

**Délégation de service public pour la gestion
du service public des transports collectifs et des mobilités
actives et partagées**

Rapport sur le choix du mode de gestion

Article L. 1411-4 du Code Général des Collectivités Territoriales :

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

Sommaire

1. Introduction	4
2. Communauté d'Agglomération du Niortais, autorité organisatrice de la mobilité (AOM)	5
2.1. Le territoire et la population	5
2.2. Les pôles générateurs de déplacements dans la CAN.....	7
3. La gestion du réseau de transport public Tanlib	10
3.1. Le contrat initial de DSP au 1 ^{er} avril 2017.....	10
3.2. L'avenant 1 (septembre 2017)	13
3.3. L'avenant 2 (Avril 2019)	13
3.4. L'avenant 3 (Juillet 2019).....	14
3.5. L'avenant 4 (décembre 2019)	14
3.6. L'avenant 5 (Décembre 2020)	14
3.7. L'avenant 6 (Juin 2021)	15
3.8. L'avenant 7 (Juin 2021)	15
3.9. La prévision d'un prochain avenant.....	17
4. Le réseau global de transport public Tanlib.....	18
4.1. La consistance des services.....	18
4.2. L'offre kilométrique commerciale BUS	23
4.3. L'offre kilométrique Vélos	24
4.4. Les km covoiturés	25
4.5. La fréquentation	25
4.6. L'évolution de la fréquentation Bus	26
4.7. Les voyages par kilomètre commercial	26
4.8. La méthodologie de comptages des voyages	28
4.9. Les parkings relais	29
4.10. Le personnel	30
4.11. Le parc de véhicules et les biens	31
4.12. Le dépôt des bus rénové et étendu	32
4.13. Les autres équipements	34
4.14. Le projet de pôle d'échange multimodal de la gare de Niort.....	34
4.15. La tarification	35
4.16. L'équilibre financier du réseau global Tanlib	37
5. La présentation des différents modes de gestion envisageables.....	38
5.1. La gestion directe	39
5.1.1. La régie à simple autonomie financière.....	39
5.1.2. La régie individualisée sous forme d'Etablissement Public Industriel et Commercial (EPIC).....	39
5.1.3. Le choix entre la régie personnalisée et l'EPIC	40
5.1.4. La gestion par une SPL.....	41
5.1.5. La reprise en régie du service précédemment délégué.....	42
5.1.6. Les avantages et inconvénients de la gestion en régie.....	43
5.2. La gestion déléguée.....	44
5.2.1. La Délégation de Service Public (DSP)	44
5.2.2. Le marché public	45
5.2.3. Avantages et inconvénients du marché public	45

5.2.4.	Distinction entre le contrat de DSP et le marché public : le critère du transfert d'un risque d'exploitation	46
5.2.5.	Le choix de la SEM	47
5.3.	Conclusion sur le choix du mode de gestion	Erreur ! Signet non défini.
5.4.	Le portage ou la délégation des risques	49
5.5.	Conclusion sur le choix du mode de gestion	50
6.	Le futur mode de gestion du réseau de transport public de la CAN.....	51
6.1.	Le choix de la Délégation de Service Public (DSP)	51
6.2.	Le lancement de la procédure de passation de la délégation de service public	51
7.	Sur les caractéristiques du futur contrat de délégation de service public	53
7.1.	Le périmètre de la délégation.....	53
7.2.	La durée du futur contrat.....	53
7.3.	Le portage des investissements	54
7.4.	La politique de mobilité de la CAN et le futur réseau de mobilité	55
7.5.	Les objectifs assignés au futur délégataire.....	56
7.6.	Les prérogatives de la Communauté d'Agglomération, Autorité délégante.....	57
7.7.	Les obligations du délégataire	57
7.8.	Les options	57
7.9.	Les variantes	58
7.10.	Le contrôle.....	58
8.	Le calendrier prévisionnel de la procédure	58
9.	Conclusion.....	59

1. Introduction

L'Article L1411-4-du CGCT expose :

« Les assemblées délibérantes des collectivités territoriales, de leurs groupements et de leurs établissements publics se prononcent sur le principe de toute délégation de service public local. Elles statuent au vu d'un rapport présentant le document contenant les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire. »

Le présent document constitue le rapport sur la base duquel le Conseil Communautaire de la Communauté d'agglomération du Niortais (CAN) va avoir à se prononcer.

Il a pour objet :

- 1/ de rappeler les caractéristiques techniques et financières du service actuel ;
- 2/ de rappeler les caractéristiques des différents modes de gestion ;
- 3/ de présenter les objectifs poursuivis par la Communauté d'Agglomération ;
- 4/ de présenter les caractéristiques des prestations à assurer par le futur délégataire en cas de choix de la DSP.

2. Communauté d'Agglomération du Niortais, autorité organisatrice de la mobilité (AOM)

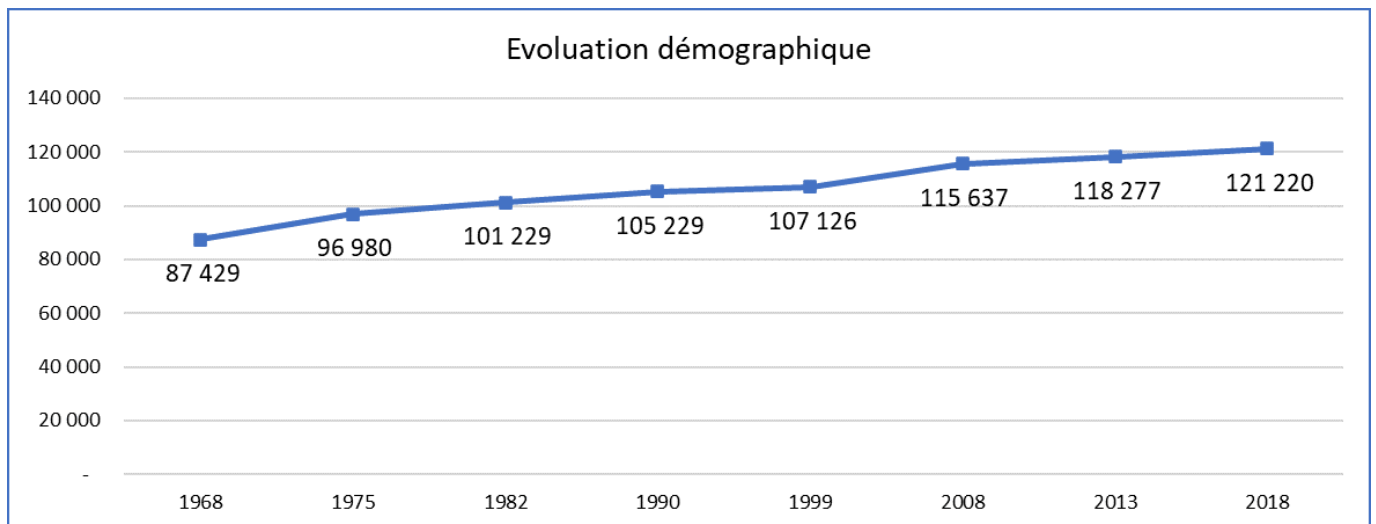
2.1. Le territoire et la population

Le territoire de la CA du Niortais (CAN) est composé de 40 communes pour une population de 121.220 habitants (au 1^{er} janvier 2020) sur un vaste territoire de 821 km².

La CAN comprend :

- la ville centre de Niort ;
- deux villes d'importance : Chauray (7.083 habitants) et Aiffres (5.400 habitants) ;
- 8 communes entre 2.000 et 3.500 habitants : Echiré (3.441 h), Vouillé (3.345 h), Frontenay-Rohan-Rohan (2.899 h), Mauzé-sur-le-Mignon (2.891 h), Magné (2.693 h), Coulon, (2.260), Prahecq (2.217 h), Saint Gelais (2.136 h) ;
- 10 communes entre 1.000 et 2.000 habitants ;
- 19 communes de moins de 1.000 habitants.

La population est en hausse continue :

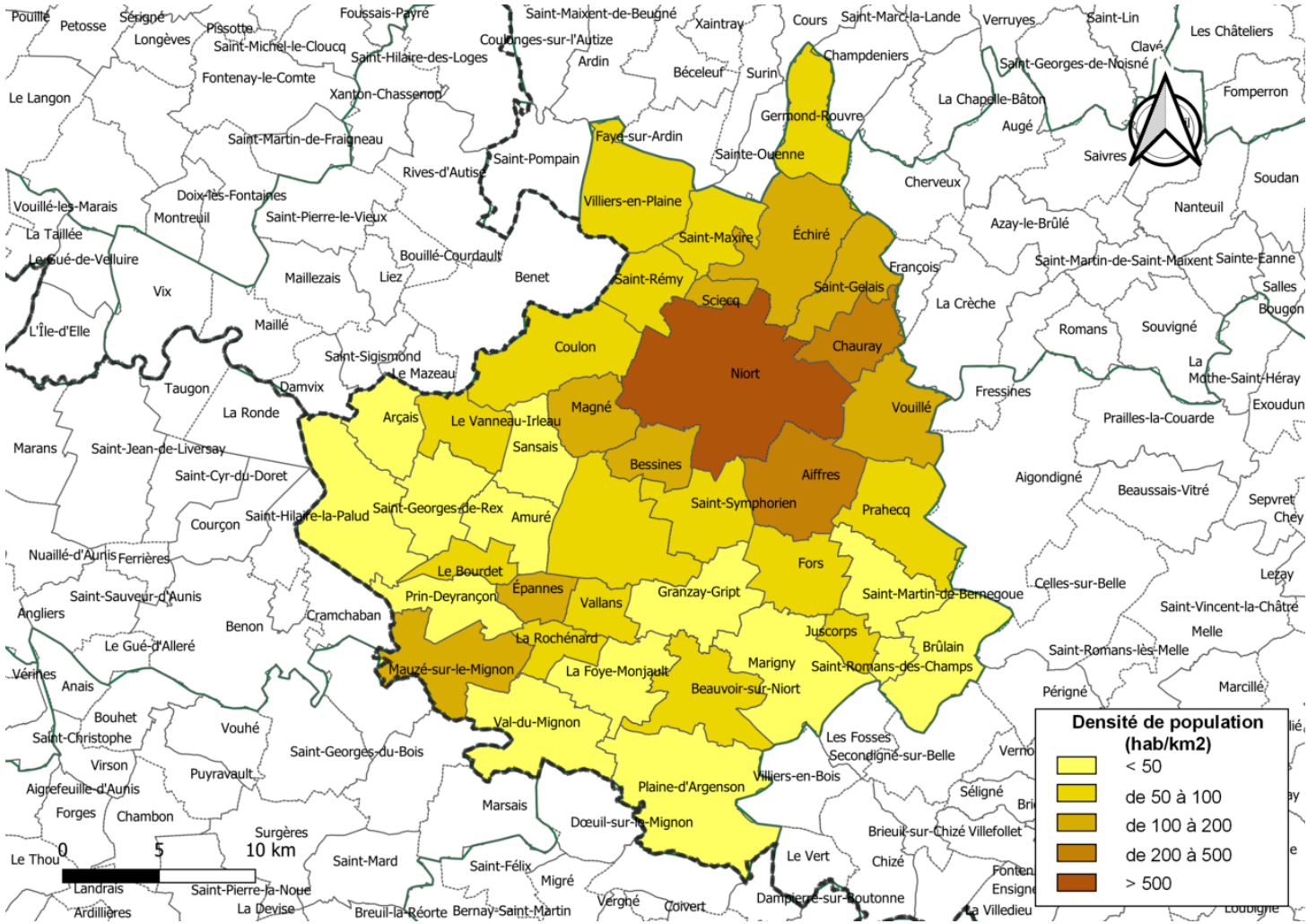


Évolution démographique							
1968	1975	1982	1990	1999	2008	2013	2018
87 429	96 980	101 229	105 229	107 126	115 637	118 277	121 220
	11%	4%	4%	2%	8%	2%	2%

Les données proposées sont établies à périmètre géographique identique

La carte des densités de population de la CAN met en évidence un territoire avec une zone urbaine dense autour de Niort, Chauray, Aiffres, Bessines, une 1^{ère} couronne avec Vouillé, Echiré, Sciecq, St Gelais, Magné, Bessines et une seconde couronne périurbaine plus rurale.

Rapport sur le choix du mode de gestion pour la gestion du service public des transports collectifs et des mobilités actives et partagées



2.2. Les pôles générateurs de déplacements dans la CAN

La CAN compte environ 900 établissements regroupant 10 salariés et + et environ 56.400 salariés estimés (données INSEE 2022).

Niort, ville centre, concentre l'essentiel des emplois salariés avec 41.700 salariés estimés soit 73,5% de l'emploi salarié.

Chauray regroupe 11,5% des emplois salariés avec environ 6.521 salariés, puis les 2 communes de Bessines et Echiré en comptent environ 1.390 salariés suivies par Granzay Gript avec environ 1.000 salariés (1,8%), Prahecq (900 salariés environ et 1,6% de l'emploi salarié) et Aiffres (1,3%) avec 722 salariés.

Rapport sur le choix du mode de gestion pour la gestion du service public des transports collectifs et des mobilités actives et partagées

Entreprises de 10 salariés & +	population	Nb Etablissements	Nb Salariés estimés	Poids salariés
NIORT	59 193	574	41 694	73,5%
CHAURAY	7 083	88	6 521	11,5%
BESSINES	1 721	24	1 389	2,4%
ECHIRE	3 441	30	1 385	2,4%
Granzay-Gript	903	7	1 032	1,8%
PRAHECQ	2 217	20	897	1,6%
AIFFRES	5 396	19	722	1,3%
MAUZE-SUR-LE-MIGNON	2 891	15	538	0,9%
FRONTENAY-ROHAN-ROHAN	2 899	15	471	0,8%
MAGNE	2 693	10	305	0,5%
VOUILLE	3 345	5	248	0,4%
BEAUVOIR-SUR-NIORT	1 768	8	189	0,3%
COULON	2 260	9	184	0,3%
SAINT-GELAIS	2 136	7	162	0,3%
SAINT-SYMPHORIEN	1 950	6	107	0,2%
VILLIERS-EN-PLAINE	1 793	5	106	0,2%
PRIN-DEYRANCON	600	3	104	0,2%
LE VANNEAU-IRLEAU	868	2	89	0,2%
EPANNES	860	6	87	0,2%
LA ROCHENARD	553	1	75	0,1%
SAINT-HILAIRE-LA-PALUD	1 524	3	57	0,1%
VALLANS	793	2	49	0,1%
FORS	1 811	3	44	0,1%
SAINT-REMY	1 128	3	37	0,1%
VAL-DU-MIGNON	1 076	3	37	0,1%
SAINT-GEORGES-DE-REX	451	1	35	0,1%
PLAINE-D'ARGENSON	965	2	29	0,1%
ARCAIS	612	1	15	0,0%
BRULAIN	767	1	15	0,0%
GERMOND-ROUVRE	1 182	1	15	0,0%
LE BOURDET	567	1	15	0,0%
MARIGNY	877	1	15	0,0%
SAINT-MARTIN-DE-BERNEGOUE	795	1	15	0,0%
SAINT-MAXIRE	1 306	1	15	0,0%
SANSAIS	760	1	15	0,0%
SCIECQ	637	1	15	0,0%
JUSCORPS	372	0	-	0,0%
LA FOYE-MONJALUT	850	0	-	0,0%
SAINT-ROMANS-DES-CHAMPS	167	0	-	0,0%
Amuré	432			0,0%
TOTAL	121 642	880	56 728	100,0%

(Données INSEE 2022).

La CAN compte 14 parcs et zones d'activités

Communes	Parcs / Zones d'Activités	Typologie
CHAURAY	PA Le Trévins	POLE COMMERCE ET/OU SERVICES
NIORT	PA Pierre Mendès-France	POLE COMMERCE ET/OU SERVICES
NIORT / BESSINES	PA Les Portes du Marais	POLE COMMERCE ET/OU SERVICES
ECHIRE / ST GELAIS	PA Le Luc / Les Carreaux	POLE INDUSTRIE ET LOGISTIQUE
GRANZAY-GRIPT / ST SYMPHORIEN	PA Les Pierrailleuses	POLE INDUSTRIE ET LOGISTIQUE
PRAHECQ	PA La Fiée des Lois	POLE INDUSTRIE ET LOGISTIQUE
AIFFRES	PA Bâtipolis	POLE INTERMEDIAIRE
BEAUVOIR SUR NIORT	ZAE Les Petits Affranchimens	POLE INTERMEDIAIRE
EPANNES	ZAE Les Sablonnières	POLE INTERMEDIAIRE
PRIN-DEYRANCON / MAUZE-SUR-LE-MIGNON	PA Les Chéracles	POLE INTERMEDIAIRE
BEAUVOIR SUR NIORT	ZAE Le Pas David	ZAE DE PROXIMITE
FORS	ZAE Les Grolettes	ZAE DE PROXIMITE
SAINT-MAXIRE	ZAE L'Abbaye	ZAE DE PROXIMITE
SAINT-REMY	ZAE La Largunière	ZAE DE PROXIMITE

Les entreprises génératrices d'emplois à étudier de près en termes de desserte (notamment les plus importantes en taille) sont les suivantes :

- le centre hospitalier de Niort (3.500 salariés environ) et la polyclinique d'Inkerman (+ 300 salariés) ;
- les mutuelles et assurances notamment qui réunissent environ 15.625 emplois salariés :
 - o Inter Mutuelles Assistance GIE et Habitat,
 - o Mutuelle Assurance Instituteur France,
 - o Groupama,
 - o MSA,
 - o MACIF, APIVIA MACIF,
 - o MAAF,
 - o SMACL,
 - o Mutualité Française,
 - o Altima Assurances,
 - o CARAC.
- le secteur public local avec 7.900 emplois salariés :
 - o Département des Deux Sèvres,
 - o La ville de Niort,
 - o Communauté d'agglomération du Niortais,
 - o SDIS,
 - o Direction départementale de l'éducation nationale,

- Direction départementale des finances publiques,
 - Direction départementale des territoires,
 - Direction départementale de la sécurité publique,
 - CAF,
 - Pôle Emploi,
 - Etc.
- Les établissements d'enseignement et de formation : 2.040 salariés (39 établissements) ;
 - De grandes entreprises niortaises (+ 100 salariés : Poujoulat, Eurodem, Derichebourg Propreté, Centre Leclerc Trente Ormeaux Distribution, Leach International Europe, Safran, ONET Logistique, FDL, Kuehne & Nagel (Super U), Baudouin Transport, AKLIA Groupe, Technal Equipement...

3. La gestion du réseau de transport public Tanlib

3.1. Le contrat initial de DSP au 1^{er} avril 2017

La gestion du réseau Tanlib est déléguée à l'opérateur de transport TRANSDEV depuis le 01 avril 2017. L'échéance est prévue au 31 mars 2023 à minuit. La durée est de 6 ans.

Le projet contractuel a porté sur la mise en œuvre d'un réseau restructuré incluant les modes de déplacements doux à compter du 8 juillet 2017 sur l'intégralité du territoire de la Communauté d'Agglomération du Niortais avec :

- les services de transport public totalement réorganisés sur le territoire de manière optimisée commercialement et en moyens utilisés pour la production :
 - lignes régulières urbaines et périurbaines,
 - les services de transport urbain à vocation scolaire suite à la suppression des anciens services de transport liés aux marchés publics du département échus en principe au 31 août 2020,
 - les modes durables : vélos, covoiturage, marche à pied, autopartage ...,
 - les services de mise à disposition de vélos,
- la gestion des points d'information et, le cas échéant, de diffusion des cartes digitales de déplacements ;
- la mise à disposition gratuite des données pour le site d'information multimodal « Comment j'y vais » de la région ;
- la mise à disposition gratuite des données pour le système multimodal d'information des usagers (centrale de mobilité) « Mobilité 79 ».

La gratuité des transports collectifs durables à compter du 1^{er} septembre 2017, comme suit :

- gratuité des transports collectifs urbains (bus, car, lowentry, ...) ;
- gratuité de l'usage des lignes routières départementales et régionales pénétrantes sur le territoire de la CAN (convention passée avec le CD79 puis la région) uniquement pour les déplacements à l'intérieur du ressort territorial de l'autorité délégante ;
- gratuité des TER pour les scolaires uniquement ;
- gratuité de la location de vélos (caution néanmoins pour couvrir la valeur du vélo) ;
- gratuité des parkings relais réservés strictement aux usagers du réseau de transport le cas échéant si la carte permet l'accès et sous réserve de leur mise en oeuvre ;
- accès payant au covoiturage et mise en relation gratuite (système géré de manière extérieure, le Délégué assure la mise en relation et en correspondance des services de déplacements publics collectifs) ;
- accès payant de l'auto-partage et mise en relation et coordination gratuite par le Délégué de transport.

Dans le contrat initial était prévu la mise en exploitation du nouveau dépôt sur le site ZAC Terre de Sport (Secteur Niort Est avenue de Limoges) à compter du 1^{er} janvier 2020.

Des options étaient prévues dans le contrat initial de DSP pouvant être levées durant l'exécution du contrat de DSP :

- Option 01 : La gestion du service public de déplacements collectifs et durables, développé dans le cadre d'un développement fort de la fréquentation gratuite.
- Option 02 : La reprise de la gestion de la centrale de mobilité du syndicat mixte des transports des Deux-Sèvres (SMTDS) par le Délégué.
- Option 03 : Retour à la tarification payante du réseau de transport collectif et de modes doux à compter du 1^{er} septembre 2020.
- Option 04 : Maintien du dépôt actuel au 1^{er} janvier 2020 au cas où le nouveau dépôt ne serait pas construit.
- Option 05 : Reprise à compter du 1^{er} septembre 2020 des 16 sous-lignes urbaines de lignes départementales en termes d'itinéraires (courses totalement incluses dans le ressort territorial de la CAN mais rattachées à une ligne départementale pénétrante (5 lignes concernées : RDS 13, RDS 15, RDS 15-60, RDS 18 et RDS 60).

Les prérogatives de l'autorité délégante sont les suivantes :

- définition de la politique générale de mobilité ;
- détermination de l'offre de service public (consistance et qualité de service) ;
- définition de la politique tarifaire et homologation chaque année des tarifs (en l'occurrence la gratuité depuis le 1^{er} septembre 2017) ;
- mise à disposition des biens notamment le parc de véhicules existant et le dépôt. Les biens sont des biens de retour à l'échéance du contrat ;
- versement au délégataire en contrepartie des sujétions de service public imposées :
 - o des recettes tarifaires compensées à compter du 1^{er} septembre 2017 sur la base du nombre voyages réels sur le réseau de déplacements collectifs issus du système de comptage (part variable),
 - o d'une contribution financière contractuelle (différence entre les charges prévisionnelles et les recettes commerciales et d'exploitation y compris les recettes compensées prévisionnelles),
- Contrôle de la gestion du service délégué, notamment le respect des obligations contractuelles, la conformité des services effectués par rapport au contrat et les résultats d'exploitation du service public.

Les droits et obligations du délégataire sont les suivants :

- Exploitation y compris l'entretien maintenance, l'organisation, la production, la commercialisation et l'optimisation du service de transport public de voyageurs sur le territoire de la CA du Niortais ;
- Gestion du personnel sous convention collective Transport Urbain ;
- Création d'une société adhoc dédiée à la DSP ;
- Assurance de la continuité et de la qualité du service défini au contrat ;
- Rémunération par les recettes tarifaires compensées aux voyages réalisés sur la base d'un tarif contractuel et d'une contribution financière forfaitaire.

Au total la contribution du contrat initial s'élève à 65.357.798 € sur la durée totale du contrat.

A ce jour, la convention de DSP a fait l'objet de 7 avenants.

3.2. L'avenant 1 (septembre 2017)

L'avenant 1 a pour objet de :

- le transfert du contrat de DSP à la nouvelle société TRANSDEV NIORT AGGLOMERATION ;
- la mise en place du service gratuit de location de vélos aux résidents de la CAN à compter du 1^{er} octobre 2017 pour une durée de 3 mois maximum moyennant une caution de 550 €

L'avenant 1 est sans impact sur la contribution financière forfaitaire de l'autorité délégante.

L'option n°2 concernant la reprise de la gestion de la centrale de mobilité du SMTDS a été levée le 1^{er} juin 2019 pour 328.852 €

3.3. L'avenant 2 (Avril 2019)

L'avenant 2 a pour objectif :

- des modifications d'offre de transport collectif de 2017 et 2018 suite au lancement du nouveau réseau restructuré soit + 428.628 kilomètres commerciaux, + 567.275 voyages et + 2.291.317 € de contribution financière forfaitaire ;
- les modifications d'offre impliquent de conserver 7 bus sur les 13 devant sortir du parc et en janvier 2019, 5 nouveaux véhicules standards sont mis à disposition par l'autorité délégante. Fin 2019, le parc compte 48 bus et 2 minibus. L'impact sur la contribution est de + 106.953 € (assurances, lavage, nettoyage et contrôle technique). 3 nouveaux véhicules en sous-traitance sont mis en exploitation pour un coût de + 88.286 € (amortissement des véhicules, nettoyage et assurances) ;
- l'adaptation de la structure de l'organisation implique le recrutement d'un manager de ligne (+ 0,5 ETP) et d'un mécanicien en renfort (+ 0,5 ETP) pour un coût de + 244.023 € de contribution ;
- les frais de réimpression des documents de communication pour + 29.369 € TTC sont pris en charge à l'euro l'euro par l'autorité délégante ;
- la mise en place d'un bilan de l'offre événementielle et le transport à la demande du dimanche pour évaluer l'écart entre le réalisé et le contractuel ;
- la prise en compte du dispositif du CICE et son évolution ; l'impact est une économie de - 1.050.080 € sur la contribution financière ;
- la prise en compte d'un coefficient correcteur de 1,3 à appliquer aux voyages issus des cellules compteuses pour prendre en compte l'écart sur la mobilité réelle (comptée) qui est inférieure de 20% à la mobilité théorique issue des clés de mobilité ;
- la prise en compte de la nouvelle livrée des véhicules pour + 175.059 € HT remboursée à l'euro l'euro ;
- le SAEIV et le système de comptage : un nouveau SAEIV a été mis en place en 2017, couplé au système des cellules compteuses sur l'ensemble des véhicules en

propre et en sous-traitance. Une méthode de correction des voyages a été mise en place, avec 2 campagnes de comptages pour fiabiliser le système ;

- les précisions apportées au covoiturage avec 9 espaces employeurs supplémentaires et un coût de 916 € pour les 4 espaces ;
- l'évolution des modalités de mise à disposition de vélos et trottinettes ;
- la mise à jour du règlement d'exploitation ;
- le plan de transport adapté (PTA) ;
- des précisions sur certains articles du contrat.

Au total la contribution de l'avenant 2 est de 1.596.098 € sur la durée du contrat (2018 – 2023).

3.4. L'avenant 3 (Juillet 2019)

L'avenant 3 prend en compte la modification de la redevance de mise à disposition des biens à hauteur de 50% de l'amortissement annuel.

La contribution financière de l'avenant 3 est de + 673.079 € pour les années 2017 à 2019.

3.5. L'avenant 4 (décembre 2019)

L'avenant 4 prend en compte :

- les modifications d'offre de septembre 2018 à juillet 2019, celles liées aux modifications des rythmes scolaires de certaines écoles et celles de septembre 2019, en distinguant celles à la charge de l'autorité délégante et celles à la charge du délégataire ;
- le SAEIV et le système de comptage devaient être repris par l'autorité délégante au 31 décembre 2017 à la VNC comme prévu au contrat. Compte tenu de la période de fiabilisation du système, la reprise est reportée au 31 décembre 2019. La cession du SAEIV Hanover à la CAN est reporté au plus tard au 31 décembre 2020. La VNC au 1^{er} janvier 2020 est 205.922 € HT. La contribution financière forfaitaire est portée à + 200.859 € sur 2018 et 2019 ;
- le contrat de maintenance du système de vidéo protection est transféré au 1^{er} juillet 2019 pour 31.144 € sur 2019 – 2023 ;
- l'avenant 4 corrige le nombre de voyages de l'avenant 2. Cette mesure est sans impact sur la contribution.

La contribution financière forfaitaire de l'avenant 4 est de + 813.390 €

3.6. L'avenant 5 (Décembre 2020)

L'avenant 5 :

- ajuste le montant de la redevance d'usage des biens pour 1.502.164 €;

- prend en compte le coût de SAEIV et de cellules compteuses pour les 19 véhicules assurant les services scolaires transférés de la Région Nouvelle Aquitaine vers la CAN au 1^{er} septembre 2020. Le coût est de 302.714 €

La contribution financière de l'avenant 5 est de 1.131.799 €

3.7. L'avenant 6 (Juin 2021)

L'avenant 6 a pour objectif de :

- prendre en compte les impacts de la pandémie COVID 19 pour l'année 2020 ;
- acter de la non-parution de la valeur de l'indice Salaire au 1^{er} trimestre 2020 et retenir la moyenne des valeurs du 4^e trimestre 2019 et du 2^e trimestre 2020.

L'impact de l'avenant 6 sur la contribution financière forfaitaire est de **46.278 € valeur décembre 2016 soit 0,07% par rapport à la contribution du contrat initial** et porte sur la seule année 2020 (période du 16 mars au 31 décembre).

Au total les 6 avenants passés au contrat de DSP ont un impact de + **7,02 %**.

La contribution totale après avenant 6 est de 69.947.293 €(+ 7,02%).

Les cocontractants conviennent de se revoir en septembre 2021 pour évaluer les impacts de la COVID pour 2021.

3.8. L'avenant 7 (Juin 2021)

L'avenant 7 prend en compte :

- la levée partielle de l'option 5 qui reprend les services de transport scolaire à compter de septembre 2020 transférés par la Région Nouvelle Aquitaine pour une contribution de 212.869 €;
- la prise en compte des modifications des rythmes scolaires à la rentrée de septembre 2020 (passage à la semaine de 4 jours et abandon du mercredi matin), soit une économie de contribution ;
- les services scolaires supplémentaires de septembre 2020 (St Rémy, St Maxire et Siecq) ;
- l'ajustement de l'offre de services scolaires ;
- l'achat de 500 vélos à assistance électrique supplémentaires suite aux 300 vélos déjà acquis : 100 en février 2019, 200 en février 2020 et 200 en Juin 2020, soit 800 VAE pour l'offre découverte « 3 mois gratuits » et la location payante mensuelle et annuelle au-delà des 3 mois.
- la mise en location en janvier 2019 de 15 trottinettes électriques (Trottix) en offre découverte de 2 mois gratuits ; il n'existe pas d'offre payante ;

- la mise en location en libre-service de 6 stations et 50 vélos (ECOVELO) en janvier 2020 ;
- la mise en service de 3 vélos cargo en mars 2021 ; ils sont loués en offre découverte d'un mois gratuit.
- la création d'un atelier en propre pour l'entretien maintenance des vélos avec l'embauche d'un mécanicien vélo en janvier 2020 et d'un 2è mécanicien vélo en juillet 2021.
- les coûts d'entretien du système anti-incendie FOGMAKER et le coût d'installation du système anti-incendie ;
- l'augmentation de la puissance électrique du dépôt pour le rechargement des 3 navettes électriques ;
- le déploiement de parcs relais en septembre 2020 et la mise en place d'une navette depuis les P+R de l'espace ouest Avenue de Nantes à Niort et de Cassin à Aiffres pour une expérimentation d'un an ;
- l'option 4 de maintien du dépôt existant a été levée en raison de la non-construction du nouveau dépôt ;
- la mise à jour du plan pluriannuel d'investissements avec 2 bus standards non remplacés en 2019 et 3 gabarits réduits non remplacés et la prise en compte des coûts d'entretiens supplémentaires ;
- dans le cadre de la transition énergétique programmée en janvier 2023, le délégataire met à disposition 3 bus pour 18 mois de juillet 2021 à fin décembre 2022.

La contribution de l'avenant 7 s'établit à + 394.894 € La contribution est ainsi portée au total à 70.013.334 €

Période - CFF en Euros Décembre 2016	Contribution financière forfaitaire de l'Autorité délégante - Contrat initial	Contribution financière forfaitaire de l'Autorité délégante - Avenant 1 (Sept 2017)	Option N°2 - Reprise de la gestion de la centrale de mobilité du SMTDS (levée 1er janv 2019)
Du 1er avril au 31 décembre 2017	9 282 288 €	0 €	0 €
Du 1er janvier au 31 décembre 2018	10 521 235 €	0 €	0 €
Du 1er janvier au 31 décembre 2019	10 455 694 €	0 €	74 874 €
Du 1er janvier au 31 décembre 2020	10 533 608 €	0 €	77 477 €
Du 1er janvier au 31 décembre 2021	10 908 391 €	0 €	77 511 €
Du 1er janvier au 31 décembre 2022	10 912 826 €	0 €	79 225 €
Du 1er janvier au 31 mars 2023	2 743 756 €	0 €	19 765 €
TOTAL	65 357 798 €	0 €	328 852 €
% Avenant / Contribution initiale		0,00%	0,50%
Km commerciaux	16 386 811		
Contribution / km commercial	3,99 €		
CFF du CEP Annexe 10	65 357 797 €	0 €	328 852 €

Rapport sur le choix du mode de gestion pour la gestion du service public des transports collectifs et des mobilités actives et partagées

Période - CFF en Euros Décembre 2016	Contribution financière forfaitaire de l'Autorité déléguée - Avenant 2 (Avril 2019)	Contribution financière forfaitaire de l'Autorité déléguée - Avenant 3 (Sept 2019)	Contribution financière forfaitaire de l'Autorité déléguée - Avenant 4 (Juillet 2020)	Contribution financière forfaitaire de l'Autorité déléguée - Avenant 5 (Déc 2020)	Contribution financière forfaitaire de l'Autorité déléguée - Avenant 6 - Impact de la COVID 19 (année 2020)	Contribution financière forfaitaire de l'Autorité déléguée - Avenant 7	Contribution financière forfaitaire de l'Autorité déléguée APRES Avenant 7	Impact des 7 avenants
Du 1er avril au 31 décembre 2017	0 €	154 166 €	0 €	0 €	0 €	-2 617 €	9 433 838 €	151 550 €
Du 1er janvier au 31 décembre 2018	8 129 €	231 187 €	123 053 €	0 €	0 €	-4 561 €	10 879 043 €	357 808 €
Du 1er janvier au 31 décembre 2019	314 457 €	287 726 €	236 805 €	0 €	0 €	-4 053 €	11 365 502 €	909 808 €
Du 1er janvier au 31 décembre 2020	371 106 €	0 €	144 027 €	484 214 €	46 278 €	-55 408 €	11 601 303 €	1 067 695 €
Du 1er janvier au 31 décembre 2021	404 732 €	0 €	137 185 €	603 698 €	0 €	214 542 €	12 346 059 €	1 437 668 €
Du 1er janvier au 31 décembre 2022	403 641 €	0 €	136 258 €	35 110 €	0 €	198 914 €	11 765 974 €	853 148 €
Du 1er janvier au 31 mars 2023	94 032 €	0 €	36 061 €	8 777 €	0 €	48 074 €	2 950 465 €	206 709 €
TOTAL	1 596 097 €	673 079 €	813 389 €	1 131 799 €	46 278 €	394 891 €	70 342 184 €	4 984 386 €
% Avenant / Contribution initiale	2,44%	1,03%	1,24%	1,73%	0,07%	0,60%	16,38%	7,63%
Km commerciaux	428 628		177 441		-196 323	67 643	16 864 200	477 389
Contribution / km commercial	3,72 €		4,58 €		-	0,24 €	5,84 €	4,17 €

3.9. La prévision d'un prochain avenant

Un nouvel avenant devrait intervenir.

En effet, la crise sanitaire COVID 19 a fortement perturbé la mobilité et en particulier les déplacements en transport public. Elle a induit une transformation profonde de la mobilité et des modalités de travail en favorisant le passage au télétravail de manière structurelle.

De ce fait, les enquêtes prévues pour mesurer l'évolution des origines destinations ont été reportées dans l'attente de la sortie de la pandémie puis d'un retour des déplacements « à la normale », pour que la fréquentation soit mesurée de manière fiable et puisse être étudiée valablement. L'enquête sera donc réalisée en septembre 2022 pour une restitution des résultats en décembre 2022 et une transmission aux candidats à la procédure de DSP.

L'enquête a un double objectif : à la fois permettre un bilan de la gratuité qui soit objectif et scientifique et connaître le profil des usagers du réseau Tanlib, leur taux de mobilité et les origines destinations qu'ils réalisent en bus Tanlib.

La méthodologie à mettre en œuvre sera particulière et adaptée en raison de la gratuité. Un institut vient d'être désigné à l'issue de la mise en concurrence organisée par la CAN. Sa mission sera lancée en mai-juin pour une mise au point méthodologique avant le lancement de l'enquête en septembre 2022.

Pour ces raisons, le contrat en cours devra être adapté et une prolongation est envisagée jusqu'au 31 décembre 2023, qui fera l'objet d'une délibération du conseil communautaire.

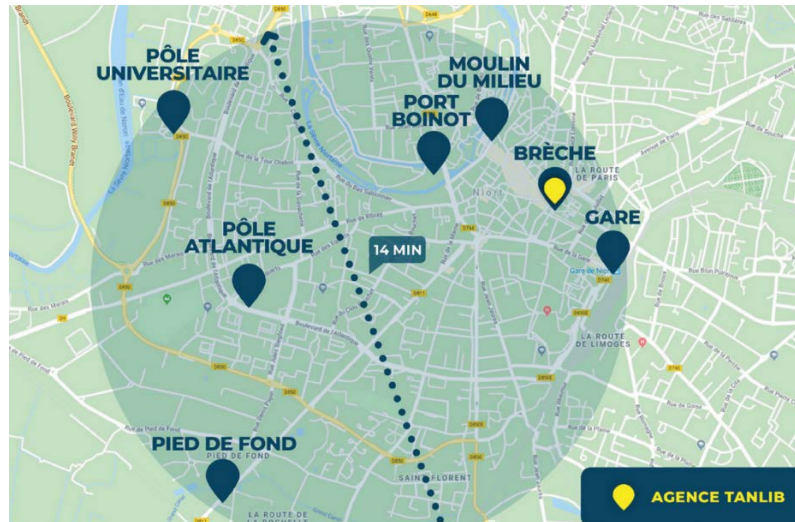
4. Le réseau global de transport public Tanlib

4.1. La consistance des services

Le réseau global de transport Tanlib à l'échelle du territoire de la CA du Niortais (CAN) comprend :

- 10 lignes régulières de transport urbain (n°1 à 10) du lundi au samedi de 7h à 20h (ligne n°1 : 21h) ;
- 2 navettes de centre-ville du lundi au samedi de 7h20 à 19h30/20h00 toutes les 15/20 minutes ;
- 2 lignes Cimetière : les vendredis 1 service Aller-Retour le matin ;
- 7 lignes périurbaines du lundi au samedi entre 7h et 19h30 (quelques allers retours par jour en régulier et/ou à la demande) n° 20 à 26 ;
- 197 lignes scolaires (1 ou 2 allers retours par jour scolaire + TAD en vacances scolaires) ;
- 6 lignes régionales pénétrantes dans Niort Agglo (n° 12, 13, 15, 16, 17 et 18) ;
- 2 Lignes TER ;
- TAD : 9 secteurs en rabattement complétés par des horaires à la demande sur ligne régulière ;
- TPMR (invalides > 80%) : Du lundi au samedi de 7h15/7h30 à 19h ;
- 1.000 vélos à assistance électrique en location moyenne et longue durée ; 3 mois gratuit puis payant mensuel ou à l'année ;
- 50 vélos électriques en libre service sur 7 stations 24h/24h sur Niort (1€les 30' puis 1,5€ou différents abonnements incluant 30' gratuites) ;
- 3 vélos-cargo (location gratuite 1 mois) ; 15 trottinettes électriques (location gratuite 2 mois, puis payant mensuel ou à l'année) ;
- covoiturage : service gratuit de mise en relation + points de covoiturage ;
- le calculateur multimodal Modalis (Syndicat Nouvelle Aquitaine Mobilités) intégré à l'application et au site Tanlib .

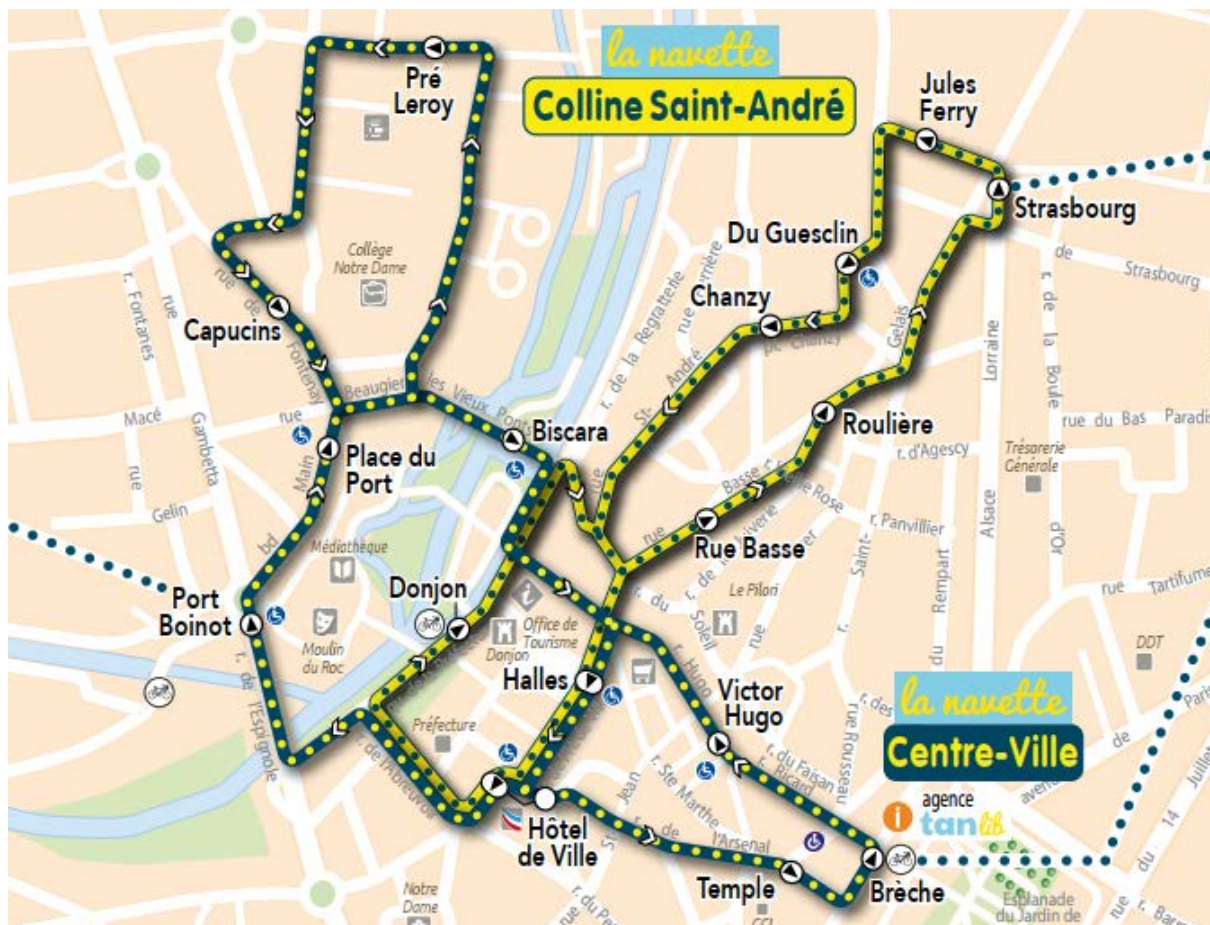
Les 7 stations Vélos en libre-service :



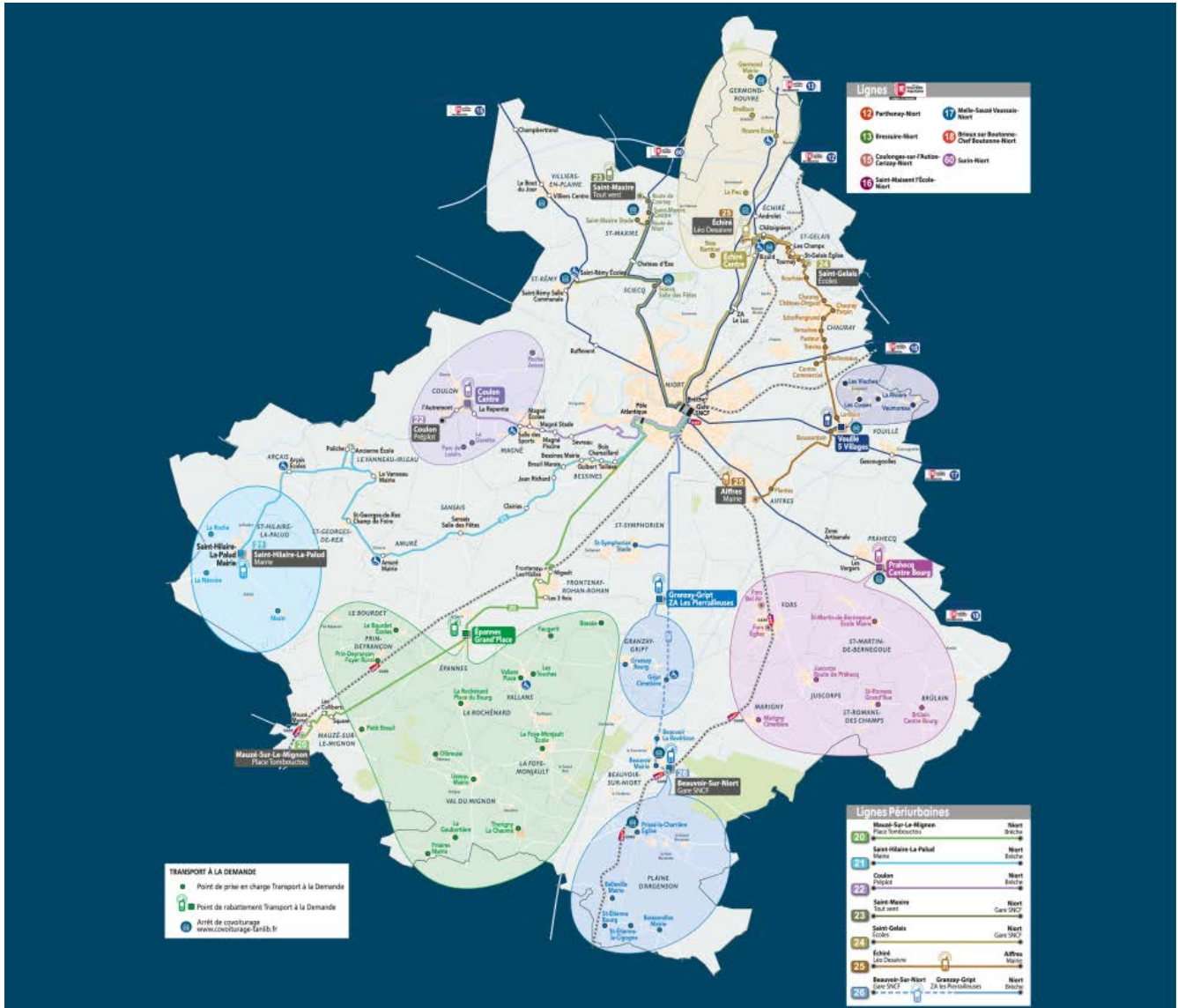
Le Plan du réseau urbain Tanlib est le suivant :



Le plan des 2 navettes Tanlib de centre-ville de Niort :



Le plan du réseau périurbain Tanlib :



4.2. L'offre kilométrique commerciale BUS

Le réseau compte **2.889.416 km commerciaux annuels (2021)** dont :

- **1.844.324 kilomètres commerciaux annuels** pour les 10 lignes régulières urbaines et les 2 navettes de centre-ville de Niort, (64% de l'offre totale), **réalisés en direct par le délégataire (en propre)** :
 - dont 429.798 km commerciaux pour la **ligne 1** Pôle Universitaire de Niort – Chauray (15% de l'offre commerciale totale),
 - dont 281.147 km commerciaux pour la **ligne 5** Chauray – Chaintre Brulée,
- **1.029.862 km commerciaux annuels** pour les 7 lignes périurbaines, les circuits scolaires, le Transport à la demande, le transport des personnes à mobilité réduite **produits par la sous-traitance** (36% de l'offre totale).

Nota Bene : depuis le 1^{er} septembre 2020, 86 services scolaires supplémentaires sont réalisés pour le compte de Niort Agglomération, transférés par la Région Nouvelle Aquitaine à la CAN ; 19 cars supplémentaires ont été ajoutés à la flotte en sous-traitance.

L'offre commerciale se résume ainsi :

- 64% d'offre de lignes urbaines (1.844.324 km commerciaux) ;
- 7% d'offre de lignes périurbaines (207.737 km commerciaux) ;
- 13% d'offre de transport à la demande (2%) et des personnes à mobilité réduite (11%) soit 386.492 km commerciaux ;
- 15% d'offre de circuits scolaires (442.990 km commerciaux).

N° et nom des lignes et services de transport	2017 (sept à fin déc)	2 018	2 019	2 020	2 021	Poids 2021
sous total KM com urbains (navettes, L1 à L10)	841 406	1 820 572	1 809 508	1 700 107	1 844 324	64%
sous total KM com péri rég (L20 à L26)	95 929	186 392	205 541	208 026	207 737	7%
sous total KM com TAD TPMP	185 645	355 187	474 511	305 391	386 492	13%
sous total KM scolaires (propre + SST)	111 702	310 222	286 360	289 292	442 990	15%
sous total KM divers (souvenir, occas, nav2 Bessines)	479	5 061	9 401	8 960	7 873	0%
TOTAL KM COMMERCIAUX (propre + SST)	1 235 160	2 677 434	2 785 321	2 511 775	2 889 416	100%

L'offre kilométrique commerciale détaillée, en propre et en sous-traitance se répartit comme suit par ligne :

N° et nom des lignes et services de transport	2017 (sept à fin déc)	2018	2019	2020	2021	Poids 2021
la navette centre-ville (Brèche)	40 020	54 801	51 030	52 588	54 457	2%
la navette centre-ville (Colline St André)			8 413	25 290	25 090	1%
L 01 PUN <=> Chauray	220 173	439 626	427 951	422 894	429 798	15%
L 02 Brizeaux CAF <=> Bessines	78 282	155 547	164 789	151 300	165 834	6%
L 03 PUN <=> Terre de Sport	106 815	221 106	195 596	172 322	196 758	7%
L 04 Aiffres <=> Ste Pezenne	94 513	197 765	198 236	175 402	199 217	7%
L 05 Chauray <=> Chaintre Brulée	104 640	290 442	278 136	257 673	281 147	10%
L 06 ITEP / St Liguairé <=> Brèche / Coubertin	96 129	217 839	162 381	116 934	130 628	5%
L 07 Maisons Rouges <=> pôle Atlantique	100 834	191 862	161 195	148 923	164 593	6%
L 08 Surimeau <=> Brèche / Hôpital		44 036	121 604	101 466	115 162	4%
L 09 pôle Atlantique <=> Villon / Curie ou TJMain		7 550	20 003	12 105	18 678	1%
L 10 Cholette <=> M Rouges / 30 Ormeaux			20 175	63 210	62 962	2%
cimetière D101	287	853	1 101	683	853	0%
cimetière D102	88	250		202	250	0%
Occasionnels urbain	103	2 728	2 896	3 570	2 742	0%
Scolaires en propre	3 369	10 129	12 504	7 986	11 386	0%
TOTAL KM COMMERCIAUX EN PROPRE	845 253	1 834 532	1 826 009	1 712 547	1 859 554	64%
L 20 rég Mauzé <=> Niort Brèche	47 121	87 286	86 897	87 240	87 513	3%
L 21 rég St Hilaire la Palud <=> Niort Brèche	18 701	37 824	43 774	44 032	44 147	2%
L 22 rég Coulon <=> Niort Brèche	24 311	48 071	51 939	53 108	52 123	2%
L 23 rég St Maxire <=> Niort gare SNCF		1 328	3 194	3 122	3 122	0%
L 24 rég St Gelais <=> Niort gare SNCF	5 796	9 285	12 163	12 987	13 265	0%
L 26 rég Granzay Gript <=> Niort Brèche		2 599	7 575	7 537	7 568	0%
navette 2 Bessines rég			4 029	4 036	4 029	0%
Scolaires SST	108 333	300 093	273 856	281 306	431 604	15%
TAD	54 251	92 311	100 667	51 791	56 876	2%
TPMR	131 394	262 876	373 844	253 600	329 616	11%
Occasionnels SST		1 230	1 374	470	-	0%
TOTAL KM COMMERCIAUX EN SST	389 907	842 902	959 312	799 229	1 029 862	36%
TOTAL KM COMMERCIAUX (en propre et SST)	1 235 160	2 677 434	2 785 321	2 511 775	2 889 416	100%
sous total KM com urbains (navettes, L1 à L10)	841 406	1 820 572	1 809 508	1 700 107	1 844 324	64%
sous total KM com péri rég (L20 à L26)	95 929	186 392	205 541	208 026	207 737	7%
sous total KM com TAD TPMR	185 645	355 187	474 511	305 391	386 492	13%
sous total KM scolaires (propre + SST)	111 702	310 222	286 360	289 292	442 990	15%
sous total KM divers (souvenir, occas, nav2 Bessines)	479	5 061	9 401	8 960	7 873	0%
TOTAL KM COMMERCIAUX (propre + SST)	1 235 160	2 677 434	2 785 321	2 511 775	2 889 416	100%

4.3. L'offre kilométrique Vélos

Les kilomètres parcourus par les usagers des vélos en location Tanlib viennent s'ajouter à l'offre kilométrique bus.

Les 2 807 usagers cumulés ont parcouru, en 2021, 623.678 km avec des vélos Tanlib dont 607.620 km avec les vélos à assistance électrique en location longue durée, soit 222 km par usager au total. Les usagers parcourent en moyenne avec les vélos en libre-service 2,5 km par trajet. Les autres offres de location (vélos cargos et trottinettes) sont plus récentes et en développement.

Kilomètres parcourus par les usagers à vélos TAN LIB	Cumul Oct 2017 à fin janv 2020	2017	2018	2019	2020	2021	cumul depuis Oct 2017
VÉLOS A ASSISTANCE ELECTRIQUE	275 584		66 000	201 086	221 130	607 620	1 104 334
VÉLOS LIBRE SERVICE (2021 = 7 stations - 50 vélos électriques & 2020 = 6 stations - 50 vélos - ouvert le 24/01/2020)					4 800	10 703	15 503
VÉLOS CARGO (mise en service le 01/03/2021)					0	2 606	2 606
TROTTINETTES (reprise du service le 22/01/2020)				8 886	1 991	2 749	4 740
TOTAL KM VAE + VLS + Vélos CARGOS + Trottinettes	275 584	0	66 000	209 972	227 921	623 678	1 127 183

4.4. Les km covoiturés

Les km covoiturés représentent 1.059 km en 2020 pour 127 inscrits et 25 annonces compatibles soit 42 km par usager en moyenne sur l'année 2020.

Rapport Annuel 2020 TANLIB	2019	2020
Km covoiturage	870	1059
Nb Inscrits	108	127
Annonces Compatibles	20	25
Distance parcourue par usager (annonce con	43,5	42,36

4.5. La fréquentation

La fréquentation est de **5.040.181 voyages en 2021** dont :

- 4.103.368 voyages sur les lignes urbaines et les 2 navettes de centre-ville (81%) ;
- 772.407 voyages sur les circuits scolaires (15%) ;
- 127.927 voyages sur les lignes périurbaines (3%) ;
- 34.715 voyages sur le TAD et le TPMR (1%).

Fréquentation (nb de voyages)	2017	2018	2019	2020	2021	Poids 2021
N° et nom des lignes et services de transport	sept à déc	janv à déc	janv à déc	janv à déc	janv à déc	janv à déc
L 01 PUN <=> Chauray	571 642	1 391 018	1 499 773	1 083 467	1 245 158	25%
L 02 Brizeaux CAF <=> Bessines	180 354	554 576	739 480	505 374	595 703	12%
L 03 PUN <=> Terre de Sport	196 199	460 725	501 490	331 905	399 751	8%
L 04 Aiffres <=> Ste Pezanne	244 641	576 791	557 085	359 836	440 614	9%
L 05 Chauray <=> Chaintre Brulée	193 763	584 263	622 856	407 585	499 722	10%
L 06 ITEP / St Liguire <=> Brèche / Coubertin	171 766	437 427	382 435	205 079	243 789	5%
L 07 Maisons Rouges <=> pôle Atlantique	119 619	367 960	345 735	229 127	270 459	5%
L 08 Surimeau <=> Brèche / Hôpital	0	31 678	134 629	124 150	153 172	3%
L 09 pôle Atlantique <=> Villon / Curie ou TJMain	0	5 880	22 500	12 949	17 012	0%
L 10 Cholette <=> M Rouges / 30 Ormeaux			12 858	32 074	38 832	1%
la navette centre-ville (Brèche)	69 935	175 704	176 588	116 565	161 322	3%
la navette centre-ville (Colline St André)			14 783	29 902	37 834	1%
cimetière D101		396	651	408	570	0%
cimetière D102		117	176	146	148	0%
Occasionnels TNA		3 196	2 807	3 077	7	0%
Scolaires TNA	0	20 558	41 825	36 261	49 722	1%
L 20 rég Mauzé <=> Niort Brèche	22 472	57 666	61 925	49 164	52 319	1%
L 21 rég St Hilaire la Palud <=> Niort Brèche	5 754	12 238	21 221	13 636	18 040	0%
L 22 rég Coulon <=> Niort Brèche	17 931	40 485	41 684	30 846	42 800	1%
L 23 rég St Maxire <=> Niort gare SNCF	0	103	781	623	1 195	0%
L 24 rég St Gelais <=> Niort gare SNCF	4 596	11 893	15 078	8 265	11 931	0%
L 26 rég Granzay Gript <=> Niort Brèche	0	113	1 490	1 244	1 642	0%
navette 2 Bessines rég	0	1 795	433	356	823	0%
TAD	3 567	11 349	11 954	6 284	7 134	0%
TPMR	7 552	24 036	31 040	20 984	27 581	1%
Occasionnels SST		19	0	111	217	0%
Scolaires SST	229 837	516 603	485 009	432 671	722 685	14%
TOTAL VOYAGES	2 039 628	5 286 589	5 726 284	4 042 086	5 040 181	100%
sous total VOY urbains (navettes, L1 à L10)	1 747 919	4 586 022	5 010 210	3 438 013	4 103 368	81%
sous total VOY péri rég (L20 à L26)	50 753	122 498	142 180	103 775	127 927	3%
sous total VOY TAD TPMR	11 119	35 385	42 994	27 268	34 715	1%
sous total VOY scolaires (propre + SST)	229 837	537 161	526 834	468 932	772 407	15%
sous total VOY divers (souvenir, occas, nav2 Bessines)	0	5 523	4 067	4 098	1 765	0%
TOTAL VOYAGES	2 039 628	5 286 589	5 726 284	4 042 086	5 040 181	100%
sous total voyages en propre	1 747 919	4 607 093	5 052 862	3 474 828	4 153 808	82%
sous total voyages sous traités	291 709	679 496	673 422	567 258	886 373	18%

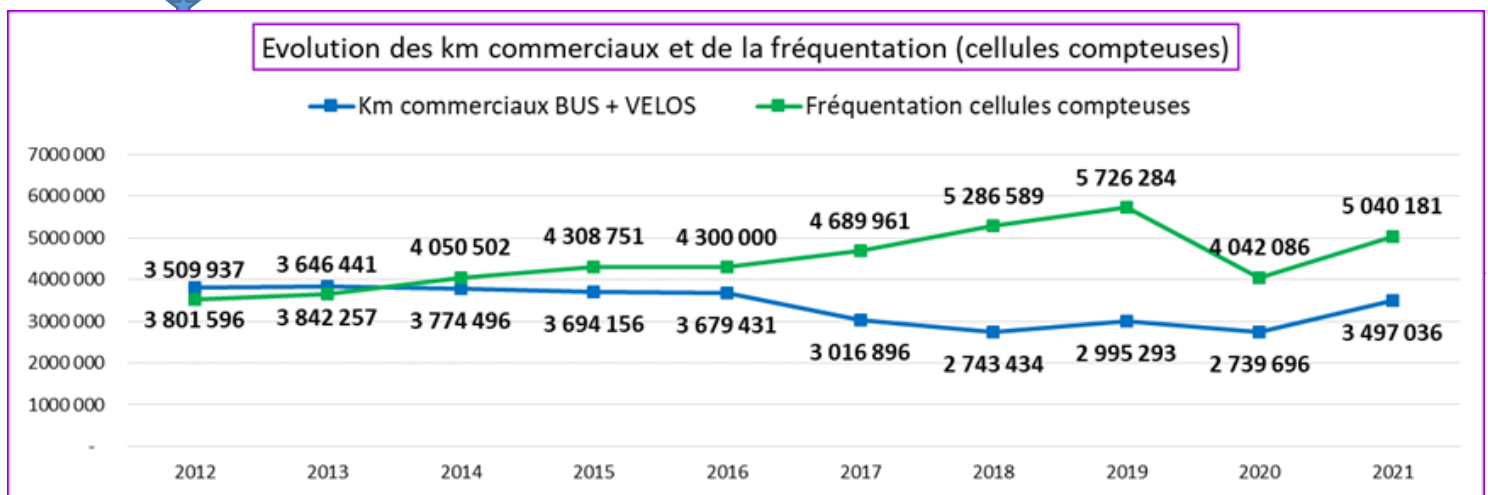
4.6. L'évolution de la fréquentation Bus

La fréquentation bus suit l'évolution de l'offre bus de 2012 à 2016 puis décolle avec la gratuité à partir de septembre 2017 alors que l'offre de transport public est optimisée (-25% en 2018 / 2016).

A noter qu'à partir de 2017 avec le passage à la gratuité, les voyages sont mesurés avec les cellules compteuses.

En 2020, on note l'impact fort de la COVID et le redressement de la fréquentation en 2021 (88% du niveau de 2019) et la hausse de l'offre kilométrique en raison de l'intégration des circuits scolaires transférés par la région à la CAN en septembre 2020.

Dans le graphe ci-dessous, l'offre kilométrique commerciale intègre à la fois les km Bus (2,5 M km) et les 623.678 km parcourus à vélos Tanlib (VAE, VLS, Trotinettes).



Intégration en année pleine des circuits scolaires affrétés auparavant par la région (convention) dans la DSP.

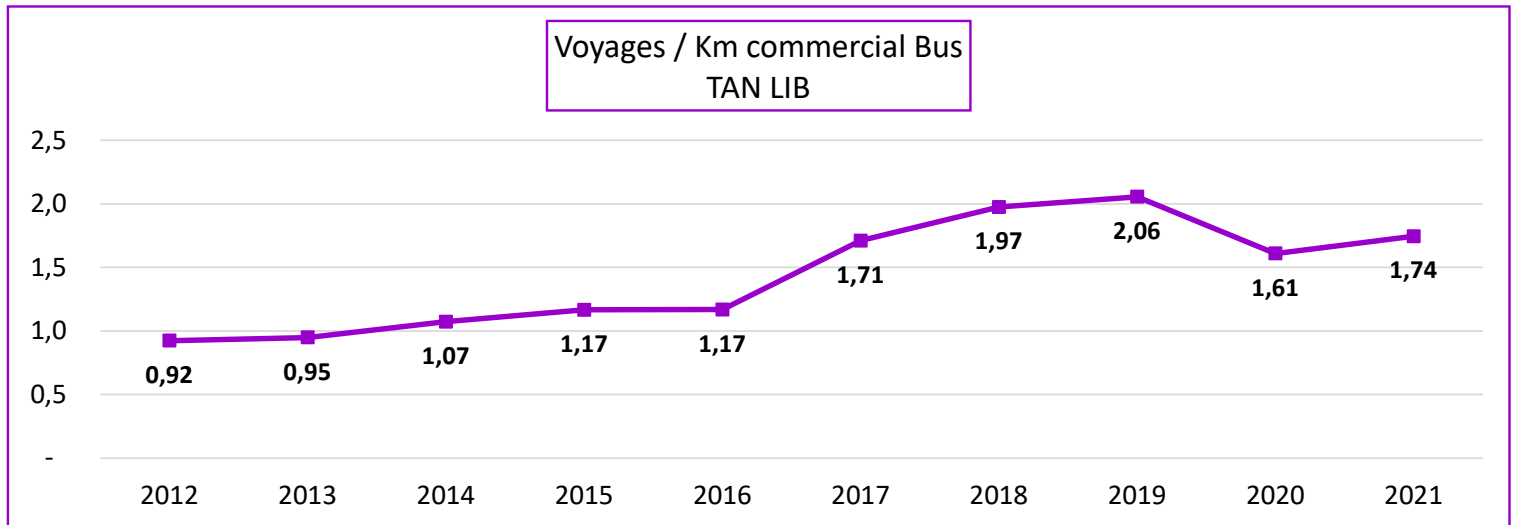
4.7. Les voyages par kilomètre commercial

Les voyages par km commercial par ligne de bus s'établissent à 1,74 en 2021 contre 1,17 en 2016 avant la gratuité. On note sur le graphique l'impact fort du passage à la gratuité sur les voyages entre 2017 et 2019 ; l'année 2020 avec la pandémie COVID marque un retrait et dès 2021, la fréquentation au km commercial augmente à nouveau.

On observe des différences selon les lignes et les zones desservies :

- 2,22 voyages par km commercial sur les lignes régulières urbaines en zone dense ;
- 1,74 voyages scolaires par km commercial en moyenne ;

- Les autres services affichent un taux de voyages au km commercial inférieur à 1 (lignes périurbaines, TAD, TPMR).



Réseau TAN LIB	Km commerciaux 2021	Voyages 2021	Voyage / Km commercial
sous total VOY urbains (navettes, L1 à L10)	1 844 324	4 103 368	2,22
sous total VOY péri rég (L20 à L26)	211 766	128 750	0,61
sous total VOY TAD TPMR	386 492	34 715	0,09
sous total VOY scolaires (propre + SST)	442 990	772 407	1,74
sous total VOY divers (souvenir, occas, nav2 Bessines)	3 844	942	0,25
TOTAL KM COMMERCIAUX	2 889 416	5 040 181	1,74

Réseau TAN LIB	Km commerciaux 2021	Voyages 2021	Voyage / Km commercial
L 01 PUN <=> Chauray	429 798	1 245 158	<u>2,90</u>
L 02 Brizeaux CAF <=> Bessines	165 834	595 703	<u>3,59</u>
L 03 PUN <=> Terre de Sport	196 758	399 751	<u>2,03</u>
L 04 Aiffres <=> Ste Pezenne	199 217	440 614	<u>2,21</u>
L 05 Chauray <=> Chaintre Brulée	281 147	499 722	1,78
L 06 ITEP / St Liguairé <=> Brèche / Coubertin	130 628	243 789	1,87
L 07 Maisons Rouges <=> pôle Atlantique	164 593	270 459	1,64
L 08 Surimeau <=> Brèche / Hôpital	115 162	153 172	1,33
L 09 pôle Atlantique <=> Villon / Curie ou TJMain	18 678	17 012	0,91
L 10 Cholette <=> M Rouges / 30 Ormeaux	62 962	38 832	0,62
la navette centre-ville (Brèche)	54 457	161 322	<u>2,96</u>
la navette centre-ville (Colline St André)	25 090	37 834	1,51
cimetière D101	853	570	0,67
cimetière D102	250	148	0,59
Occasionnels urbain	2 742	7	0,00
Scolaires en propre	11 386	49 722	<u>4,37</u>
TOTAL KM COMMERCIAUX EN PROPRE	1 859 554	4 153 815	2,23
L 20 rég Mauzé <=> Niort Brèche	87 513	52 319	0,60
L 21 rég St Hilaire la Palud <=> Niort Brèche	44 147	18 040	0,41
L 22 rég Coulon <=> Niort Brèche	52 123	42 800	0,82
L 23 rég St Maxire <=> Niort gare SNCF	3 122	1 195	0,38
L 24 rég St Gelais <=> Niort gare SNCF	13 265	11 931	0,90
L 26 rég Granzay Gript <=> Niort Brèche	7 568	1 642	0,22
navette 2 Bessines rég	4 029	823	0,20
TAD	56 876	7 134	0,13
TPMR	329 616	27 581	0,08
Occasionnels SST	0	217	
Scolaires SST	431 604	722 685	1,67
TOTAL KM COMMERCIAUX EN SST	1 029 862	886 366	0,86
TOTAL	2 889 416	5 040 181	1,74

4.8. La méthodologie de comptages des voyages

La méthodologie de mesure de la fréquentation des bus est basée sur :

- le comptage des voyages par cellules compteuses ;
- des enquêtes emprises commerciales ont été réalisées en 2018 et 2021 ;
- des enquêtes Profil des usagers et Origine – Destination et mobilités des titres ont été réalisées en 2006, 2012, 2015 et une enquête est prévue en 2022 ;
- des enquêtes satisfaction ont été réalisées en 2018 et 2020.

Sur le réseau Tanlib, tous les véhicules sont équipés en cellules compteuses pour une meilleure mesure de la fréquentation sur l'intégralité du réseau de transport public.

4.9. Les parkings relais

La CAN a mis en services 3 parkings relais (P+R) à Niort et Aiffres, offrant un stationnement gratuit longue durée couplée à un transport en bus pour rejoindre le centre de Niort :

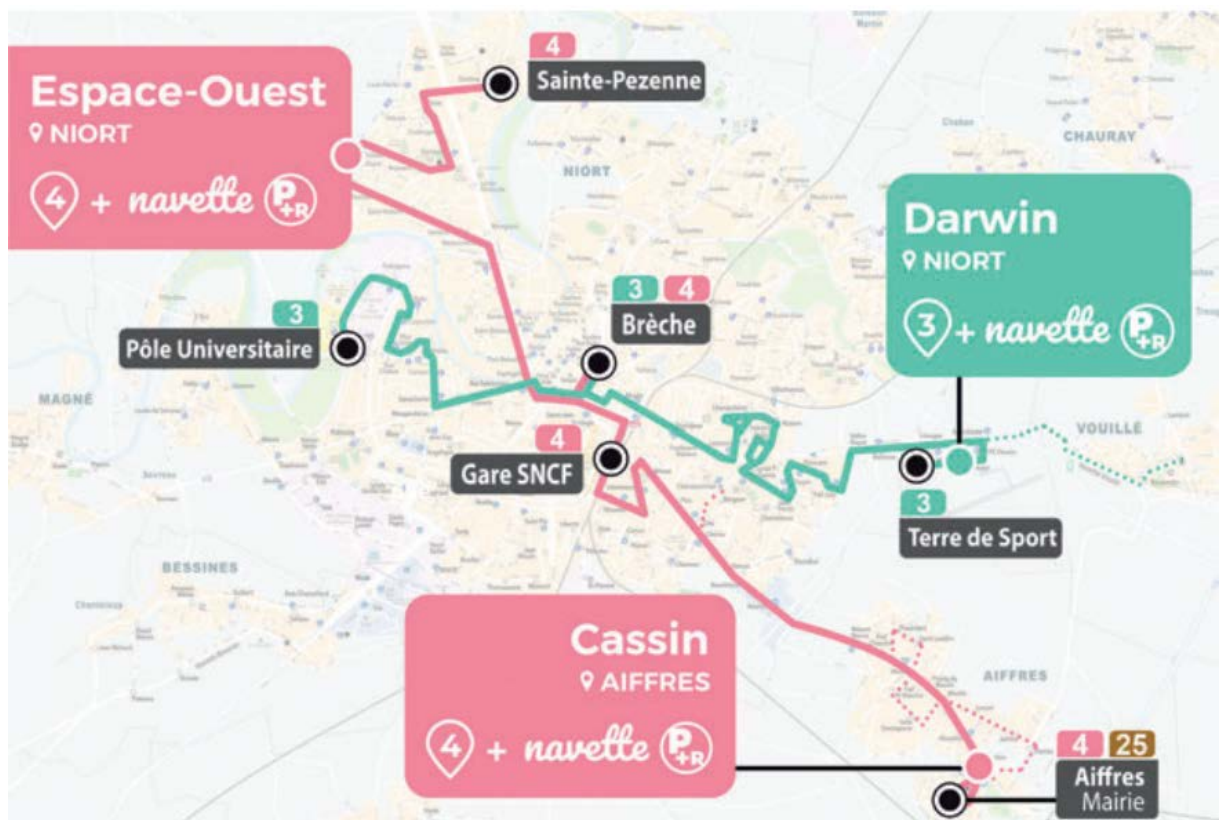
- P+R Espace Ouest à Niort situé sur le parking Casino et desservi par la ligne de bus n°4 ;
- P+R Darwin à Niort en face de l'Acclameur desservi par la ligne de bus n°3 ;
- P+R Cassin à Aiffres rue du Bourg, desservi par les lignes de bus n°4 et 25.

Au départ des P+R des navettes spéciales sur réservation à destination de La Brèche ou de la Gare sont proposées. Les horaires sont en concordance avec les départs et arrivées de trains en gare de Niort.

Des aménagements ont été réalisés aux P+R tels que l'accessibilité des arrêts de bus, la pose d'une signalétique P+R, le guidage des automobilistes et l'installation d'abris vélos sécurisés.

Le nombre d'utilisateurs a été de 2 en 2020 pour 20 réservations.

Trois autres projets de parkings relais sont à l'étude au niveau des différentes entrées de ville (avenue de Paris (ligne 1, 5, 7 et 10), avenue de La Rochelle (ligne 2) et avenue de la Venise Verte (ligne 6).



4.10. Le personnel

Le personnel est composé au 31 décembre 2020 d'un effectif moyen annuel de 128 agents ETP dont 122 agents permanents, 4 agents mis à disposition (MAD) par le groupe et 2 agents en alternance :

- 97 Conducteurs ;
- 9 agents d'exploitation – qualité – reporting ;
- 7 agents parc et maintenance dont 1 alternant ;
- 3 agents RH – administration et paie dont 1 MAD ;
- 1 comptabilité & contrôle de gestion MAD ;
- 5 agents à l'agence commerciale ;
- 4 agents marketing / numériques dont 1 alternant et dont 1 MAD ;
- 1 agent d'exploitation méthodes ;
- 1 directeur général MAD.

La pyramide des âges met en évidence une ancienneté assez élevée ; 51 agents ont 55 ans ou + (42%) :

Tranche Age	Nb Agents	Total	Total
20 - 24	1	14	11%
25 - 29	1		
30 - 34	3		
35 - 39	9		
40 - 44	11	57	46%
45 - 49	17		
50 - 54	28		
55 - 59	39	51	42%
60 - 64	11		
65 & +	1		
TOTAL	122	122	100%

L'ancienneté montre que 50% des agents ont + de 10 ans d'ancienneté et 12% ont plus de 20 ans :

Ancienneté	Nb Agents	Poids
< 5 ans	27	22%
6 à 10 ans	33	27%
11 à 20 ans	46	38%
+ 20 ans	15	12%
TOTAL	122	100%

L'absentéisme concerne principalement les conducteurs et les agents d'exploitation. Le taux global d'absentéisme était de 9,80% en 2019 et de 15,36% en 2020 avec la COVID (18,14% pour les conducteurs).

Les jours de grève ont été de 1 jour en 2020 (appel national contre la réforme des retraites) et de 4 jours en 2019.

La masse salariale s'élève à 6,2M€ environ en 2020 (46,4% des charges environ).

4.11. Le parc de véhicules et les biens

Le parc des véhicules total est composé au 31 décembre 2020 de 126 véhicules dont :

- 54 véhicules exploités en propre par le délégataire ;
- 72 véhicules en sous-traitance.

Parc au 31 12 2020	Nb véhicules en propre
Articulés	2
Standards	38
Gabarits Réduits	9
Minibus navettes	5
TOTAL Véh en propre	54
Parc au 31 12 2020	Nb véhicules en sous-traitance
Cars	58
Minibus TAD	3
Véh Légers TAD	3
Minibus TPMR	8
TOTAL Véh en sous-traitance	72
PARC TOTAL	126

Nota Bene : 19 véhicules supplémentaires ont été introduits dans le parc en sous-traitance pour réaliser les circuits scolaires transférés par la Région à la CAN à compter du 1^{er} septembre 2020.

L'âge moyen du parc est au 31 décembre 2020 de :

- 9,4 ans pour le parc en propre ;
- 9 ans pour les cars en sous-traitance ;
- 5,4 ans pour les véhicules TAD & TPMR en sous-traitance.

La taille des véhicules en nombre de places assises est la suivante :

- 2 articulés : 1 de 168 places totales (39 assises) et 1 de 138 places totales (29 assises) ;
- les bus standards sont en majorité des 110 places ;
- les 5 minibus en propre comptent 2 minibus 13 places assises (24 places totales) et 3 minibus 10 places assises (29 places totales) ;
- les 9 gabarits réduits en propre sont 1 véhicule de 18 places assises (92 places totales), 7 véhicules de 17 places assises (73 places totales), 1 véhicule de 16 places assises (63 places totales) ;
- les 58 cars en sous-traitance disposent entre 51 et 63 places et se répartissent comme suit :

63 places	60 places	59 places	57 places	56 places	55 places	52 places	51 places
10	1	28	3	1	13	1	1

- Les véhicules en sous-traitance pour le TAD sont 1 minibus 22 places pour le TAD et les autres véhicules sont des 5 à 9 places maximum.

4.12. Le dépôt des bus rénové et étendu

Le dépôt des bus est mis à disposition par l'autorité délégante. Compte tenu de l'engagement dans la transition énergétique et écologique en faveur du bioGNV, et de l'électrique la CAN a conduit des études pour étendre la superficie du dépôt bus avec une surface globale de 2,2 hectares permettant d'y construire un nouveau bâtiment sans perturber l'activité du dépôt existant. La mise en exploitation est prévue pour 1^{er} semestre 2025.

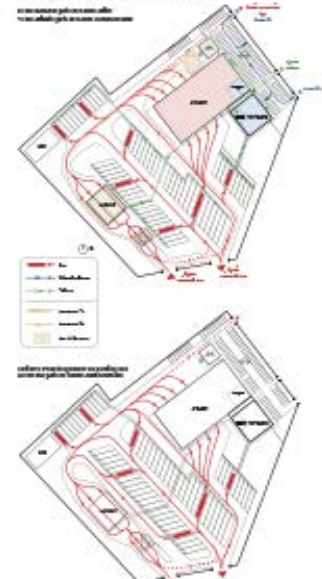


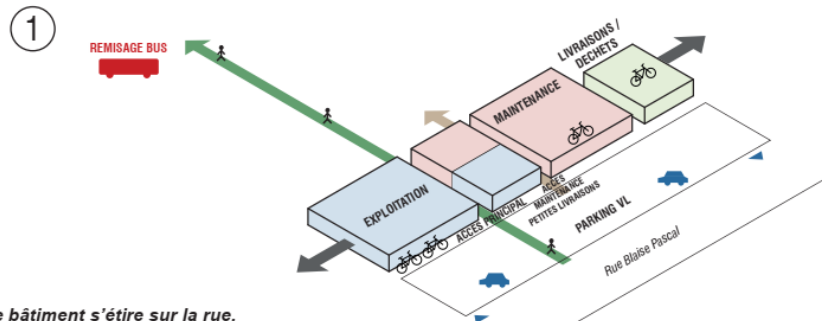
Vue aérienne depuis le sud-est

Plan masse, intégrant du projet dans le site, principaux passages et sens de circulation | Ech. 1/400

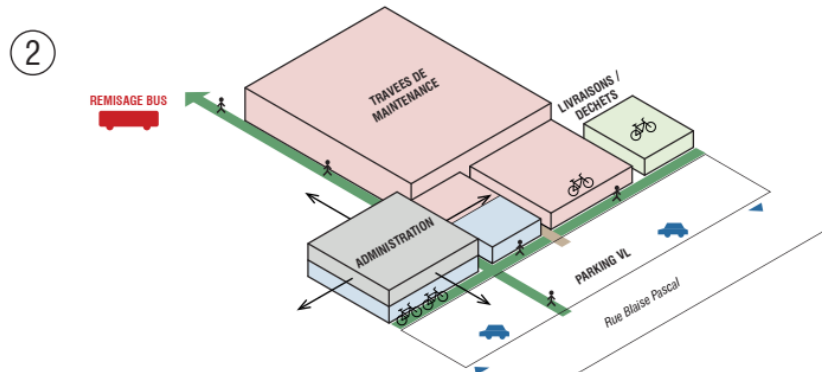


Plan masse, fonctionnement en flux | Ech. 1/1000

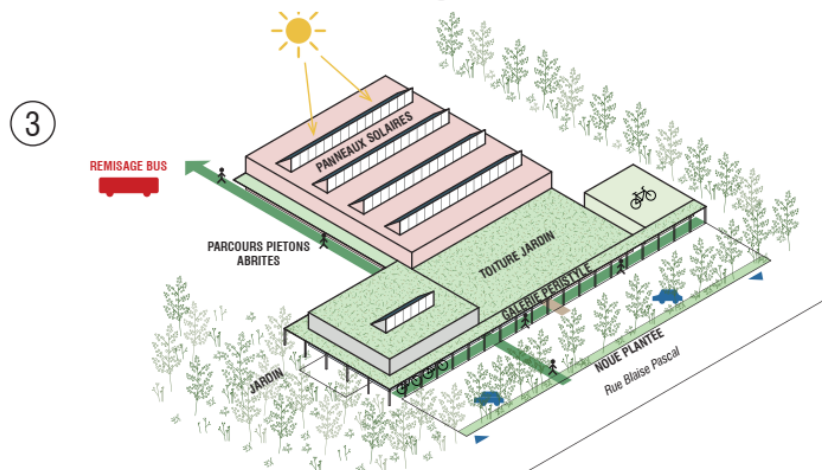




Le bâtiment s'étire sur la rue.



Le péristyle réunit les fonctions et affirme une horizontalité franche. Les volumes de l'administration et des ateliers émergent.



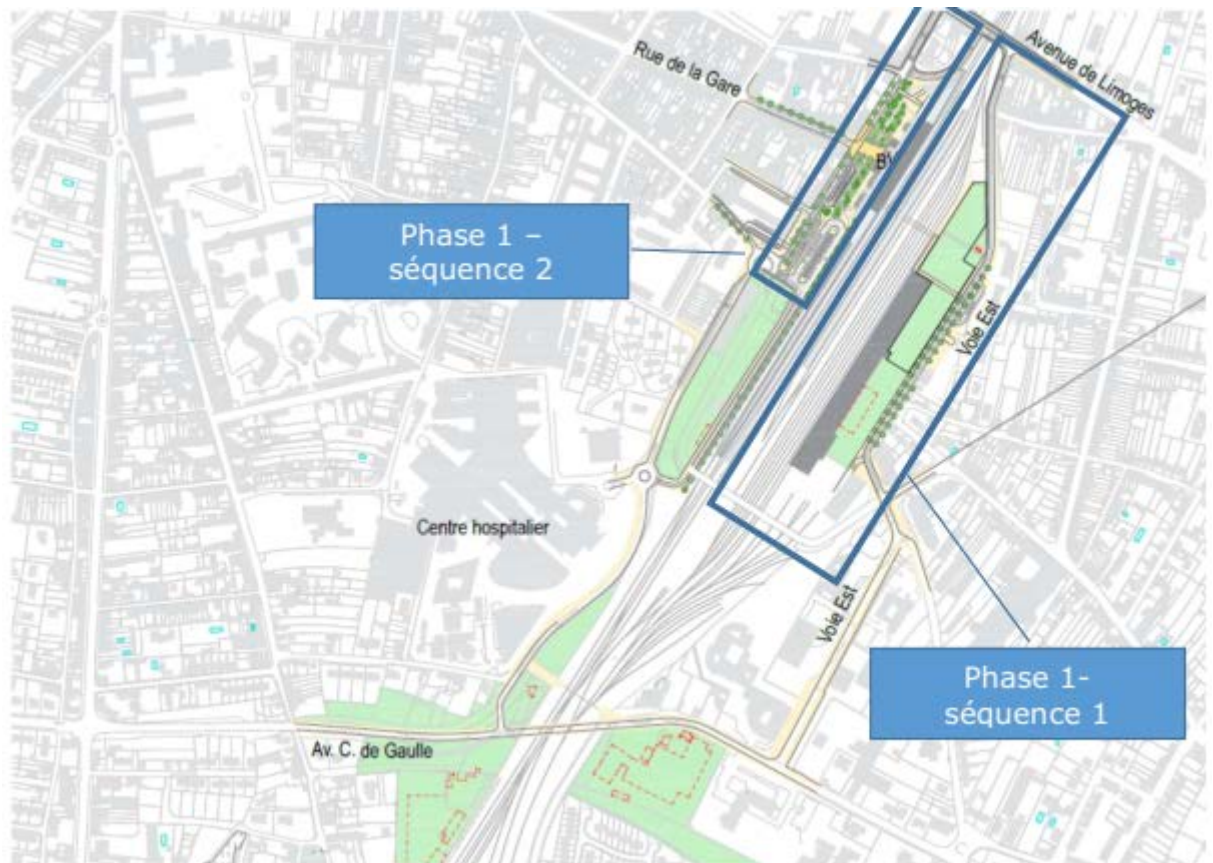
Le bâtiment exprime un projet écologique.

4.13. Les autres équipements

L'autorité délégante met à disposition l'ensemble des biens nécessaires à l'exploitation du réseau dont les matériels roulants (bus, vélos, trottinettes), le système d'aide à l'exploitation et à l'information, le système des cellules compteuses, les infrastructures d'énergie, les arrêts et stations, le mobilier urbain, le dépôt et ses équipements.

4.14. Le projet de pôle d'échange multimodal de la gare de Niort

Un projet de pôle d'échange multimodal à la gare de Niort est prévu comme suit :



L'objectif est de créer une boucle pour la circulation autour de la gare et d'offrir un accès qualitatif à l'arrière de la gare et doter l'avant de la gare d'un aménagement qualitatif et fonctionnel au niveau des mobilités.

Les travaux sont prévus en deux phases pour ne pas perturber la desserte en bus de la gare :

Phase 1 - Arrière de la gare :

- création d'une voie de contournement de la gare ;
- reconfiguration, voire extension d'un parking longue et moyenne durée de 400 à 450 places.

Phase 2 - Façade avant du bâtiment voyageurs, abords de la gare :

- réalisation d'un pôle d'échange multimodal paysager, qualitatif et végétalisation pour un parvis apaisé devant le bâtiment voyageur ;

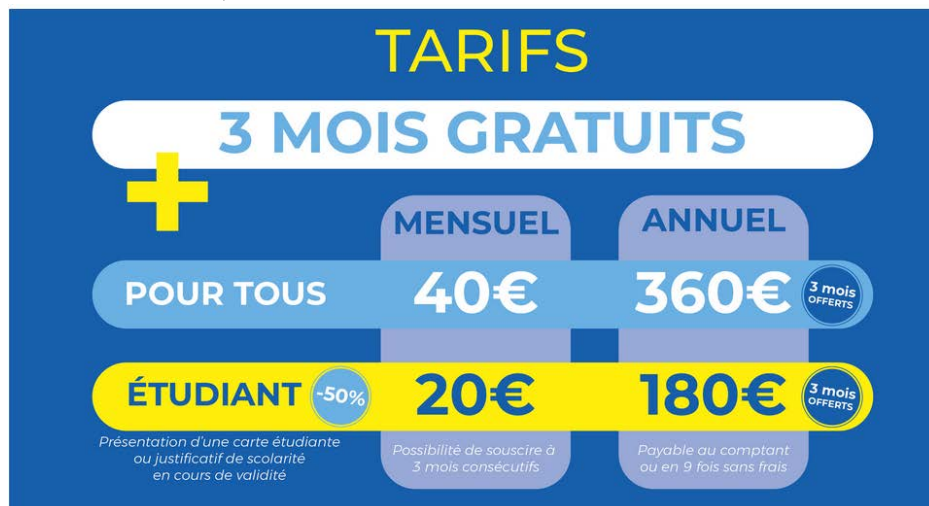
- des transports en commun implantés à proximité de l'entrée de la gare avec :
 - la création d'une gare routière (6 quais minimum) pour les cars des liaisons régionales et les cars du réseau tanlib réalisant leur terminus en gare,
 - les bus du réseau urbain et les cars de l'agglomération intégrés le long de la RD 740.

Les travaux débuteront fin 2022 – début 2023 pour une durée de 2 ans environ (Ouest : 8 à 12 mois, Est : 8 à 12 mois). La mise en exploitation du pôle d'échange est ainsi prévue pour 2025 idéalement.

4.15. La tarification

Depuis le 1^{er} septembre 2017, les transports publics sont gratuits. Le périmètre des services gratuits est le suivant :

- gratuité des transports collectifs urbains (bus, car, ...) ;
- gratuité de l'usage des lignes routières régionales pénétrantes dans le territoire de la C.A.N. (convention passée avec la Région Nouvelle-Aquitaine) uniquement pour les déplacements à l'intérieur du ressort territorial de l'autorité déléguée ;
- gratuité des TER pour les scolaires uniquement ;
- offre de location longue durée de vélo à assistance électrique, vélo cargo et trottinettes :
 - location gratuite d'un vélo à assistance électrique jusqu'à 3 mois (payant au-delà de 3 mois, avec un abonnement au mois ou à l'année) avec dépôt d'une caution de 550 €



- mise à disposition gratuite d'une trottinette électrique pendant 2 mois (dépôt d'une caution de 800 €) puis possibilité d'un abonnement au mois (20€) ou à l'année (180€),
- essai gratuit d'un vélo cargo à assistance électrique pendant 1 mois (dépôt d'une caution de 1.100 euros),

- location d'un vélo à assistance électrique en libre service 24h/24h et 7j/7j avec prix de 0,03 € la minute si utilisation occasionnelle ou 20 minutes gratuites si prise d'un forfait (semaine, mois ou année) puis 0,03 €/ minute au-delà (cette nouvelle tarification est mise en place depuis le 23 mai 2022),



Tarification de janvier 2020 à mai 2022



- gratuité des parkings relais réservés aux usagers du réseau de transport public ;
- accès payant au covoiturage et mise en relation gratuite (système géré de manière extérieure, le Délégué assure la mise en relation et en correspondance des services de déplacements publics collectifs).

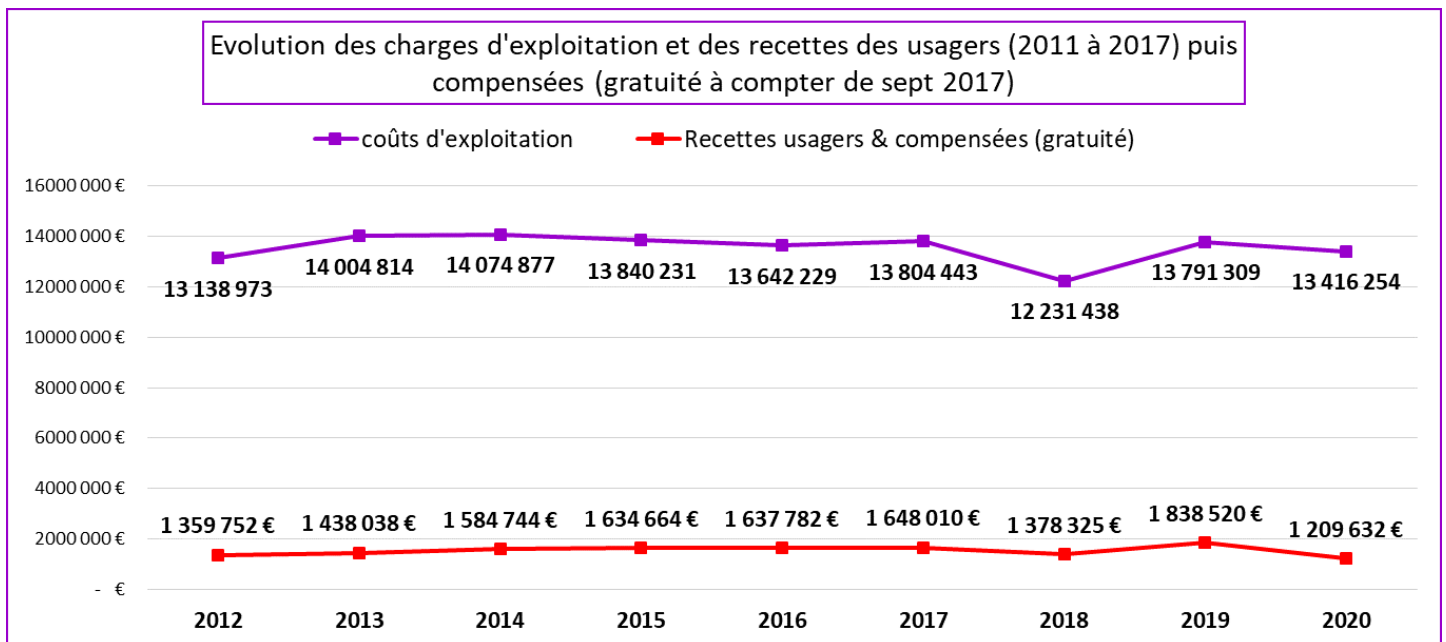
4.16. L'équilibre financier du réseau global Tanlib

Le réseau global Tanlib représente en 2020 un chiffre d'affaires d'exploitation d'environ 13,416 M€

L'équilibre financier est réalisé comme suit :

- 1.209.632 € de recettes tarifaires compensées par l'autorité délégante sur la base des voyages comptés au réel (cellules compteuses) ;
- 132.000 € d'autres produits dont :
 - o 29.000 € de recettes publicitaires,
 - o 99.203 € de prestations de services (recettes vélos),
- 11.818.344 € de contribution financière forfaitaire de l'autorité délégante.

La participation financière totale de la CAN (contribution et recettes compensées) est de 13 M€ (11,82 M€ + 1,2 M€) soit 99% des produits d'exploitation.



5. La présentation des différents modes de gestion envisageables

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

En matière de services publics de transport, cette liberté est encadrée par les dispositions de la Loi d'Organisation de la mobilité dite LOM, du 24 décembre 2019, aujourd'hui codifiée au sein du Code des transports.

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

- soit en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial :
 - en régie directe,
 - ou en régie personnalisée (EPIC),
 - ou en Société Publique Locale (SPL),
- soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention avec l'autorité organisatrice :
 - la gestion déléguée par délégation de service public,
 - la gestion externalisée par marché public.

La société exploitante titulaire de l'une ou l'autre de ces conventions pouvant être une société à capital privé (entreprises de transport privée), majoritairement public (SEM) ou totalement public (Société Publique Locale - SPL).

Chaque mode de gestion permet a priori de répondre de manière équivalente aux objectifs de service public.

Le choix du mode de gestion est une décision stratégique et politique, que, la collectivité doit conduire dans un souci de bonne gestion des deniers publics sur la base des avantages et des inconvénients de chaque mode de gestion. Ces avantages et inconvénients peuvent être énoncés sur un plan général (maîtrise du service, gestion du personnel...), mais doivent être examinés de manière spécifique au regard, d'une part, du service public en cause, et d'autre part, des contraintes et structures internes de la collectivité concernée.

Les critères de choix entre les différents modes de gestion concernent donc principalement :

- les aspects de gestion, et notamment, s'agissant du service public des transports, la gestion du personnel ;
- les aspects techniques et les risques industriels liés, la sécurité des personnes (agents et usagers du service) ;
- les aspects financiers, le coût du service et son efficacité (l'efficacité au regard des moyens et coûts mis en œuvre).

5.1. La gestion directe

La gestion d'un service public en régie signifie que le service public est directement géré et exploité par la personne publique dont il dépend.

Les articles L. 1221-3 et suivants et R. 1221-1 et suivants du Code des transports distinguent en la matière :

5.1.1. La régie à simple autonomie financière

La régie à simple autonomie financière ne dispose pas de la personnalité morale ; il s'agit d'une structure interne à la collectivité. Elle bénéficie d'une relative indépendance par rapport aux autres services de la collectivité, mais reste placée sous l'autorité directe du Président de la Communauté d'Agglomération. Les principales décisions sont prises par le conseil communautaire, après avis le cas échéant d'un conseil d'exploitation.

Du point de vue financier, la régie directe a un budget annexe dont l'équilibre est assuré par le budget général de la collectivité (subvention d'équilibre).

La régie directe implique de gérer directement les relations sociales avec les employés. Cette gestion est complexifiée par la coexistence d'agents de statut public et de statut privé. L'équilibre des relations sociales au sein de la régie est également perturbé par l'obligation de reprise des acquis sociaux du personnel actuel.

5.1.2. La régie individualisée sous forme d'Établissement Public Industriel et Commercial (EPIC)

La régie individualisée sous forme d'Établissement Public Industriel et Commercial (EPIC), doté de la personnalité morale. Il s'agit d'un établissement public distinct de la Communauté d'Agglomération, doté d'une plus grande autonomie.

Elle est administrée par un conseil d'administration lui-même distinct du conseil communautaire et dirigée par un directeur (statut d'agent de droit public contractuel).

Un EPIC est une entreprise de transport à part entière avec une personnalité juridique indépendante de la collectivité locale, un Président, un Conseil d'administration qui prend les décisions, un directeur général qui dispose de la même autonomie de gestion que dans une entreprise privée avec un statut d'agent public.

La collectivité oriente l'organisation et le fonctionnement de l'EPIC à travers les statuts que la collectivité locale rédige et vote en créant l'EPIC.

Le comptable est un agent public nommé par le Directeur départemental des finances publiques ou homologué par lui sur présentation par la collectivité.

L'EPIC est lié à la collectivité organisatrice de la mobilité outre les statuts, par **un contrat d'objectifs** fixé pour une durée d'environ 3 ans qui fixe la consistance et la qualité des services, les obligations de service public, les engagements de fréquentation et les engagements financiers pris pour chaque année du contrat sur la base des tarifs contractuels, des investissements programmés et des moyens proposés de manière prévisionnelle.

L'EPIC reçoit une subvention qui peut être forfaitaire. Mais en cas de déséquilibre financier, la collectivité doit verser une subvention exceptionnelle d'équilibre pour assurer la pérennité de son EPIC.

5.1.3. Le choix entre la régie personnalisée et l'EPIC

La régie directe et l'EPIC sont deux modes d'organisation et de gestion très différents.

Concrètement, l'on peut considérer que le critère le plus important de choix entre les deux formes de régie tient à la problématique de la gestion des ressources humaines, plus complexe dans le cadre d'une régie directe des transports, avec un impératif de gestion différenciée.

Notons que la démarche de création de la régie directe est légèrement plus rapide que la création d'un EPIC.

Mais dans les deux hypothèses, des coûts de transition très importants sont à prévoir pour l'intégration du service (développement des compétences en interne, formation continue, logiciels, équipes de gestion interne, dotation initiale...).

Par ailleurs, la collectivité ne bénéficie pas ou peu d'effet d'échelle dans la gestion du service public des transports en régie (carburant, assistance technique, ...).

Certes, elle économise le coût de la marge de l'entreprise et les frais de structure, mais elle doit intégrer des aléas d'exploitation, ainsi que les coûts énoncés ci-dessus.

Quelle que soit la forme retenue, la création d'une régie appelle la fixation d'un montant de dotation initiale, « contrepartie des créances, ainsi que des apports en nature ou espèces effectués par la collectivité de rattachement, déduction faite des dettes ayant grevé leur acquisition et qui sont mises à la charge de la régie. Les apports en nature sont enregistrés pour leur valeur vénale. La dotation s'accroît des apports ultérieurs, des dons et subventions, ainsi que des réserves » (article R. 2221-13 du CGCT). La dotation est ainsi constituée d'apports numéraires et de biens matériels ou immatériels.

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

Le choix entre les deux modes de régie (personnalisée ou en EPIC) peut être opéré au regard du niveau de responsabilité et d'implication de la collectivité, mais d'autres éléments peuvent être pris en compte : organisation de la gouvernance entre la collectivité et l'EPIC (conseil d'administration, direction de l'EPIC) ; modalités de régulation en cas de non-respect du contrat d'objectifs par l'EPIC, modalités de gestion du personnel, incidences budgétaires et comptables ...

Enfin, dans les deux cas, l'intégralité des risques sont portés par la collectivité :

- risques techniques et industriels : sur les charges et sur les aspects techniques (production des services, gestion de l'atelier-dépôt, politique d'entretien et de maintenance) ;
- risques sociaux : gestion du personnel ;
- risques commerciaux : conquête de clients, fidélisation des usagers, promotion, gestion du site Internet, des dépositaires, etc. ;

- risque financier (équilibre de l'exploitation).

D'une manière générale, le passage à une exploitation en régie relève souvent d'une histoire particulière de chaque réseau.

Ainsi, le choix de passer en régie est généralement une façon de mettre en cohérence l'organisation juridique avec le mode de fonctionnement et d'organisation opérationnel.

Le choix d'une exploitation en régie doit donc être mûrement réfléchi, car il engendre une organisation et un fonctionnement très différents d'une gestion déléguée, où l'autorité organisatrice est directement impliquée dans le fonctionnement au quotidien et où elle supporte les risques inhérents à la production, à la gestion sociale du personnel, aux relations commerciales directes avec les usagers, aux charges d'une part, et aux risques commerciaux ainsi que financiers d'autre part, sans oublier la gestion administrative directe (établissement des paies, passation des marchés publics pour les achats, gestion des régies d'avances et de recettes, gestion de la facturation, gestion comptable et fiscale du service, etc.).

Il est important au moment du choix de bien intégrer que les transports publics de personnes, contrairement à d'autres SPIC, demandent un savoir-faire et des compétences larges que n'ont pas forcément en interne les collectivités locales, et nécessitent donc des recrutements de personnel d'expérience pour l'encadrement et la structuration de la régie des transports au-delà de la reprise du personnel exploitant.

5.1.4. La gestion par une SPL

Il convient d'ajouter la gestion sous forme de **Société Publique Locale**, qui s'apparente fortement à une gestion en EPIC.

La SPL est un outil relativement récent, institué par l'article L.1531-1 du Code général des Collectivités Territoriales (CGCT) qui prévoit que :

Les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent créer, dans le cadre des compétences qui leur sont attribuées par la loi, des sociétés publiques locales dont ils détiennent la totalité du capital.

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

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

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

Les sociétés publiques locales (SPL), sociétés anonymes dont le capital est détenu à 100% par des personnes publiques, ont notamment été créées afin de permettre à leurs actionnaires de bénéficier des services de la société sans passer par une procédure de

publicité et de mise en concurrence, dans le respect du droit interne et communautaire de la commande publique.

La création d'une SPL implique nécessairement une autre collectivité territoriale, partenaire public au capital de la SPL. La Communauté d'Agglomération ne peut la créer seule.

Aussi, avant d'envisager une telle structure, il conviendrait de disposer d'un partenaire public s'inscrivant dans une démarche commune avec la Communauté d'Agglomération.

Les collectivités publiques actionnaires de la SPL peuvent, sous certaines conditions, se dispenser de l'application des règles de mise en concurrence pour la dévolution de certains contrats lorsque l'attributaire peut être considéré comme le prolongement de la personne publique elle-même (structure dite « in house »).

Tel est le cas pour la collectivité actionnaire majoritaire d'une société publique locale. L'application du « in house » au bénéfice des actionnaires minoritaires reste soumise à la condition d'un contrôle effectif de ces actionnaires sur la société.

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

Une SPL est donc une forme particulière d'entreprise de transport, avec laquelle une convention peut être passée par la collectivité, en s'affranchissant d'une procédure de mise en concurrence.

Selon le type de contrat, la collectivité peut lui déléguer le risque industriel et, le cas échéant, le risque commercial (DSP), mais, en sa qualité d'actionnaire majoritaire, la collectivité supporte en tout état de cause les risques transférés de manière indirecte.

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

5.1.5. La reprise en régie du service précédemment délégué

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

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

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

entre employeurs successifs). Des difficultés peuvent survenir s'agissant de l'identification du personnel à reprendre dans le cadre légal de l'article L. 1224-1 du code du travail, nécessitant de la définir avec le délégataire sortant et les représentants du personnel. Le sort des avantages collectifs doit faire l'objet d'un examen particulier dans la mesure où ils doivent survivre au moins à titre transitoire. Le cas échéant, de nouveaux accords peuvent s'y substituer par la suite. A signaler que l'adhésion à la convention collective nationale peut susciter des difficultés juridiques en cas de régie dotée de la seule autonomie financière (l'article L. 2233-1 du code de travail n'ayant pas d'équivalent expressément applicable aux collectivités territoriales et donc à ces régies non individualisées).

S'agissant du contrôle exercé par la Communauté d'Agglomération sur sa régie, il est recommandé en la matière la passation d'un contrat à durée déterminée avec la régie personnalisée. Ce type de contrat habituellement dénommé « contrat d'objectif » ou « contrat de service public » permet de satisfaire aux exigences juridiques (notamment, règlement CE n° 1370/2007 du 23 octobre 2007, article 3, dès lors que la régie se voit confier « un droit exclusif et/ou une compensation, quelle qu'en soit la nature, en contrepartie de la réalisation d'obligations de service public »). Un tel contrat permet en outre à la Communauté d'Agglomération de contrôler l'exécution du service et de constater le respect des objectifs fixés.

Des difficultés peuvent survenir en cas de non-respect des objectifs fixés par le contrat d'objectif, dans la mesure où les « pénalités » ou « sanctions » sont in fine supportées par la collectivité responsable de la régie. La responsabilisation du directeur de la régie sur l'application du contrat d'objectif paraît, à cet égard, opportune.

5.1.6. Les avantages et inconvénients de la gestion en régie

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

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

En cas de reprise en régie, la Communauté d'Agglomération ou son EPIC devra se doter des compétences nécessaires à l'exécution du service. Le personnel de l'actuel délégataire affecté au réseau devra être repris et la Communauté d'Agglomération ou son EPIC devrait ainsi maîtriser l'ensemble des aspects sociaux, très importants dans la gestion d'un réseau de transports : gestion du personnel, négociations salariales, formation, management, etc. Le recrutement d'un directeur et d'un comptable sous statut de droit public doivent également faire l'objet d'une attention très particulière et impliquent fortement la Communauté d'Agglomération.

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

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

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

5.2. La gestion déléguée

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

La convention en cause fait en principe l'objet d'une procédure de mise en concurrence en application :

- soit du code des marchés publics ;
- soit du droit des délégations de service public issu notamment de la loi Sapin de 1992, codifiée aux articles L. 1411-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales (CGCT). Sur ce point, il importe de noter que la transposition de la directive « concessions » intervenue en 2016 a modifié le régime juridique des délégations de service public. Ainsi, pour toutes les concessions d'une valeur supérieure à cinq millions d'euros, la directive impose de nouvelles règles, notamment pour la procédure de passation ;
- cependant, dans certaines hypothèses, le contrat peut être passé sans mise en concurrence avec l'entreprise (cf. notamment loi n° 2010-559 du 28 mai 2010 pour le développement des sociétés publiques locales et dispositions spécifiques aux prestations intégrées ou « in house »).

5.2.1. La Délégation de Service Public (DSP)

La délégation de service public est un « contrat de concession au sens de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession et de son décret d'application n° 2016-86 du 1^{er} février 2016, codifié dans l'article L. 1121-1 du Code de la Commande Publique, conclu par écrit, par lequel une autorité délégante confie la gestion d'un service public à un ou plusieurs opérateurs économiques, à qui est transféré un risque lié à l'exploitation du service, en contrepartie soit du droit d'exploiter le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix.

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

Le délégataire peut être chargé de construire des ouvrages, de réaliser des travaux ou d'acquérir des biens nécessaires au service public (Article L. 1121-3 du Code de la Commande Publique et Article L. 1411-1 du CGCT, tel que modifié par l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession).

En d'autres termes, ce mode de gestion permet à la collectivité, de transférer notamment le risque commercial d'exploitation à une personne privée ou publique, tout en assurant si elle le souhaite le financement des investissements.

En effet, les investissements peuvent être réalisés en direct par la collectivité délégante ou bien être délégués le cas échéant au délégataire.

Le délégataire est rémunéré traditionnellement par les redevances perçues sur les usagers du service public, ainsi le cas échéant que par une contribution financière forfaitaire en contrepartie des sujétions de service public imposées par la collectivité.

La délégation de service public est le mode de gestion actuel du service public de transport de la Communauté d'Agglomération du Niortais.

5.2.2. Le marché public

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

Comme le définit le code des marchés public, le marché public est un contrat conclu à titre onéreux entre la Communauté d'Agglomération et un opérateur économique public ou privé, pour répondre à ses besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services (articles 1^{er} et 2 du Code des marchés publics 2006 et article L. 1111-1 du Code de la Commande Publique).

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

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

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

5.2.3. Avantages et inconvénients du marché public

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

Ainsi-le titulaire du marché est notamment considéré comme gérant de deniers publics s'agissant de l'encaissement des recettes, et doit se conformer aux règles de la

comptabilité publique et notamment aux dispositions relatives aux régies de recettes et d'avances des collectivités locales et des établissements publics locaux. Les opérations que les régisseurs effectuent, doivent donc être retracées dans les comptes de la collectivité locale.

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

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

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

Pour la passation du marché public, la collectivité doit définir précisément ses besoins dans le cahier des charges, ce qui implique de préciser la consistance des services (itinéraire de chaque ligne et service ; point d'arrêt ; longueur de la ligne ; nombre de courses selon les différents calendriers ; fiches horaires...), les moyens à mettre en œuvre, les tarifs à appliquer, la politique d'information qui sera menée, les actions commerciales, les enquêtes à réaliser, etc.

5.2.4. Distinction entre le contrat de DSP et le marché public : le critère du transfert d'un risque d'exploitation

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

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

L'ordonnance « concession » n° 2016-65 du 29 janvier 2016 (codifiée à l'article L1411-1 du CGCT et l'article L. 1121-1 du Code de la Commande Publique) est venue préciser la définition du risque d'exploitation :

- la perte potentielle supportée par le délégataire ne doit pas être purement nominale ou négligeable ;
- dans des conditions d'exploitation normales, le délégataire n'est pas assuré d'amortir les investissements ou les coûts qu'il a supportés, liés à l'exploitation du service.

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

5.2.5. Le choix de la SEM

La SEM est une entreprise privée, sa particularité étant la participation d'une collectivité dans le capital.

Le choix de la SEM est celui d'un partenariat institutionnel entre la collectivité et un partenaire privé.

La SEM doit systématiquement être mise en concurrence pour l'attribution d'un contrat, sauf le cas de la SEMOP (SEM à objet particulier), créée pour une durée limitée, avec un partenaire privé lui-même préalablement mis en concurrence.

Les marchés passés par la SEM elle-même sont également soumis aux procédures de mise en concurrence.

Ainsi, les contrats passés par les SEM devront notamment respecter les principes de liberté d'accès à la commande publique, d'égalité de traitement des candidats et de transparence des procédures (article 6 de l'ordonnance codifiée à l'article L. 1212-1 du Code de la Commande Publique).

Une SEM est donc une forme particulière d'entreprise de transport, avec laquelle une convention peut être passée par la collectivité.

La société d'économie mixte locale (SEML), définie aux articles L. 1521-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales, revêt la forme de société anonyme régie par le livre II du Code de commerce.

Les collectivités territoriales et leurs groupements détiennent, séparément ou à plusieurs, plus de la moitié du capital de ces sociétés et des voix dans les organes délibérants. (article L. 1522-1).

En sa qualité de société anonyme, la SEML répond aux règles de droit commun définies par le Code de commerce. Le capital est divisé en actions et il est constitué entre des associés qui ne supportent les pertes qu'à concurrence de leurs apports.

En d'autres termes, la gestion par le biais d'un contrat confié à une SEML s'apparente à la gestion sous forme de régie personnalisée en EPIC, la SEM étant cependant constituée non pas sous forme d'établissement public mais de société anonyme en partenariat avec une entreprise privée minoritaire au capital.

5.3. La délégation de service public appropriée à la gestion spécifique du service public de transport

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

Toutefois, le critère essentiel de distinction est celui du partage des risques, sur les charges d'une part, et sur les recettes tarifaires, d'autre part.

En matière de transport urbain, les risques sur investissements sont rarement délégués.

Le service public de transport présente la situation particulière de ne pas s'équilibrer par les seules recettes issues des usagers contrairement au service public de l'eau potable par exemple ou des remontées mécaniques qui dégagent un résultat excédentaire alors que le service public de transport s'équilibre par une contribution publique de l'autorité délégante.

Par ailleurs, les usagers du service de l'eau potable sont captifs alors que pour la mobilité ils peuvent utiliser un autre moyen de déplacement que les transports publics.

C'est pourquoi, le mode gestion adopté pour chacun de ces services peut être différent. La gestion en délégation de service public est ainsi plus appropriée pour le transport alors que pour le service public de l'eau potable, la régie est par exemple plus opportune.

	Service public de transport	Service public de l'eau
Management des équipes	<ul style="list-style-type: none"> Nécessité de manager des équipes notamment des conducteurs. C'est, quasiment, le cœur du métier. 	<ul style="list-style-type: none"> Le volume du personnel est faible. La gestion sociale est résiduelle.
Investissement	<ul style="list-style-type: none"> Moins important par rapport au fonctionnement. 	<ul style="list-style-type: none"> Activité principale.
Risque commercial lié à l'activité	<ul style="list-style-type: none"> Les usagers disposent d'autres moyens de déplacements que les transports publics. Les usagers "captifs" (ceux obligés d'emprunter les transports en communs) représentent une minorité des personnes se déplaçant : personnes sans voiture (conducteur ou non). Personne ayant des difficultés à se déplacer à pied ou à vélos ou en véhicules motorisés. Par exemple, tous les scolaires ne sont pas des usagers captifs (déplacements à pieds, en vélos, en deux roues, transport par les parents). 	<ul style="list-style-type: none"> Tous les usagers sont "captifs", ils sont contraints de s'approvisionner en eau. Aucune démarche commerciale à faire pour convaincre la population d'utiliser le service public de l'eau potable
Relations avec les usagers	<ul style="list-style-type: none"> Les conducteurs entretiennent une relation directe avec les usagers. 	<ul style="list-style-type: none"> Les agents en charge de produire le service n'ont pas de relations avec les usagers (seulement le service en charge de la facturation).
Caractère déficitaire de l'activité	<ul style="list-style-type: none"> Les recettes commerciales ne couvrent pas les charges d'exploitation ni même les dépenses d'investissements. <p>Les charges sont essentiellement des coûts de personnel.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Le service est équilibré financièrement. Les charges de personnel sont contenues.
Difficulté de gestion	<ul style="list-style-type: none"> La consommation du service a lieu au moment où le service est produit. 	<ul style="list-style-type: none"> La production d'eau a lieu avant la consommation. L'eau peut être stockée en attendant d'être consommée. Le service public est totalement en site propre (conduites d'eau)

Ainsi la gestion d'un service public de l'eau potable reste plus simple que la gestion d'un service public de transport de voyageurs et beaucoup moins risquée du point de vue technique, social, commercial et financier. Elle peut ainsi être facilement réalisée en régie si le délégataire ne produit pas les résultats attendus, contrairement à un service public de transport de voyageurs qui supporte des risques techniques liés à la sécurité des personnes sociaux, commerciaux, économiques et financiers.

5.4. Le portage ou la délégation des risques

Le réseau de transport Tanlib est géré en délégation de service public avec une entreprise de transport dont c'est le métier. Aujourd'hui, de grands groupes de transport français occupent une place prédominante dans le marché des transports publics de voyageurs dans le monde.

La gestion d'une entreprise de transport public de voyageurs exploitant un réseau dans un territoire est un enjeu fort impliquant la prise en charge de nombreux risques parmi lesquels :

Le risque commercial : l'usage du bus n'est pas obligatoire ; il existe de nombreux autres modes de déplacements et un réseau de mobilité irriguant de manière performante le territoire de la Communauté d'Agglomération est un gage de qualité de vie et d'attractivité, donc de développement du territoire et de ses activités. L'entreprise exploitante dont c'est le métier développe à la fois une production de service de qualité et une politique commerciale pour inciter les personnes à utiliser les modes de transports collectifs, actifs et partagés plutôt que la voiture individuelle.

Le risque lié à l'entretien maintenance des biens pour assurer la sécurité des personnes dont les véhicules qui est fondamentale à plusieurs niveaux : la sécurité des personnes et des agents travaillant sur le réseau pour éviter tout risque d'accident lié à un mauvais entretien ou une maintenance déficiente ou insuffisante ; la qualité du service rendu : les véhicules sont le premier vecteur de qualité et d'attractivité du service ; **la pérennité du patrimoine** dans lequel la collectivité a investi qui permet d'avoir des véhicules d'une durée de vie importante sans défaillance majeure.

Le risque social : une entreprise de transport est avant tout une entreprise de main d'œuvre et la gestion du personnel est la préoccupation numéro 1 avec les clients du directeur de l'entreprise. Il est important de bien gérer les carrières, de bien négocier les accords et protocoles de travail, de veiller au respect du règlement intérieur, d'assurer des formations pour la montée en compétence du personnel, de gérer le social et le dialogue au sein de l'entreprise et de bien négocier les négociations annuelles des salaires qui sont obligatoires sans avoir des hausses non maîtrisées des rémunérations au regard du travail réalisé et sans voir le taux d'absentéisme augmenter du fait d'une démotivation du personnel ou d'un projet d'entreprise qui serait soit absent, soit non motivant. Le directeur de l'entreprise de transport a un rôle dans la politique sociale du personnel qui est fort.

Le risque financier : l'activité de service public de l'entreprise de transport ne permet pas de dégager un surplus financier pour assurer le financement des investissements et la pérennité de l'entreprise. Le directeur doit donc assurer l'équilibre financier dans le respect du meilleur rapport qualité – prix. L'exercice n'est pas simple et des arbitrages sont à faire en permanence au sein de l'entreprise impliquant un contrôle de gestion et une politique financière stricte.

Ces principaux risques sont supportés par l'entreprise délégataire selon un partage des responsabilités bien défini dans les contrats de délégation de service public, préservant la collectivité organisatrice de la mobilité et lui permettant ainsi de pouvoir conduire sa politique de mobilité, de ne pas être absorbée en permanence par la gestion du quotidien ce qui nuirait à la conduite de sa politique et de ne pas avoir à intégrer en interne dans les services de la collectivité des compétences idoines, compétences qui sont développées dans le secteur privé pour l'essentiel et assurant les collectivités d'une gestion performante par des entreprises dont c'est le métier et la compétence.

5.5. Conclusion sur le choix du mode de gestion

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

Toutefois, le critère essentiel de distinction est celui du partage des risques, sur les charges d'une part, et sur les recettes tarifaires, d'autre part.

En matière de transport public urbain, les risques sur investissements sont rarement délégués.

Le choix entre gestion directe et gestion déléguée dépend également du souhait et de la capacité de la collectivité à s'impliquer dans la gestion et l'exploitation des transports publics. Jusqu'à présent la CAN a délégué la gestion du réseau Tanlib par contrat de délégation de service public et les résultats obtenus par le délégataire répondent aux attentes de la Communauté d'Agglomération.

La gestion en délégation de service public paraît ainsi souvent plus appropriée pour le transport en raison :

- du transfert de la **gestion opérationnelle à un professionnel** notamment le personnel ;
- du transfert du **risque commercial** à un partenaire ;
- de l'expertise d'entreprises spécialisées dans le domaine du transport de voyageurs et des **mobilités complexes** ;
- de l'innovation liée aux nouvelles mobilités, **à la digitalisation permise par leurs équipes de R&D et divers incubateurs de start-up.**

En gestion déléguée, l'étendue de la mission de gestion, de commercialisation et d'exploitation du service confiée au prestataire (le délégataire), ainsi que les sujétions de service public qui lui sont imposées par l'autorité délégante (itinéraires des lignes, tarification, état des véhicules et équipement, etc.) permettent ainsi le transfert de l'ensemble des risques précités sur le délégataire. La collectivité délégante lui verse, en contrepartie des sujétions de service public imposées, une contribution financière forfaitaire qui correspond à une « subvention forfaitaire » destinée à équilibrer les charges et les produits prévisionnels d'exploitation.

La DSP reste le mode de gestion des transports collectifs, actifs et partagés le moins risqué et le moins onéreux compte tenu de la gestion complexe de l'exploitation, des risques techniques, sociaux et commerciaux et de la mutualisation des coûts et des compétences mise à disposition par les groupes de transport.

Le choix du mode de gestion repose au final sur les critères suivants :

- les critères techniques et de compétences ;
- les critères portant sur les risques et la responsabilité ;
- les critères financiers et de qualité du service.

6. Le futur mode de gestion du réseau de transport public de la CAN

6.1. Le choix de la Délégation de Service Public (DSP)

Au regard des éléments qui précèdent, et notamment :

- de l'intérêt de transférer les risques, tant industriels que commercial, social et financier ;
- des coûts de transition importants en cas de changement de mode de gestion ;
- de la satisfaction apportée aujourd'hui par la gestion déléguée, quelles que soient par ailleurs les possibilités d'amélioration ;

La CAN décide de poursuivre la gestion du réseau en délégation de service public.

6.2. Le lancement de la procédure de passation de la délégation de service public

La procédure de passation d'un contrat de délégation de service public fait l'objet d'une publicité et mise en concurrence, conformément à l'ordonnance et au décret « concessions » de 2016, codifiés par les dispositions des articles L. 1411-1 et suivants et R. 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales ainsi que par les articles L. 3000-1 et R. 3000-1 du Code de la Commande Publique.

Après publication d'un avis d'appel public à la concurrence, et ouvertures des plis content les candidatures remises, la commission de délégation de service public est appelée, dans un premier temps, à sélectionner les candidats auxquels les documents de la consultation seront transmis.

En DSP, le dossier de consultation des entreprises (DCE) comprend le règlement de consultation, le projet de contrat de DSP et le document programme ou cahier des charges.

Le document programme (cahier des charges) d'une DSP peut définir la nature et l'étendue des besoins de l'autorité délégante par des spécifications fonctionnelles, c'est-à-dire la définition d'objectifs à atteindre par le futur délégataire (articles 27 et 28 de l'ordonnance « concession » codifiés aux articles L. 3111-1 et 2 du Code de la Commande Publique).

Ainsi, les documents de la consultation d'une DSP :

- exposent l'ensemble des informations nécessaires sur le service actuel et sur ses perspectives d'évolution ;
- définissent le projet de transport attendu pour le futur avec les caractéristiques précises attendues en termes techniques, économiques et financières (définition des objectifs d'offre de transport de manière à prendre en compte les objectifs de

développement durable dans leurs dimensions économique, sociale et environnementale) ;

- définissent les objectifs à atteindre par les candidats ;
- déterminent les critères hiérarchisés de jugement des offres des candidats ; ils sont définis dans le règlement de la consultation par rapport aux objectifs assignés aux candidats.

Sur ces bases, l'offre des candidats propose un projet global de réseau de mobilité (technique, économique, financier et contractuel), permettant de répondre aux besoins définis par la Communauté d'Agglomération en termes d'objectifs à atteindre (spécifications fonctionnelles).

Le document programme se différencie en cela du cahier des charges du marché public qui lui définit les prestations à réaliser (spécifications techniques) à partir desquelles les candidats remettent un prix pour les prestations à réaliser. En effet, les candidats à une DSP, compte tenu de leur expertise en exploitation des transports, définissent les moyens qu'ils proposent de mettre en œuvre pour atteindre les objectifs en cause.

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

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

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

La durée minimale d'une procédure de passation d'une délégation de service public est d'un an à partir de la publication de l'avis de publicité. Il paraît difficile de raccourcir ce délai, sans que la qualité des offres, des négociations, et du contrat final n'en souffrent.

7. Sur les caractéristiques du futur contrat de délégation de service public

7.1. Le périmètre de la délégation

Le contrat portera sur l'exploitation du réseau de **transports collectifs et les services de mobilités actives**, (vélos, marche à pied) **et partagées** (covoiturage, autopartage, ...) dans le ressort territorial de la Communauté d'Agglomération du Niortais (CAN).

En effet, la CAN est devenue Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) depuis la loi MAPTAM (loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles du 27 janvier 2014).

Aux termes des dernières lois adoptées, la compétence mobilité exercée par les AOM s'est élargie et comprend notamment :

- l'organisation des services réguliers de transport public urbain et non urbain de personnes ;
- le développement des modes de déplacement terrestres non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur ;
- l'organisation de l'activité d'autopartage ;
- la mise en place d'actions visant à favoriser le covoiturage ;
- l'organisation d'un service public de location de bicyclettes ;
- la mise en place d'un service d'information aux usagers (obligatoire pour les AOM de plus de 100 000 habitants) ;
- la mise en place d'un service de conseil en mobilité.

7.2. La durée du futur contrat

Le contrat de DSP est l'enveloppe qui permet la mise en œuvre du projet de réseau de transport **pour les 6 ans à venir**. Le futur réseau de transport qui sera mis en œuvre correspond au projet de la présente mandature.

Il est ainsi proposé une **durée de contrat de l'ordre de 6 ans** pour le futur contrat.

L'échéance du contrat en cours est actuellement au 31 mars 2023 ; **toutefois il est envisagé de le prolonger jusqu'au 31 décembre 2023** pour tenir compte des effets induits de la crise sanitaire concernant notamment les enquêtes sur la fréquentation.

Dans cette perspective **le contrat de DSP entrerait en vigueur au 1^{er} janvier 2024 et serait échu au 31 décembre 2029**, sachant que les prochaines élections municipales seront en 2026 et 2032 et que la procédure de renouvellement d'une DSP débute 1,5 ans avant l'échéance du contrat a minima avec le bilan et le choix du futur mode de gestion.

Cette durée de l'ordre de 6 ans permet ainsi à la CAN :

- de conduire sa politique de mobilité et de la mettre en œuvre dans le cadre du projet contractuel ; elle peut ainsi renouveler son projet politique tous les 6 ans ce qui correspond au mandat électoral ;

- de renouveler le contrat en dehors des périodes électorales avec une durée de l'ordre de 6 ans ;
- d'avoir des années de contrat correspondant aux années civiles pour le contrôle de la DSP et le prochain contrat débutera ainsi en janvier ce qui permet d'avoir 6 mois pour préparer la mise en œuvre du nouveau projet de mobilité associé au nouveau contrat de gestion (juillet en général).

Une durée plus longue aurait un impact financier sur la contribution à la charge de l'autorité délégante par le jeu de l'actualisation annuelle de la contribution, la valeur des indices pouvant générer un écart financier par rapport à l'évolution réelle des coûts d'exploitation.

Les investissements sont réalisés :

- soit par l'autorité délégante et les biens mis à disposition étant des biens de retour, la durée n'a pas d'impact sur l'amortissement des biens réalisés par l'autorité délégante ;
- soit par le délégataire ; les biens sont alors repris à leur valeur nette comptable en fin de contrat et le délégataire suivant ou l'autorité délégante poursuit l'amortissement des biens.

Ainsi, la durée n'a pas d'impact sur les investissements et peuvent être amortis sur leur durée de vie réelle, sans générer de surcoûts d'exploitation.

A noter :

- Les investissements n'ont pas d'impact sur la durée s'ils sont financés par l'autorité délégante dans tous les cas (soit directement, soit via un mandat, soit via la contribution financière forfaitaire). Ils sont amortis sur leur durée de vie et repris à leur valeur nette comptable et l'amortissement est poursuivi durant le contrat suivant étalant la charge d'amortissement sur la durée de vie du bien et évitant des surcoûts en l'amortissant sur la seule durée du contrat de DSP.
- La durée a en revanche un impact sur le montant financier de l'indexation de la contribution financière de l'autorité délégante qui augmente au fur et à mesure du temps ; une durée plus longue a ainsi un coût financier (surtout avec la période qui débute de reprise de l'inflation).

Ainsi un contrat de DSP où l'autorité délégante verse une contribution financière forfaitaire et où le projet contractualisé (de mobilité en l'occurrence) évolue régulièrement et notamment à chaque mandature, a intérêt pour la collectivité délégante à ne pas être d'une durée trop longue.

7.3. Le portage des investissements

L'autorité délégante souhaite à ce stade porter les investissements par souci d'économie financière. Cela permet notamment à la CAN de pouvoir bénéficier de subventions. Toutefois, elle ne s'interdit pas durant le contrat (en cours ou à l'entrée en vigueur) de déléguer la réalisation et le financement d'investissements au délégataire. Dans tous les cas, le délégataire apporte son assistance technique à la collectivité pour la réalisation des investissements.

7.4. La politique de mobilité de la CAN et le futur réseau de mobilité

Le futur réseau de mobilité qui sera contractualisé sur la période 2024 – 2029 devra préfigurer et accompagner le développement de l'agglomération du Niortais à l'horizon 2030 dont les objectifs se caractérisent dans le PLUi-D en cours d'élaboration et qui inclut de surcroît un volet « Déplacement » proposant un programme d'orientations et d'actions (POA) qui lui est propre. Il organisera le développement futur du territoire, dans le respect des principes du développement durable et de gestion économe de l'espace tout en répondant aux besoins de développement local, ainsi qu'un équilibre entre consommation foncière et préservation des espaces naturels. Le PLUi-D s'imposera à tous les acteurs du territoire, particuliers, entreprises, administrations. Tout au long de la procédure PLUi-D, les habitants sont invités à faire part de leurs remarques. L'approbation du PLUI est envisagée pour fin 2023.

En ce sens, **un réseau efficace de déplacements tous modes, accompagné d'un libre accès est le choix fait par la CA du Niortais dans le dernier projet contractualisé sur la période avril 2017 à fin mars 2023.** Le futur contrat devra maintenir ce choix et l'adapter aux objectifs du territoire à l'horizon 2030 en poursuivant notamment le report modal de l'autosolisme vers des mobilités plus durables. Il aura à s'adapter au plus près des besoins en offrant des solutions de transport de masse pour les zones urbaines denses et les heures de pointe et des solutions « cousues mains » pour apporter un maximum d'efficacité pour des zones moins peuplées et des heures creuses en tenant compte des évolutions sociétales faisant suite à la période d'après COVID qui a modifié fortement les comportements.

La loi LOM publiée fin 2019 a accompagné ces changements et marquera également le projet de mobilité qui sera contractualisé.

La politique publique de la CAN en matière de mobilités est ainsi liée à la fois à l'environnement et la qualité de vie en ville visant à favoriser le report modal de la voiture vers les-mobilités durables (transports collectifs, modes actifs et partagés) et à l'équilibre territorial permettant à tout un chacun de pouvoir se déplacer librement sur tout le territoire et au-delà grâce à l'intermodalité-

Elle est le moteur et la dynamique de développement du territoire de la CAN.

Dans ce contexte, le prochain contrat 2024 – 2029 et le projet de mobilité associé sera un outil au service du projet de territoire avec :

- une offre proportionnée aux équilibres du territoire s'appuyant sur les enjeux du SCOT et du PCAET et le fruit des résultats de la concertation menées tant avec les référents mobilités (communes de la CAN) qu'auprès des entreprises du territoire ;
- un service au plus près des besoins et des différents publics (étudiants, scolaires, seniors, actifs, PMR) ;
- une réponse combinant les différents modes : transports collectifs, scolaires, transport à la demande, vélos, trottinettes, covoiturage, ... ;
- des transports collectifs en libre accès ;
- un réseau inscrit dans les transitions énergétiques, numérique et sociétale / comportementale ;

- un réseau financé par le budget transport (fonctionnement et investissements) et préservant les capacités d'investissements de la CAN.

7.5. Les objectifs assignés au futur délégataire

Les objectifs assignés au futur délégataire seraient notamment de :

- proposer un réseau de transport public multimodal et intermodal adapté à la fois aux besoins de la population résidente permanente du territoire et aux actifs (salariés, étudiants, seniors ...) en :
 - o améliorant la desserte des pôles générateurs avec des liaisons directes depuis les zones d'habitat vers les zones d'emplois et d'enseignement notamment,
 - o adaptant les amplitudes horaires et les fréquences de passage des bus,
 - o restructurant intégralement le transport des scolaires avec des temps de parcours les plus courts possibles,
 - o optimisant les moyens mis en œuvre et les temps de parcours,
 - o limitant notamment les correspondances,
 - o proposant des solutions efficaces de transports publics pour la desserte des zones rurales et des zones d'activités notamment celles implantées en zones périurbaines (services flexibles, vélos, covoiturage, ...),
 - o poursuivant le développement de l'usage des modes doux : vélos/trottinettes en location (longue durée et libre-service), covoiturage, voitures en autopartage.
- développer le nombre d'usagers utilisant le réseau Tanlib et le taux de mobilité des usagers en :
 - o proposant une information globale, multi et intermodale avec des outils numériques de qualité, performants et simples d'utilisation (MAAS),
 - o développant des actions commerciales où l'opérateur va vers le futur usager et l'accompagne / l'attire dans les bus et vers les modes doux (le vélo notamment),
 - o améliorant fortement la compréhension de l'information et la manière dont elle parvient directement à la population et aux actifs du territoire pour simplifier et faciliter l'utilisation des bus notamment dans les zones périurbaines et rurales,
- proposer une organisation efficiente et efficace pour la conduite du projet avec :
 - o une société délégataire dédiée à la DSP objet du présent rapport,
 - o un organigramme performant,
 - o une équipe de direction compétente et expérimentée,
 - o une organisation permettant une maîtrise de la qualité de la production des services en propre et en sous-traitance notamment,
 - o un engagement sur le reporting demandé au délégataire par l'autorité délégante tant sur la forme que sur le contenu,
 - o des données de qualité et des outils de suivi temps réel mis à disposition de la Communauté d'Agglomération.

7.6. Les prérogatives de la Communauté d'Agglomération, Autorité délégante

L'Autorité délégante, organisatrice des transports :

- définit la politique de la mobilité des voyageurs ;
- arrête la consistance des services ;
- fixe ou homologue les tarifs ;
- réalise et finance les investissements ;
- verse au délégataire une rémunération variable aux voyages et une rémunération fixe sous la forme d'une contribution financière forfaitaire ;
- contrôle le service délégué (bonne exécution du contrat, résultats conformes aux engagements pris par le délégataire), suit l'évolution du service public (analyse des résultats d'exploitation par rapport aux objectifs), et exerce son droit d'audit permanent.

7.7. Les obligations du délégataire

L'exploitation de la délégation s'effectue aux risques et périls du délégataire.

Le délégataire a pour missions principales :

- de gérer le réseau de transport collectif et les services de mobilités actives et partagées, à ses risques et périls et en atteignant les objectifs qui lui sont assignés ;
- de proposer et mettre en œuvre le projet de réseau optimisé ;
- d'assumer la gestion du personnel et la responsabilité des opérations d'exploitation et d'entretien maintenance relatives au service public délégué-;
- de réaliser des investissements (possibilité à prévoir dans le contrat) ;
- de veiller au bon état de fonctionnement des biens nécessaires à l'exploitation, y compris les biens mis à sa disposition (entretien et maintenance) ;
- de se rémunérer sur la base de l'usage du service ;
- de commercialiser les services auprès du public ;
- d'assurer le marketing et la promotion du service ;
- de mettre en place une signalétique et une information efficace et simplifiant le parcours client ;
- de rendre compte mensuellement et annuellement à l'Autorité Organisatrice des conditions d'exploitation (km commerciaux effectués, voyageurs, tarifs, recettes, incidents d'exploitation...), de la qualité du service rendu et de l'équilibre financier de l'exploitation (compte d'exploitation de la DSP), et répondre à toute demande de l'autorité délégante formulée dans le cadre de son droit d'audit permanent.

7.8. Les options

Des options pourront être demandées aux candidats pour les éléments de la politique des transports que l'Autorité délégante n'est pas certaine de mettre en œuvre durant le contrat et/ou pour lesquels elle a besoin d'éléments pour prendre sa décision.

Les candidats devront alors obligatoirement remettre une offre pour chacune des options demandées, dans la forme demandée dans le règlement de consultation et selon le contenu exposé dans le document programme.

Les options n'engagent pas la collectivité, mais obligent les candidats.

A ce stade, les options ne sont pas encore définies.

7.9. Les variantes

Les candidats pourront proposer des variantes par rapport au programme de consultation : il s'agit de propositions permettant, selon les candidats, d'obtenir de meilleurs résultats au regard des objectifs et critères de jugement des offres.

7.10. Le contrôle

La Communauté d'Agglomération disposera d'un droit d'audit et de contrôle permanent sur l'exercice par le délégataire de sa mission : ainsi, pour satisfaire aux exigences de l'article L. 1411-3 du Code général des Collectivités Territoriales, le délégataire devra remettre chaque année à la Communauté d'Agglomération un compte-rendu technique, un compte-rendu financier, un rapport comportant l'ensemble des éléments nécessaires à l'appréciation par le délégant des conditions d'exploitation du réseau, de la qualité du service ainsi que de son évolution, ainsi qu'un compte d'exploitation.

Par ailleurs, la Communauté d'Agglomération disposera du droit de contrôle sur pièces, aux fins de vérification des renseignements donnés par le délégataire dans les documents énumérés ci-dessus.

Pour faciliter le suivi des résultats du service public et le contrôle de la bonne exécution du contrat, le délégataire exploitera le réseau Tanlib dans le cadre d'une société dédiée à la future DSP des transports.

8. Le calendrier prévisionnel de la procédure

Le calendrier prévisionnel de la procédure serait le suivant :

- Juin 2022 : délibération sur le choix du mode de gestion ;
- Juin à septembre 2022 : Elaboration du dossier de consultation des entreprises ;
- Septembre 2022 :
 - o Réception des candidatures et agrément par la Commission DSP,
 - o Envoi du dossier de consultation aux entreprises candidates agréées,
- Fin février 2023 : remise des offres par les candidats ;
- Mars 2023 : analyse des offres des candidats ;
- Avril 2023 : présentation de l'analyse des offres à la Commission DSP ;
- Avril à septembre 2023 : Négociations avec les candidats ayant remis une offre et agréés par la commission DSP et analyse des offres finales ;
- Octobre 2023 : Mise au point du contrat avec le candidat pressenti et rédaction du rapport du Président sur le choix du candidat pressenti comme futur délégataire ;

- Novembre 2023 :
 - o Délibération du conseil communautaire pour le choix du délégataire,
 - o Signature du contrat,
- 1^{er} janvier 2024 : entrée en vigueur du contrat.

Ce calendrier est susceptible toutefois d'évoluer au fil de la procédure.

9. Conclusion

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

- d'émettre un avis sur la délégation de la gestion du service public de transports collectifs et des mobilités actives et partagées de la Communauté d'Agglomération du Niortais, au travers d'une convention de délégation de service public, en application des articles L 1411- 1 et suivants et R 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales ;
- d'approuver les caractéristiques du futur contrat et des prestations à assurer par le délégataire, telles qu'elles sont définies dans le présent rapport.

Le détail des prestations et l'ensemble des obligations du délégataire feront l'objet d'une description détaillée lors de l'établissement du dossier de consultation des entreprises.