC a respecté.

En revanche, des incohérences ont été relevées dans les hypothèses économiques transmises par le candidat, s'agissant en particulier de la valorisation des abonnements. En effet, leur volume apparaît limité par rapport à l'historique de l'exploitation du service, tant en termes de nombre de passagers (correspondant apparemment au volume de titres vendus et non de passagers) qu'en termes de chiffre d'affaires (erreur de formule dans le compte d'exploitation).

Il conviendrait donc de demander au candidat de vérifier et, le cas échéant, de corriger ses hypothèses économiques, étant entendu que, si ces incohérences sont confirmées, leur correction devrait légèrement améliorer l'équilibre économique du service.

I. VOLUMES DE PASSAGERS PREVISIONNELS

Dans sa note sur le volume de passagers annuels, TRANSARC indique avoir basé son offre sur les **évolutions constatées de 2017 à 2022 assorties d'une progression illustrant sa confiance dans l'évolution positive de la fréquentation du service**. Ainsi, malgré l'absence de dynamique démographique, TRANSARC indique avoir basé son offre sur une progression de l'ensemble des titres de transport « *grâce à une politique dynamique de promotion du service et de lutte contre la fraude* ».

La fraude n'étant, a priori, pas un frein à la fréquentation actuelle du service (et le candidat ne proposant en outre pas de mesures particulières en la matière), il convient donc de considérer que le **développement envisagé de la fréquentation** est surtout **basé sur la politique de promotion du service et des tendances plus généralement observées en matière de transport**, que le candidat évoque par ailleurs (prise de conscience en faveur des transports collectifs pour la préservation de l'environnement, hausse du coût des carburants fossiles incitant à privilégier les transports collectifs).

Cela étant, comme évoqué en préambule, **les hypothèses présentées par le candidat n'illustrent pas ces objectifs de développement du volume de passagers, comme l'illustre le graphique ci-dessous**, qui rapproche les hypothèses retenues par TRANSARC sur la durée du futur contrat de l'historique disponible depuis 2009.

En effet, TRANSARC affiche un volume annuel inférieur à 29 000 passagers, à peine supérieur à celui réalisé en 2020 et nettement inférieur aux volumes réalisés avant la crise sanitaire (plus de 44 000 usagers annuels en moyenne de 2017 à 2019) et même en 2022 (environ 33 900).

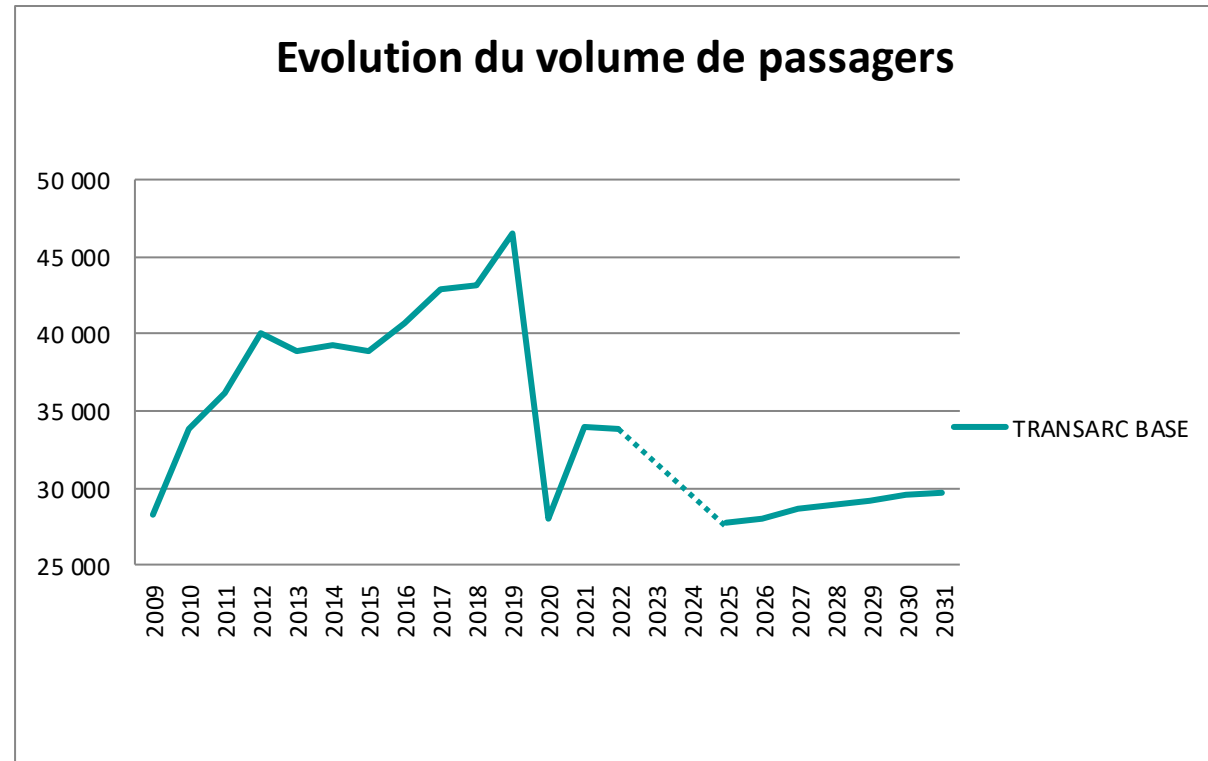
Ainsi, la volonté de développement affichée par le candidat ne se retrouve que dans les **hypothèses d'évolution retenues sur la durée du futur contrat**, basées sur une **hausse globale de l'ordre de 7,2% de 2025 à 2031** (soit un peu plus de 1% de hausse annuelle en moyenne) ainsi que dans **l'évolution des titres unitaires** par rapport aux exercices postérieurs à la crise sanitaire (**28 206 en moyenne sur la durée du contrat pour 26 143 billets unitaires vendus en 2022 et 27 503 en 2021 mais 36 342 en 2019**).

Les volumes retenus pour les **cartes 10 trajets (285 titres annuels en moyenne)** apparaissent **nettement inférieurs aux volumes réalisés par l'exploitant actuel** (462 en 2022, environ 370 en 2021 et 2019, 293 en 2020...), ce qui peut résulter d'une erreur d'interprétation des volumes actuels correspondant aux ventes réalisées à la fois à bord et à l'Office du Tourisme.

Il peut d'ailleurs être relevé que le candidat ne précise pas la répartition des volumes vendus entre la vente à bord et les ventes à l'Office de Tourisme, ce qu'il conviendrait de lui demander de compléter.

Enfin, comme évoqué en préambule, **le volume d'abonnés (82 par an en moyenne) semble correspondre au volume de vente et non de passagers**, ce qu'il conviendrait donc de demander au candidat de corriger.

En définitive, les hypothèses présentées par TRANSARC apparaissent peu ambitieuses mais sont susceptibles d'être sous-évaluées suite à des erreurs matérielles.



II. RECETTES PREVISIONNELLES

Le tableau ci-dessus rapproche les hypothèses de recettes annuelles moyennes retenues par TRANSARC sur la durée du contrat des recettes annuelles moyennes de 2017 à 2019 et 2022 :

RECETTES ANNUELLES MOYENNES	MOYENNE 2017-2019	2022	TRANSARC BASE	TRANSARC OPTION
CARTES		28 713 € HT	27 730 € HT	27 778 € HT
Billet unitaire		25 185 € HT	25 386 € HT	25 433 € HT
10 voyages		3 360 € HT	2 072 € HT	2 072 € HT
Edition carte PLM		168 € HT	272 € HT	272 € HT
ABONNEMENTS			2 686 € HT	2 686 € HT
Mensuel	37 028 € HT		68 € HT	68 € HT
Mensuel réduit (familles nombreuses, RSA, demandeurs d'emplois, étudiants)			0 € HT	0 € HT
Trimestriel			0 € HT	0 € HT
Trimestriel réduit (familles nombreuses, RSA, demandeurs d'emplois, étudiants)		1 136 € HT	0 € HT	0 € HT
Semestriel			0 € HT	0 € HT
Semestriel réduit (familles nombreuses, RSA, demandeurs d'emplois, étudiants)			0 € HT	0 € HT
Scolaire - annuel			0 € HT	0 € HT
Etablissement aide à la personnel - annuel			2 618 € HT	2 618 € HT
RECETTES ANNEXES	10 608 € HT	10 575 € HT	10 600 € HT	10 600 € HT
Publicité	10 608 € HT	10 575 € HT	10 600 € HT	10 600 € HT
Autres (à préciser)				
TOTAL	47 637 € HT	40 424 € HT	41 016 € HT	41 064 € HT

Ce tableau confirme les constats opérés sur les volumes de passagers, à savoir que l'offre apparaît basée sur un léger développement des recettes par rapport à 2022 mais à niveau nettement inférieur aux volumes réalisés au cours des exercices ayant précédé la crise sanitaire.

En outre, l'analyse des comptes d'exploitation fournis a permis d'identifier deux erreurs matérielles relatives, d'une part à une erreur de formule dans la valorisation des recettes générées par les ventes d'abonnement (aucune recette à partir de 2026 malgré les volumes vendus) et, d'autre part, au calcul de la recette HT à partir du tarif TTC. La correction de ces erreurs matérielles devrait très légèrement améliorer les recettes prévisionnelles.

Enfin, comme évoqué dans le cadre de l'analyse de la qualité du service proposé, TRANSARC a basé son offre sur la **poursuite du partenariat avec le magasin E. Leclerc pour la publicité** et a valorisé des **recettes similaires à leur niveau actuel**, qui représente une part importante des recettes du service. Une **confirmation de l'engagement** du candidat sur ce niveau de recettes apparaît donc nécessaire.

III. CHARGES PREVISIONNELLES

Le tableau figurant page suivante rapproche les hypothèses de charges annuelles moyennes retenues par TRANSARC sur la durée du futur contrat des charges annuelles moyennes de 2017 à 2019 et 2022.

Pour tout commentaire, TRANSARC indique avoir basé son évaluation sur son expérience en matière d'exploitation de services similaires depuis 90 ans et rappelle que son organisation a la particularité d'être basée sur la transformation numérique (utilisation de logiciels métiers, notamment développés en interne, afin de suivre et optimiser l'exploitation du service) et sur une intégration verticale au sein du groupe, qui se retrouve dans la répartition entre personnel interne et prestations externalisées, notamment pour la maintenance et les réparations.

La pertinence des rapprochements effectués avec l'exploitation actuelle est limitée par le faible niveau de détail des rapports annuels, notamment pour les exercices antérieurs à la crise sanitaire et la fiabilité relative des éléments fournis au titre de l'exercice 2022, marqué par une forte hausse des charges justifiée par l'exploitation actuel par la non exhaustivité des charges valorisées au cours des exercices précédents.

Sous ces réserves, il peut néanmoins être relevé que TRANSARC a basé son offre sur un volume annuel de charges d'environ 262 k€ HT en base, soit un ratio d'environ 2,8 € HT / kilomètre.

En premier lieu et comme évoqué dans le cadre de l'analyse du critère relatif à la qualité du service, il conviendra d'être attentif à la cohérence de la masse salariale valorisée par TRANSARC avec son obligation de reprise du personnel actuellement affecté au service.

CHARGES ANNUELLES MOYENNES	MOYENNE 2017-2019	2022	TRANSARC BASE	TRANSARC OPTION
CONSOMMABLES		68 427 € HT	49 115 € HT	49 920 € HT
Carburants		65 537 € HT	42 210 € HT	42 810 € HT
Lubrifiants		321 € HT	463 € HT	493 € HT
Pneumatiques		2 569 € HT	2 798 € HT	2 898 € HT
ADBlue			3 644 € HT	3 719 € HT
MAINTENANCE ET REPARATIONS		23 814 € HT	33 791 € HT	33 791 € HT
Achats de pièces		9 319 € HT	16 973 € HT	16 973 € HT
Personnel interne	80 491 € HT	4 795 € HT	14 970 € HT	14 970 € HT
Prestations externes		9 700 € HT	1 848 € HT	1 848 € HT
MATERIELS ET EQUIPEMENTS APPORTES		40 231 € HT	47 499 € HT	47 499 € HT
Matériel roulant		20 714 € HT	29 714 € HT	29 714 € HT
Matériel de billetterie		10 236 € HT	10 790 € HT	10 790 € HT
Autres matériels embarqués		3 600 € HT	4 709 € HT	4 709 € HT
Charges financières		2 860 € HT	0 € HT	0 € HT
Assurances		2 821 € HT	2 286 € HT	2 286 € HT
PERSONNEL DE CONDUITE	88 020 € HT	124 558 € HT	87 385 € HT	88 585 € HT
CHARGES FIXES		46 872 € HT	44 350 € HT	44 350 € HT
Billetterie et cartes			8 790 € HT	8 790 € HT
Promotion et communication			6 335 € HT	6 335 € HT
Impôts et taxes		1 024 € HT	1 525 € HT	1 525 € HT
Assurances	20 238 € HT		2 700 € HT	2 700 € HT
Frais de structure (forfaitaires)		28 893 € HT	20 000 € HT	20 000 € HT
Dépôt Digoin		8 953 € HT	0 € HT	0 € HT
Autres		8 002 € HT	0 € HT	0 € HT
Aléas		0 € HT	5 000 € HT	5 000 € HT
TOTAL	188 750 € HT	303 901 € HT	262 139 € HT	264 144 € HT

En second lieu, une attention particulière devra être portée aux modalités de valorisation des charges liées aux matériels et équipements apportés qui ne sont pas détaillées par TRANSARC et devront impérativement faire l'objet de compléments.

Le matériel roulant représente une charge totale de 238 k€ HT sur la durée du contrat, ce qui semble cohérent avec l'acquisition d'un véhicule neuf. Cela étant, le candidat ne précise pas les hypothèses retenues pour la valorisation de ces charges (mode de financement, modalités d'amortissement...), seule une mention à l'article 9 du cahier des charges qualifie l'option d'achat qui y est prévue de « non applicable », ce qui semble exclure la location longue durée et le crédit-bail. Plus largement, l'affectation d'un véhicule neuf n'étant pas imposée par la CCLGC, des échanges pourraient être engagés afin d'identifier des **pistes d'optimisation de la charge imputée au contrat (affectation d'un véhicule d'occasion, amortissement sur une durée supérieure à celle du contrat...).**

Le matériel de **billettique** représente une **charge totale de 86 k€ HT sur la durée du contrat.** Outre des précisions sur les hypothèses retenues, **la pertinence d'un tel équipement interpelle au regard de l'importance de ces charges au regard du volume de recettes envisagé** (plus de deux années de chiffre d'affaires).

Enfin, le poste « autres matériels embarqués » représente une charge totale de près de 38 k€ HT sur la durée du contrat, sans aucune précision sur la nature des équipements concernés.

S'agissant des **frais kilométriques**, ils sont valorisés sur une base par kilomètre de :

- 0,45 € HT pour le carburant ;
- 0,03 € HT pour les pneumatiques ;
- 0,005 € HT pour les lubrifiants ;
- 0,19 € HT pour les pièces de maintenance et réparation ;
- 0,18 € HT pour le personnel de maintenance et réparation (interne + externe).

Ces montants sont cohérents avec le bordereau des prix unitaires complétés par le candidat.

Selon le détail des consommations fourni dans le mémoire technique, le candidat a retenu une hypothèse de **consommation de 30 litres tous les 100 kilomètres**, ce qui apparaît **cohérent au regard des volumes usuellement constatés**. Sur la base d'un total de 27 732 litres consommés par an, la charge annuelle de 42 210 € HT apparaît donc calculée en application d'un **tarif de 1,52 € HT par litre de carburant**. Il conviendrait toutefois de demander au candidat de préciser si ce tarif tient compte du remboursement partiel de la Taxe Intérieure sur la Consommation des Produits Energétiques (TICPE) auquel sont éligibles les entreprises de transport routier de voyageurs.

Enfin, TRANSARC ne fournit pas non plus de détail sur les modalités de détermination des charges fixes, dont les principaux postes suivants sont les suivants :

- Les **frais de structure** sont valorisés à **20 k€ HT annuels**, ce qui apparaît **cohérent** avec les ratios usuellement constatés sur des services de nature similaire ;
- Les **charges de billettique et cartes** s'élèvent à près de **8,8 k€ HT annuels**, ce qui apparaît **élevé** au regard du volume d'activité et nécessiterait d'être justifié par le candidat ;
- Les **charges de promotion et de communication** sont de l'ordre de **6,3 k€ HT annuels**, ce qui apparaît également assez **élevé** et dont aucune décomposition n'est fournie ;
- Le candidat a valorisé **5 k€ HT annuels** sur une ligne intitulée « **aléas** », ce qui nécessitera être revu. En effet, les contrats de concession étant caractérisés par le principe du transfert du risque d'exploitation au concessionnaire, la valorisation au sein des charges d'un tel poste n'apparaît **pas compatible avec le mode de gestion retenu par la CCLGC**.

IV. RELATIONS FINANCIERES ENTRE LE CONCESSIONNAIRE ET LA CCLGC

a. Equilibre économique et contribution demandée

Pour mémoire, l'article 20 du cahier des charges prévoit le versement, par la CCLGC, d'une contribution forfaitaire, nette de taxes, compensant les contraintes de fonctionnement imposées.

Le tableau page suivante présente une synthèse de l'équilibre économique prévisionnel de l'offre de TRANSARC, rapproché de la moyenne des exercices 2017 à 2019 et de l'exercice 2022.

Ce tableau permet de constater que l'offre remise par TRANSARC constitue une hausse très nette du montant de la contribution demandée par rapport au contrat actuel.

Cette hausse résulte de la combinaison d'une évaluation modérée des recettes et d'une valorisation relativement élevée des charges.

Si une légère optimisation des recettes peut être envisagée par la correction des erreurs matérielles identifiées ci-avant, seule une réévaluation du volume de passagers à hauteur des exercices antérieurs à la crise sanitaire permettrait une amélioration sensible de l'équilibre économique.

S'agissant des charges, l'analyse détaillée ci-avant a permis d'identifier plusieurs pistes d'optimisation, en particulier relatives aux matériels et équipements apportés au service mais également une incertitude quant à la valorisation exhaustive des charges de personnel induites par la reprise des effectifs actuellement affectés au service.

Enfin, il peut être relevé que l'offre de TRANSARC est établie sur la base d'une rémunération prévisionnelle de l'ordre de 19 k€ HT annuels, ce qui apparaît cohérent avec les ratios usuellement constatés mais doit être rapproché de la valorisation de 5 k€ HT d'aléas en charges.

ECONOMIE PREVISIONNELLE BASE (MOYENNES ANNUELLES)	MOYENNE 2017-2019	2022	TRANSARC BASE	TRANSARC OPTION
RECETTES	47 637 € HT	40 424 € HT	41 016 € HT	41 064 € HT
CHARGES	188 750 € HT	303 901 € HT	262 139 € HT	264 144 € HT
RESULTAT ECONOMIQUE	-141 113 € HT	-263 478 € HT	-221 123 € HT	-223 080 € HT
CONTRIBUTION FORFAITAIRE	143 898 € HT	159 495 € HT	240 000 € HT	242 250 € HT
REMUNERATION DU DELEGATAIRE (AVANT IS)	2 785 € HT	-103 983 € HT	18 877 € HT	19 170 € HT

b. Formule d'indexation des tarifs

Pour mémoire, il était demandé au candidat de proposer une formule d'indexation des tarifs devant impérativement comporter une partie fixe minimale de 15%, être basée sur des indices régulièrement publiés et indépendants du candidat dont la pondération doit être représentative de la structure des charges du service délégué.

Sur ce sujets, la proposition du candidat est la suivante (K étant le coefficient d'indexation résultant de l'application de la formule) :

$K = 0,15 + 0,20 \times \text{MoyGasoil}_n / \text{MoyGasoil}_0 + 0,30 \times \text{MoyS}_n / \text{MoyS}_0 + 0,20 \times \text{MoyVn}_n / \text{MoyVn}_0 + 0,15 \times \text{MoyMn}_n / \text{MoyMn}_0$, ce qui suscite les commentaires suivants :

- **La partie fixe de 15% est respectée**, ce qui est satisfaisant et globalement cohérent avec la proportion de charges fixes liées aux matériels et équipements apportés (s'ils sont financés et amortis) ;
- **L'indice « MoyV »**, dont l'intitulé est « indice de prix de l'offre intérieure des produits industriels – CPF 29.10 – Autobus et autocars », nécessiterait en revanche d'être **supprimé de la formule d'indexation en cas d'acquisition et d'amortissement du matériel roulant** ;
- La **pondération** des autres indices est **globalement cohérente avec la structure des charges** même si de légers écarts peuvent être relevés (le carburant représentant 16% des charges, la masse salariale 33% et la maintenance 13% pour des indices pondérés respectivement à 20%, 30% et 15%), ce qui pourrait être ajusté dans l'hypothèse d'une mise au point du contrat ;
- Les **indices** proposés sont **indépendants** et le candidat précise leurs références de publication ainsi que leurs valeurs de référence.

Le candidat précise également les modalités de calcul des valeurs de chaque indice, basées sur leur moyenne arithmétique au cours des douze derniers mois, ce qui apparaît cohérent.

c. Formule d'intéressement proposée

Pour mémoire, il était demandé au candidat de proposer une formule d'intéressement de la CCLGC en cas d'amélioration des résultats de la concession par rapport au prévisionnel annexé au contrat.

Sur ce sujet, le candidat propose la rédaction suivante : « ***Dans le cas d'un dépassement de la rémunération du Délégué prévue au compte prévisionnel, le montant excédentaire perçu (Mep) sera réparti entre le Délégué (50 %) et l'Autorité Concédante (50%)*** ».

Le principe d'un partage à parts égales apparaît performant, de même que l'absence de référence à d'éventuels déficits passés pour l'application de la formule.

Dans le cadre des négociations, il conviendrait néanmoins de préciser les références retenues pour la mise en œuvre de la formule (rémunération prévisionnelle figurant dans le compte d'exploitation annexé au contrat rapprochée du résultat courant avant impôts ?).

d. Coûts unitaires proposés en cas de modification d'offre

Afin de répondre à la demande formulée par la CCLGC, TRANSARC a complété le bordereau des prix unitaires applicable en cas de modification de l'offre, qui est repris ci-contre.

Ces montants sont cohérents avec les recettes et charges valorisées dans le compte d'exploitation prévisionnel fourni mais TRANSARC ne fournit aucune note justifiant leurs modalités d'évaluation, si ce n'est son expérience en matière d'exploitation similaires.

Coûts unitaires en cas d'adaptation de l'offre	
Coût unitaire des consommables (par kilomètre)	
Carburant	0,45 € HT
Lubrifiants	0,050 € HT
Pneumatiques	0,03 € HT
Coût unitaire de la maintenance et des réparations (par kilomètre)	
Pièces	0,19 € HT
Maintenance (interne / externe)	0,18 € HT
Coût unitaire du personnel (par heure de conduite)	27,00 € HT
Coût annuel de mise à disposition du véhicule	47 500 € HT
Quote-part de frais de structure et marge applicable sur les coûts d'adaption (en %)	10%
Recettes marginales en cas d'adaptation de l'offre	
Recettes marginales par kilomètre commercial	0,30 € HT

e. Option obligatoire : exploitation en continu le samedi

En complément, la CCLGC a imposé aux candidats de fournir une note détaillant l'impact d'une exploitation en continu de la ligne les samedi, sur le même mode de fonctionnement que les jours de semaine.

TRANSARC a respecté cette contrainte et a fourni le détail de l'impact d'une telle évolution, qui reste très marginal.

En effet, TRANSARC a valorisé les impacts suivants :

- Hausse des kilomètres parcourus et des heures de conduite d'environ 1,7%, ce qui nécessite de renforcer les effectifs de 0,03 ETP ;
- Hausse en conséquence de la masse salariale de 1,2 k€ annuels et des consommations de carburant de 0,8 k€ HT annuels ;

- Evolution extrêmement faible de l'activité : 53 passagers annuels supplémentaires, représentant une recette supplémentaire inférieure à 50 € HT annuels ;
- Hausse de 0,3 k€ HT annuels de la rémunération du concessionnaire, qui apparaît peu justifiée en l'absence de réelle évolution du risque d'exploitation.

Au global, la mise en œuvre de l'option obligatoire dégraderait très légèrement l'équilibre économique du contrat et induirait une hausse de la contribution demandée à la CCLGC de 2,2 k€ annuels.

V. NIVEAU DES ENGAGEMENTS CONTRACTUELS SOUSCRITS

Pour mémoire, la constitution d'une société dédiée n'était pas imposée par la CCLGC, qui n'apparaît pas proposée dans l'offre de TRANSARC.

Enfin, le candidat n'a quasiment émis aucune remarque sur le projet de contrat transmis.

SYNTHESE ET CONCLUSION

Seule la société TRANSARC s'est portée candidate dans le cadre de la consultation lancée par la CCLGC.

S'agissant de la qualité du service rendu, l'offre du candidat reflète son savoir-faire et son expérience en matière d'exploitation de services similaires. TRANSARC a basé son offre sur l'affectation d'un véhicule neuf alimenté en biocarburant ainsi que la mise en place de matériels susceptibles d'apporter des services complémentaires aux usagers (notamment via un outil numérique).

L'analyse de l'organisation proposée illustre le savoir-faire du candidat, tant en termes de promotion que de gestion des situations perturbées mais l'étude des moyens humains laisse subsister une incertitude quant à la valorisation de l'intégralité du personnel à reprendre à l'issue du contrat actuel.

Les mesures prises pour limiter l'impact environnemental du service sont bien détaillées et illustrent l'engagement du candidat qui ont par ailleurs donné lieu à sa certification « Objectif CO₂ ».

L'équilibre économique de la concession est basé sur une hausse substantielle du montant de la contribution demandée à la CCLGC (environ 240 k€ annuels contre moins de 160 k€ en 2022).

Cette hausse résulte d'hypothèses de volumes de passagers et de recettes assez conservatrices, basées sur les niveaux de 2022 assortis d'une légère augmentation sans toutefois revenir aux volumes réalisés avant la crise sanitaire.

L'analyse a permis d'identifier des pistes d'optimisation des charges, s'agissant en particulier des matériels et équipements apportés (pertinence, modalités de financement et d'amortissement proposées). Comme évoqué ci-avant, il conviendrait toutefois de s'assurer que l'exhaustivité de la valorisation de la masse salariale.

En définitive, l'offre du candidat apparaît donc globalement susceptible de répondre aux demandes de la CCLGC mais nécessiterait d'être approfondie afin de lever certaines incertitudes relevées dans le cadre de la présente analyse et de permettre une optimisation des conditions économiques proposées.