



**Rapport de présentation sur le principe de la  
délégation de service public pour la gestion du  
service public de la mobilité urbaine  
(Article L. 1411-4 du CGCT)**

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

<b>1. Introduction .....</b>	<b>4</b>
<b>2. L'AME et son territoire .....</b>	<b>4</b>
<b>3. Le diagnostic territorial des déplacements .....</b>	<b>5</b>
3.1. Les navettes Domicile – Travail.....	5
3.2. La desserte et la fréquentation ferroviaire.....	7
3.3. La desserte par les lignes régionales routières Rémi.....	7
3.4. Les mobilités actives et partagées de la Région Centre Val de Loire .....	8
3.5. Le réseau fluvial.....	9
3.6. Le schéma cyclable et piéton .....	9
3.7. Les aires de covoiturage.....	11
<b>4. La gestion du réseau de transport collectif.....</b>	<b>11</b>
4.1. La DSP 2019 - 2024 .....	11
4.2. Les avenants à la DSP .....	13
4.2.1. Avenant 01 Modifications de la redevance d'usage, la prise en compte de la location d'un minibus de juillet à novembre 2019 et.....	13
4.2.2. Avenant 02 (COVID 2020 et PPI) .....	13
4.2.3. Avenant 03 Impact de la crise du COVID 19 pour l'année 2021 .....	14
4.3. L'impact financier des 3 avenants.....	16
<b>5. Le réseau de transport de l'AME .....</b>	<b>17</b>
5.1. L'offre de service BUS .....	17
5.2. L'offre de location de vélos .....	19
5.3. Les kilomètres commerciaux annuels .....	20
5.4. La fréquentation .....	20
5.5. La performance de la fréquentation .....	21
5.6. Le personnel .....	23
5.7. Le parc de véhicules.....	24
5.8. Les biens.....	24
5.9. La tarification .....	24
5.10. Les recettes.....	25
5.11. L'équilibre financier.....	26
<b>6. Le schéma des modes actifs .....</b>	<b>28</b>
6.1. Les résultats de l'enquête auprès de la population.....	28
6.2. La répartition des habitants sur le territoire .....	29
6.3. Les modes de déplacements des actifs .....	30
6.4. Les déplacements à pied.....	30
6.5. L'usage du vélo : .....	31
6.6. Les besoins de déplacements des acteurs économiques.....	33
<b>7. Le schéma cyclable .....</b>	<b>35</b>
<b>8. Les orientations pour le futur réseau de mobilité AMELYS .....</b>	<b>35</b>
<b>9. Présentation des différents modes de gestion envisageables .....</b>	<b>36</b>
9.1. La gestion directe .....	37
9.1.1. Le choix de la régie directe à simple autonomie financière.....	38
9.1.2. Le choix de la régie personnalisée ou EPIC.....	38
9.1.3. Les différences entre la régie directe et la régie personnalisée ou EPIC .....	39

9.1.4.	La gestion par une SPL .....	40
9.1.5.	Reprise en régie du service précédemment délégué.....	41
9.1.6.	Avantages et inconvénients de la gestion en régie.....	42
9.2.	La gestion déléguée.....	42
9.2.1.	La Délégation de Service Public (DSP).....	43
9.2.2.	Le marché public.....	43
9.2.3.	Avantages et inconvénients du marché public .....	44
9.2.4.	Distinction entre le contrat de DSP et le marché public : le critère du transfert d'un risque d'exploitation.....	44
9.1.	Le portage ou la délégation des risques .....	46
9.2.	Conclusion sur le choix du mode de gestion.....	47
<b>10.</b>	<b>Le futur mode de gestion du réseau de mobilité de l'AME.....</b>	<b>48</b>
<b>11.</b>	<b>les caractéristiques du futur contrat de délégation de service public.....</b>	<b>48</b>
11.1.	Le lancement d'une procédure de renouvellement de DSP .....	48
11.2.	Le périmètre de la délégation .....	49
11.3.	La durée du futur contrat.....	50
11.4.	Les objectifs assignés au futur délégataire.....	50
11.5.	Les prérogatives de la Communauté d'agglomération, Autorité délégante .....	51
11.6.	Les obligations du délégataire.....	51
11.7.	Rémunération du délégataire.....	51
11.8.	Les options .....	52
11.9.	Les variantes.....	52
11.10.	Contrôles .....	52
<b>12.</b>	<b>Calendrier de la procédure du choix du délégataire.....</b>	<b>52</b>
<b>13.</b>	<b>Conclusion.....</b>	<b>55</b>

## 1. Introduction

En sa qualité d'Autorité Organisatrice de la Mobilité, la Communauté d'Agglomération Montargoise Et rives du Loing (AME) a confié l'exploitation de son réseau de transport urbain à un délégataire, KEOLIS, dans le cadre d'un contrat de Délégation de Service Public. Celui-ci a été conclu pour une durée de 6 ans, du 1er janvier 2019 au 31 décembre 2024.

Compte tenu des délais, le contrat actuel de DSP sera prolongé a minima d'un trimestre jusqu'au 31 mars 2025, le temps de conduire la procédure de mise en concurrence jusqu'à son terme.

Il convient donc de réfléchir à la gestion future du réseau de transport public urbain à partir du 1er avril 2025.

L'Article L1411-4-du CGCT dispose :

*« 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. »*

Le présent document constitue le rapport sur la base duquel le conseil communautaire 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. L'AME et son territoire

L'AME regroupe 15 communes pour une population de 62.745 habitants dont

- 4 communes entre 6000 et 15.000 habitants (Montargis, Amilly et Châlette sur Loing et Villemandeur)
- 5 communes de moins de 1.500 habitants.

L'AME est autorité organisatrice de la mobilité dans son ressort territorial qui est composé :

- d'une zone urbaine dense desservie par les lignes régulières AMELYS

- de zones rurales assurées par les lignes à vocation scolaire d'AMELYS qui sont ouvertes à tout public, le Transport A La Demande (TAD) et par les lignes régionales routières pénétrantes dans le territoire de l'AME.

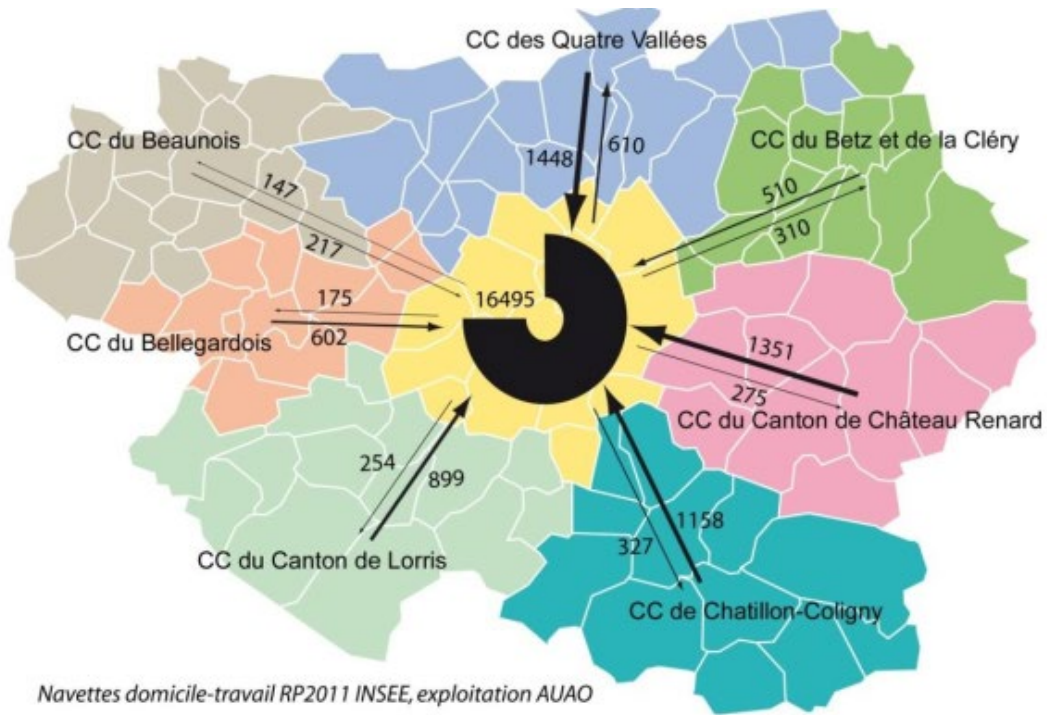
Nom	Code Insee	Superficie (km2)	Population	Densité (hab./km2)
<b>15</b>		<b>231</b>	<b>62 735</b>	<b>271,36</b>
Montargis	45208	4,46	15 061	3 377
Amilly	45004	40,26	13 267	330
Châlette-sur-Loing	45068	13,13	12 728	969
Villemandeur	45338	11,46	6 846	597
Pannes	45247	20,84	3 714	178
Corquilleroy	45104	13,96	2 831	203
Cepoy	45061	8,52	2 373	279
Chevillon-sur-Huillard	45092	19,34	1 494	77
Saint-Maurice-sur-Fessard	45293	15,38	1 148	75
Vimory	45345	26,22	1 110	42
Paucourt	45249	20,2	903	45
Solterre	45312	9,8	474	48
Conflans-sur-Loing	45102	9,14	357	39
Lombreuil	45185	7,56	301	40
Mormant-sur-Vernisson	45216	10,92	128	12

### 3. Le diagnostic territorial des déplacements

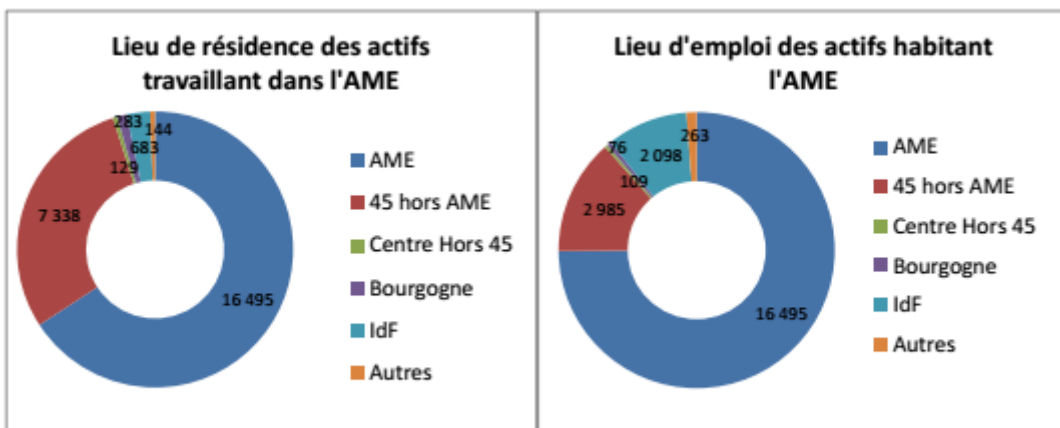
#### 3.1. Les navettes Domicile – Travail

Les navettes Domicile – Travail issues du recensement de l'INSEE met en évidence le poids de l'AME : les 2/3 des actifs travaillant dans l'AME y habitent et les 3/4 des actifs habitant l'AME y travaillent.

En revanche pour le quart des actifs habitant l'AME mais n'y travaillant pas, 2985 travaillent dans le Loiret et 2098 en Ile de France (768 à Paris et 620 en Seine et Marne).

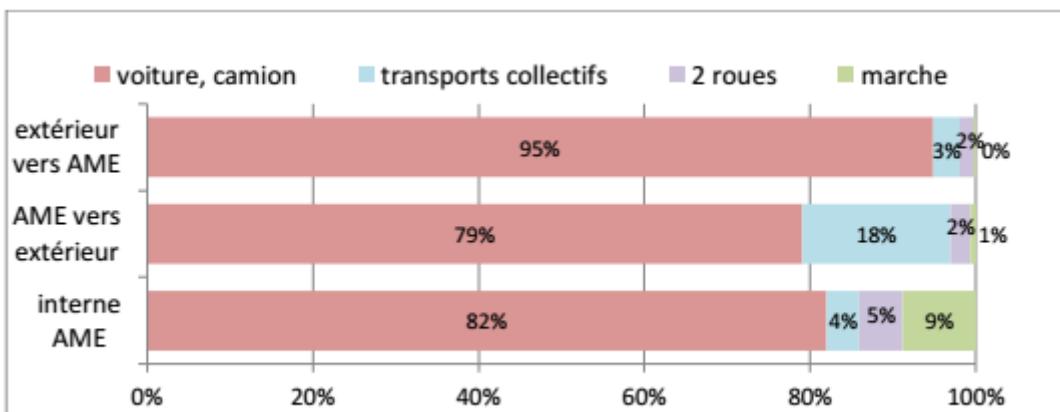


**Représentation schématique des navettes domicile-travail entre l'AME et les EPCI adjacents**



**Répartition géographique des actifs entrant et sortant dans l'AME, RP2011 INSEE**

82% des actifs habitant et travaillant dans l'AME utilisent la voiture et 9% marchent ; 4% utilisent les transports collectifs :



**Modes de transport utilisés par les des actifs entrant et sortant dans l'AME, RP2011 INSEE**

### 3.2. La desserte et la fréquentation ferroviaire

La gare de Montargis dispose d'un arrêt sur la ligne Intercités Paris-Nevers et est désormais un terminus de la ligne R du Transilien.

Le service ferroviaire proposé est de :

- 1h30 au mieux de temps de parcours en Transilien,
- Et 1h environ pour les TER avec 6 courses aller-retour par jour :

Selon le train utilisé, la tarification qui s'applique est :

- Soit la tarification des transports franciliens (Transilien) : 1,90 € l'aller et 3,8 € l'aller-retour
- Soit la tarification ferroviaire nationale (TER) : 22,40 € l'aller (sans réduction ni abonnement) et 44,80 € l'aller-retour.

La fréquentation est importante : 1.600 voyageurs pendulaires environ font chaque jour la liaison Montargis – Ile de France pour leur travail. La gare compte 1.531.226 voyageurs en 2022 (top 10 des gares les plus fréquentées de la région Centre Val de Loire).

Gare	Fréquentation Transilien R (montées + descentes un jour de semaine en 2013)	Fréquentation Intercité (montées + descentes un jour de semaine en 2014)	Nombre d'aller-retour total
Montargis	1700	1500	1600
Ferrières-Fontenay	140		70
Dordives	160		80
Nogent-sur-Vernisson		160	80

Fréquentation des gares issue du Schéma Local de Mobilité du Pays Gâtinais, Source : SNCF

La liaison Souppes – Montargis bénéficie d'un RER R par heure et peut permettre des trajets internes à l'AME si une convention tarifaire est passée avec la SNCF pour l'usage des titres tarifaires AMELYS dans le train :

Souppes Château Landon	07:32	08:32	09:32	10:32	11:32
Dordives	07:37	08:37	09:37	10:37	11:37
Ferrières Fontenay		08:42			11:42
<b>Montargis</b>	07:51	08:51	09:51	10:51	11:51

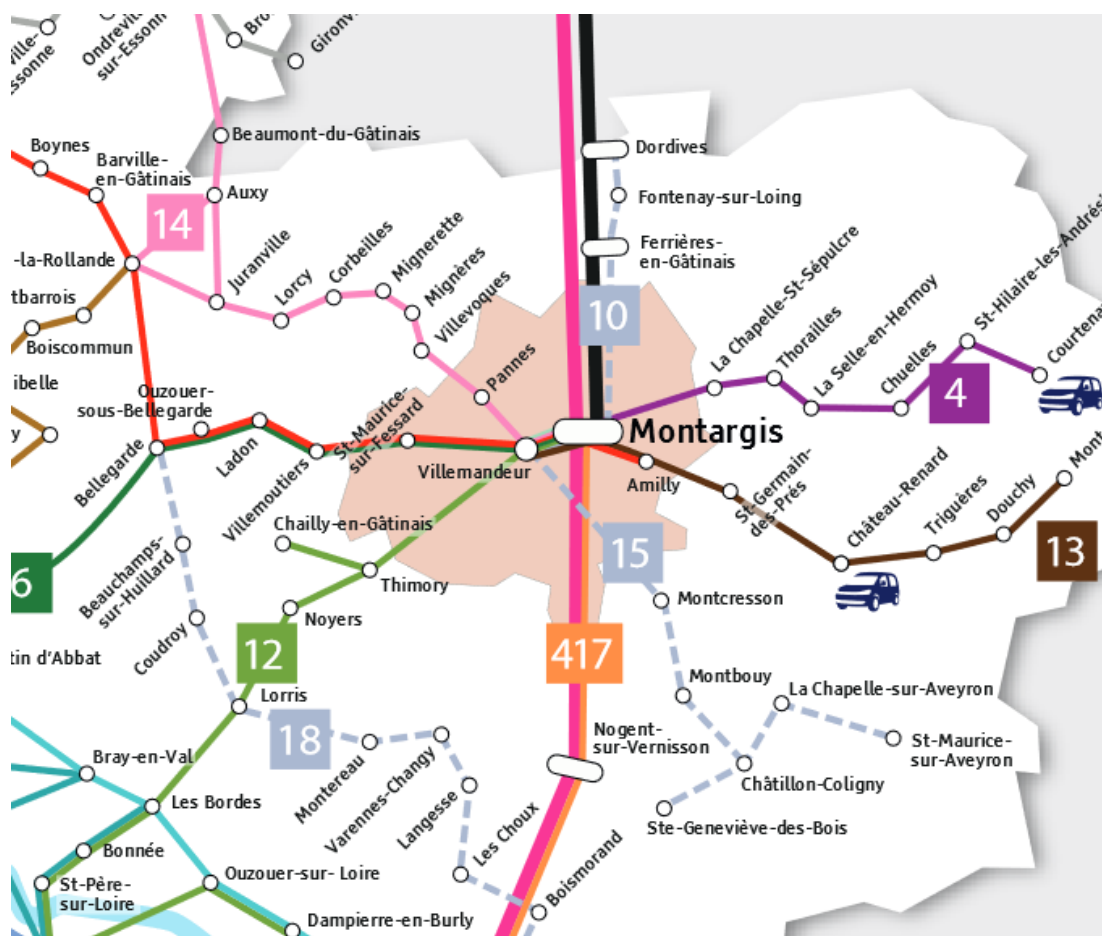
<b>Montargis</b>	16:07	17:07	18:07	19:07
Ferrières Fontenay			18:15	
Dordives	16:21	17:21	18:21	19:21
Souppes Château Landon	16:25	17:25	18:25	19:25

### 3.3. La desserte par les lignes régionales routières Rémi

Les cars des lignes régionales routières Rémi desservent le ressort territorial de l'AME. 8 lignes convergent vers la gare routière située derrière la gare SNCF de Montargis :

- 4 vers Courtenay
- 6 vers Orléans
- 10 vers Dordives
- 11 vers Pithiviers
- 12 vers Lorris et Dampierre-en-Burly
- 13 vers Château-Renard et Montcorbon
- 14 vers Malesherbes

- 15 vers Châtillon-Coligny et Saint-Maurice-sur-Aveyron
- 417 vers Gien



### 3.4. Les mobilités actives et partagées de la Région Centre Val de Loire

La région a mis en place des services de proximité de mobilité :

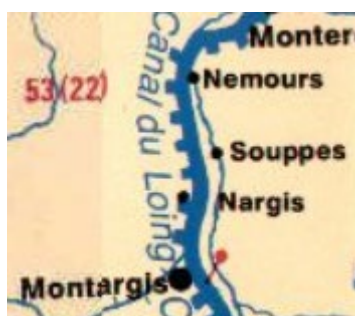
- Un service de **transport à la demande Rémi**, à l'échelle de l'EPCI, progressivement étendu à toutes les communes et qui fonctionne **2 demi-journées par semaine**. Le service peut être renforcé avec un cofinancement de la communauté de communes pour l'offre supplémentaire
- Une flotte de véhicules REMI en autopartage, débutant par une expérimentation sur un territoire par département
- L'appui au développement des mobilités actives, avec le déploiement de **l'aide à l'acquisition de vélos à assistance électrique** au 1er juillet 2023 (mettre lien des aides vélos à assistance électrique), une aide à la réalisation d'itinéraires cyclables portée à 50% dans les nouveaux CRST (sous réserve d'une étude préalable) et le déploiement d'abris vélo sécurisés en gare
- L'intégration dans le calculateur multimodal régional JV Malin ([www.jvmalin.fr](http://www.jvmalin.fr)) de 3 plateformes de covoiturage, adaptées aux trajets quotidiens : Blablacar Daily, Klaxit et Karos, et d'autres opérateurs reconnus viendront prochainement compléter cette liste



- Le développement de la mobilité solidaire, en particulier le déploiement de conseillers en mobilité dans des structures associatives sur l'ensemble du territoire

### 3.5. Le réseau fluvial

Le canal du Loing s'étend sur 49 km entre Saint-Mammès (Seine et Marne) et Montargis et relie notamment Souppes sur Loing, Cepoy, Corquilleroy et Montargis. Il permet la navigation (gabarit Freycinet – 2m de tirant d'eau) et fait partie du réseau national géré par les Voies Navigables de France (VNF). Il comporte 19 écluses qui ralentissent toutefois le temps de navigation et pour cette raison son usage pour les transports collectifs de voyageurs paraît difficilement envisageable sur de longs trajets.



### 3.6. Le schéma cyclable et piéton

La marche à pied et le vélo sont deux modes actifs sous-utilisés sur le ressort territorial de l'AME et à développer. Le centre-ville de Montargis est de petite superficie, avec des rues piétonnes, le canal du Loing offre des sections appropriées pour le vélo et la marche à pied. Les passerelles piétonnes qui enjambent le canal concentrent des flux importants (passerelles Eiffel, de l'Horloge et Dupont qui relie notamment le parking du Pâtis au centre-ville. L'axe qui relie le centre-ville à la gare SNCF a fait l'objet d'une requalification et offre désormais un espace de marche et de vélos confortable sur une distance d'environ 1 km.

De même le projet de requalification porté par Châlette-sur-Loing met au 1<sup>er</sup> plan les liaisons douces.



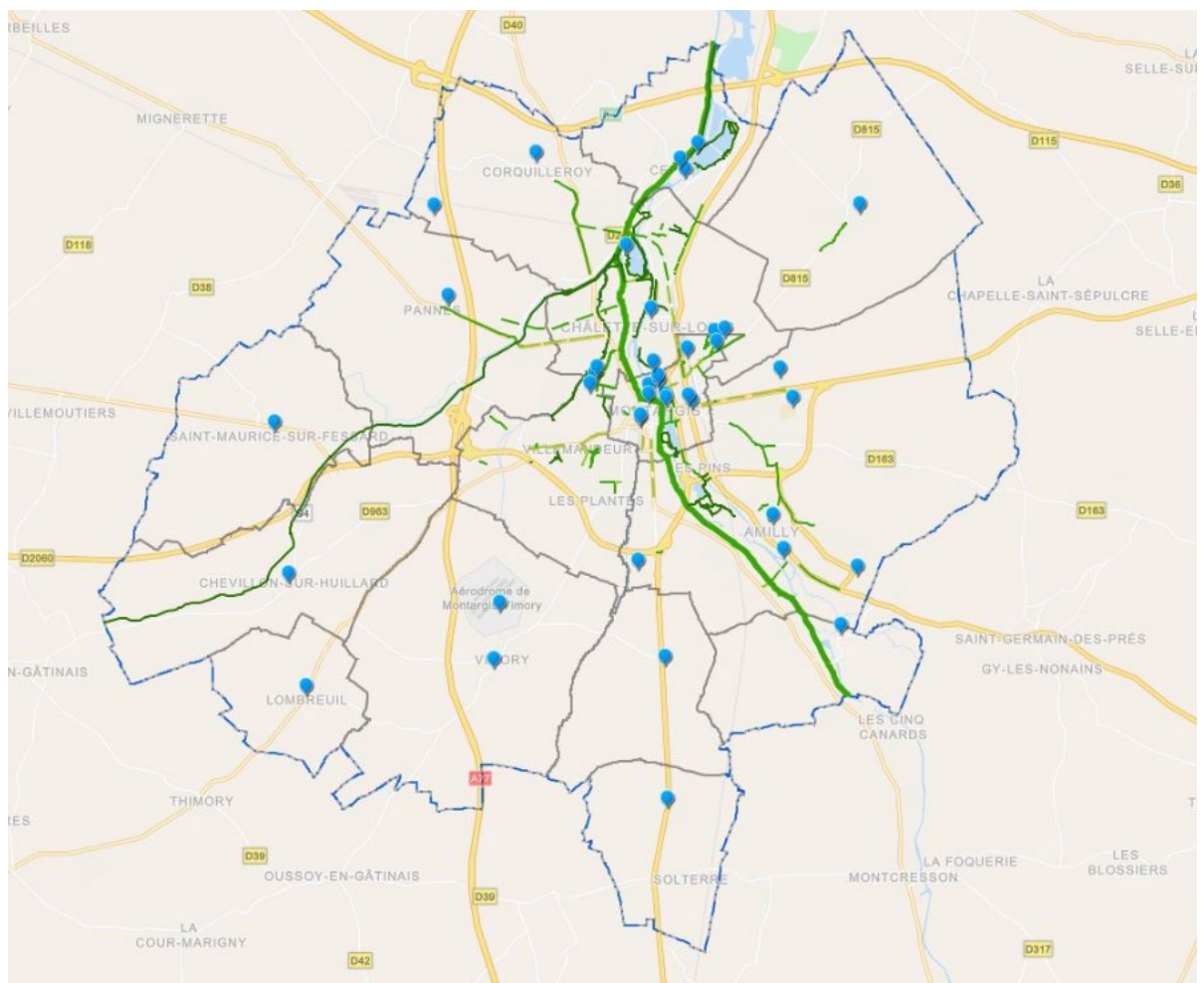
Exemple de trottoirs étroits rue cour Jean Dupont à Montargis, avec en arrière-plan la passerelle Dupont

La vélo-route le long du canal est aménagée au nord de Cepoy et favorise l'usage du vélo. Même si les aménagements sont discontinus, ils permettent des liaisons de bourg

à bourg ou à l'intérieur des bourgs et pour les déplacements quotidiens (centre-ville – Gare par exemple).



**les itinéraires identifiés.** Source : [www.geoloiret.com](http://www.geoloiret.com)





### 3.7. Les aires de covoiturage

4 aires de covoiturage sont disponibles dans l'AME :

- 1 aire à Villemandeur (départementale) : localisée 53 Avenue de la Libération et 35 places
- 1 à Montargis : localisée au parking du commissariat de Montargis et 4 places
- 1 à la gare : parking à l'arrière et 6 places
- 1 à Cepoy : localisée au parking de la Girafe et 4 places

## 4. La gestion du réseau de transport collectif

### 4.1. La DSP 2019 - 2024

L'AME a signé un contrat de D.S.P. pour l'exploitation de son réseau de transports collectifs AMELYS qui a débuté le 1<sup>er</sup> janvier 2019 et arrivera à échéance dans 6 ans : le 31 décembre 2024. **Le contrat sera prolongé a priori jusqu'au 31 mars 2025 le temps de conduire la procédure de mise en concurrence jusqu'à son terme.**

**Du 1<sup>er</sup> janvier au 05 juillet 2019 :**

- Les lignes régulières actuelles
- Les lignes régulières scolaires actuelles ouvertes au public
- la navette centre-ville gratuite

- Les services actuels de transport à la demande
- Le service de transport des personnes à mobilité réduite Moov'Amelys
- Le système billettique et l'open paiement
- La gestion de l'agence commerciale
- La gestion et l'animation du pôle d'échange Mirabeau
- Une mission générale de conseil, d'assistance technique et l'accompagnement de l'autorité délégante au développement du réseau de l'autorité délégante

**Du 06 juillet 2019 au 31 décembre 2024 :**

- Les lignes régulières de transport y compris à vocation scolaire du réseau restructuré
- La navette centre-ville gratuite
- Les services restructurés de transport à la demande y compris de substitution pour les personnes à mobilité réduite Moov'Amelys
- La location de vélos
- Les liaisons douces vélos et piétonnes
- Le covoiturage
- Les liaisons fluviales (option)
- L'auto partage
- La gestion et l'animation du pôle d'échange Mirabeau
- L'agence commerciale et l'e-agence
- Le système billettique et l'open paiement
- 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 Amelys
- L'information et la distribution de titres de transport digitales
- La gestion et l'animation des pôles d'échanges (Mirabeau et gare SNCF)
- Une mission générale de conseil, d'assistance technique et l'accompagnement de l'autorité délégante au développement du réseau de l'autorité délégante

**Les 3 options contractuelles sont les suivantes :**

- Option 1 : CORALYS : Itinéraire étendu à Gudin et Port Saint Roch avec un véhicule thermique
- Option 2 : Tarification Combinée AMELYS – Abonnés SNCF-TRANSILIEN : à poursuivre au-delà de 3 mois d'expérimentation pour chaque année du contrat.
- Option 3 : Un véhicule électrique mis en exploitation sur la navette CORALYS
  - 3.1. pour l'itinéraire actuel (Base)
  - 3.2. pour l'itinéraire étendu à Gudin et Port Saint Roch (option 2)

**Le régime financier** reste le même que dans le contrat précédent :

- Le délégataire se rémunère sur les recettes commerciales du réseau et sur la contribution forfaitaire versée par l'AME en tant qu'autorité délégante.
- L'AME, autorité délégante réalise et finance les investissements.

#### **4.2. Les avenants à la DSP**

Les 3 avenants passés entre 2019 et fin 2024 portent sur :

##### **4.2.1. Avenant 01 Modifications de la redevance d'usage, la prise en compte de la location d'un minibus de juillet à novembre 2019 et**

L'avenant 1 à la DSP comprend :

- La prise en charge de la billettique et de l'open paiement réalisé par le DELEGATAIRE (il était prévu initialement en réalisation par l'autorité délégante)
- Location d'un minibus du 1er juillet 2019 au 30 novembre 2019
- La détermination du montant de la redevance d'usage pour les biens mis à disposition

La contribution financière forfaitaire (euros Juillet 2018) est modifiée comme suit :

- 22.593.531€ de contribution financière forfaitaire initiale
- 151.116 € d'impact de l'avenant 1 dont :
  - 247.199 € d'amortissement de la billettique et de l'open paiement acquis par le délégataire et amorti sur la durée du contrat (biens de reprise en fin de contrat à valeur 0€)
  - – 96.083 € de redevance d'usage suite à la modification du PPI à la charge de l'autorité délégante
- 22.744.647 € de contribution financière forfaitaire en euros Juillet 2018

L'avenant 1 a un poids de 0,7% de la contribution financière forfaitaire initiale. Il est sans impact sur les kilomètres commerciaux annuels et sur les heures de conduite.

##### **4.2.2. Avenant 02 (COVID 2020 et PPI)**

L'avenant 2 à la DSP traite de 2 points :

- L'impact de la COVID 19 pour 2020
- La modification du PPI

L'impact de la COVID 19 pour 2020 a généré sur la période du 15 mars au 31 décembre 2020 en réel :

- Une perte de recettes tarifaires de 155.764 € HT valeur 2018 correspondant à l'écart entre les recettes tarifaires contractuelles et les recettes tarifaires réalisées en 2020

- Une économie de charges de 103.080 € HT valeur 2018 correspondant à :
  - 50.264 € valeur 2018 d'économies sur la masse salariale
  - 78.022 € valeur 2018 d'économie de coûts de roulage
  - -25.818 € de surcoûts exceptionnels liés à la crise sanitaire
  - 612 € d'économie de transport de fond
- Soit par différence, un déficit d'exploitation prévisionnel directement imputable à la crise de 52.684€ valeur 2018 y compris la marge prévisionnelle bénéficiaire du délégataire.

La contribution résultant de l'avenant 2 pour les impacts de la crise COVID 19 au titre de l'année 2020 est de – 20.617 € valeur 2018

<b>Déficit d'exploitation lié à la COVID 19 en € HT valeur 2018</b>	-	<b>52 684 €</b>
Marge prévisionnelle bénéficiaire du délégataire	-	73 301 €
<b>CFF net résultant de l'avenant 2 Crise COVID 2020 en € 2018</b>	-	<b>20 617 €</b>

La contribution financière forfaitaire liée à l'avenant 2 pour l'année 2020 s'établit à **-20.617€** valeur 2018 après neutralisation du résultat du délégataire, soit une contribution totale au titre de l'année 2020 de 3.716.304 € valeur 2018.

#### 4.2.3. Avenant 03 Impact de la crise du COVID 19 pour l'année 2021

L'avenant 3 a pour objectif :

- Les impacts de la crise COVID 19 pour l'année 2021,
- La levée de l'option 2 Gratuité du transport Domicile Travail pour les abonnés SNCF Transilien à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2023
- Les modifications d'offre : La ligne 1 à Pont de Chinchon à compter de septembre 2022 et jusqu'au 31 décembre 2023.
- La modification du Programme Pluriannuel d'Investissements et de la redevance d'usage.

Les impacts liés à la crise COVID 2021 s'élèvent à +26.344 € 2018 de contribution financière forfaitaire. Le délégataire ne souhaite pas demander à l'autorité déléguée le complément de CFF lié à l'impact COVID 2021. Il considère que l'impact COVID a principalement bouleversé l'année 2020 et propose d'assumer les impacts financiers COVID liés à l'exercice 2021.

- **2022 : année de retour aux engagements contractuels**
- **L'option 2 Gratuité du trajet Domicile Travail AMELYS pour les abonnés SNCF Transilien est levée à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2022.**

La tarification combinée Amelys – SNCF consiste à offrir la gratuité du trajet domicile – travail sur le réseau Amelys aux titulaires d'un abonnement SNCF en cours de validité.

Les déplacements autres que domicile – travail depuis ou vers la gare SNCF ne sont pas autorisés avec ce titre.

L'impact à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2022 est le suivant :

Option 2 - Tarif combiné AMELYS SNCF - Euros constants	Sept à fin déc 2022	2023	2024	TOTAL Sept 2022 à 2024
Contribution Financière Forfaitaire	4 620 €	17 542 €	19 997 €	42 160 €

- **La modification de la ligne 1 à Pont de Chinchon**

La ligne 1 à Pont de Chinchon est modifiée à compter du 1er septembre 2022 et jusqu'au 31 décembre 2023 dans son itinéraire en raison de l'interdiction faite aux bus d'emprunter le pont en raison de sa fragilité.

Le nouvel itinéraire génère +0,465 m par course aller-retour (0,255 m aller et 0,21 m retour), soit

+ 5.292 kilomètres supplémentaires et + 3.142 € 2018

+ 2.089 heures de conduite supplémentaires et + 48.713 € 2018

Le coût total de la modification de la ligne 1 est de 51.854 € 2018 :

- **La mise à jour du Programme Pluriannuel d'Investissements**

Le Programme Pluriannuel d'Investissements (PPI) du contrat initial a été modifié par l'avenant 2 et est modifié par le présent avenant 3 avec **un ajout de 849.451€ HT** et une mise à jour des investissements réalisés depuis le début du contrat de DSP.

	2 019	2 020	2 021	2 022	2 023	2 024	Total 2019-2024
<b>Nature des investissements</b>							
ACQUISITION MINIBUS NEUF	110 000 €						110 000 €
ACQUISITION AUTOBUS STANDARD NEUF		233 000 €					233 000 €
ACQUISITION VEHICULE PMR + mise aux couleurs Amelys		45 000 €					45 000 €
ACQUISITION AUTOBUS STANDARD NEUF			466 000 €				466 000 €
ACQUISITION AUTOBUS STANDARD NEUF				925 200 €			925 200 €
ACQUISITION AUTOBUS STANDARD NEUF					562 400 €		562 400 €
ACQUISITION AUTOBUS STANDARD NEUF						466 000 €	466 000 €
<b>Véhicules - 9.1. PPI</b>	<b>110 000 €</b>	<b>278 000 €</b>	<b>447 400 €</b>	<b>925 200 €</b>	<b>562 400 €</b>	<b>466 000 €</b>	<b>2 789 000 €</b>
VAE Cykleo	107 935 €						107 935 €
VAE Cykleo 38				39 991 €			39 991 €
30 VAE Cykleo (30 à 1079 €)					32 370 €		32 370 €
50 VAE Cykleo (50 à 1079 €)							
25 stations de 10 arceaux					52 105 €		52 105 €
Vélo-station 100 places gare SNCF	91 925 €						91 925 €
Vélo-station 40 places CHAM					61 200 €		61 200 €
Vélo-station Port St Roch						61 200 €	61 200 €
3 points vélo Scandibérique					118 140 €		118 140 €
Logiciel gestion flotte vélo	3 000 €						3 000 €
Matériel d'information du public	30 000 €						30 000 €
SAEIV HopenGo + 9 Bornes Info Voyageurs (BIV)			173 559 €				173 559 €
SAEIV HopenGo + 9 Bornes Info Voyageurs (BIV)				3 040 €			3 040 €
Remplacement des portes atelier				37 432 €			37 432 €
Remise en état de la station de lavage (moteur)			5 198 €				5 198 €
Remplacement station de lavage					70 000 €		
Gros entretien Mat Roulant moteur-boîte-poi	49 000 €						49 000 €
Gros entretien Mat Roulant		42 500 €					42 500 €
Gros entretien Mat Roulant			97 500 €				97 500 €
Gros entretien Mat Roulant				71 000 €			71 000 €
Gros entretien Mat Roulant					26 500 €		26 500 €
Gros entretien Mat Roulant						62 500 €	62 500 €
Acquisitions de poteaux d'arrêts			- €				- €
Acquisitions de poteaux d'arrêts					29 000 €		29 000 €
Acquisitions de poteaux d'arrêts							- €
Acquisitions de poteaux d'arrêts						10 000 €	10 000 €
Acquisition 1 toilette de terminus avec adduction d'eau (Gare SNCF)				20 285 €			20 285 €
Acquisition 1 toilette de terminus avec adduct	17 000 €						17 000 €
Déplacement 2 toilettes de terminus (Amilly S	15 000 €						15 000 €
Acquisition de 1 toilettes avec adduction d'eau Antibes)							- €
Acquisition de 1 toilette avec adduction d'eau Antibes				45 778 €			45 778 €
Acquisition de 1 toilette avec adduction d'eau CHAM					45 778 €		45 778 €
<b>Total Après Avenant 3</b>	<b>423 860 €</b>	<b>320 500 €</b>	<b>723 657 €</b>	<b>1 096 948 €</b>	<b>951 715 €</b>	<b>599 700 €</b>	<b>4 137 936 €</b>

### 4.3. L'impact financier des 3 avenants

La contribution financière forfaitaire après avenant 3 s'établit à **22.838.030€ valeur 2018** pour la durée totale du contrat 2019 – 2024 soit **+ 0,5% au titre de l'avenant 3 (+113.999 €)**.

Période	Contribution financière forfaitaire de l'autorité déléguée en Euros Juillet 2018 (Base + Option 1.2. + Option 2)	Avenant 1 Ecart sur Redevance d'usage	Avenant 1 Dot Amort Invest Déléguataire (billettique et Open Paiement)	Remboursement de la Location du minibus de juillet à nov 2019 (euros Juillet 2019 TTC)	Impact Avenant 1	CFF après Avenant 1 (€ Juillet 2018)	Impact Avenant 2	CFF après Avenant 2 (€ Juillet 2018)
Du 1er janvier au 31 décembre 2019	3 720 465 €	- 34 296 €		13 490 €	- 34 296 €	3 686 169 €		3 686 169 €
anvier au 31 décembre 2020	3 711 546 €	- 24 065 €	49 440 €		25 375 €	3 736 921 €	- 20 617 €	3 716 304 €
anvier au 31 décembre 2021	3 761 673 €	- 8 045 €	49 440 €		41 395 €	3 803 067 €		3 803 067 €
anvier au 31 décembre 2022	3 790 071 €	- 6 800 €	49 440 €		42 640 €	3 832 711 €		3 832 711 €
anvier au 31 décembre 2023	3 809 399 €	- 9 460 €	49 440 €		39 980 €	3 849 379 €		3 849 379 €
anvier au 31 décembre 2024	3 800 377 €	- 13 418 €	49 440 €		36 022 €	3 836 399 €		3 836 399 €
<b>TOTAL</b>	<b>22 593 531 €</b>	<b>- 96 083 €</b>	<b>247 199 €</b>	<b>13 490 €</b>	<b>151 116 €</b>	<b>22 744 647 €</b>	<b>- 20 617 €</b>	<b>22 724 030 €</b>
<b>Poids avenant // CFF initiale</b>					<b>0,7%</b>		<b>-0,1%</b>	



Période	CFF après Avenant 2 (€ Juillet 2018)	Avenant 3 OPTION 2 levée	Avenant 3 L1 Pont Chinchon	Avenant 3 Redevance d'usage	Impact Avenant 3	CFF après Avenant 3 (€ Juillet 2018)
Du 1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2019	3 686 169 €				- €	3 686 169 €
Du 1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2020	3 716 304 €			- 13 740 €	- 13 740 €	3 702 564 €
Du 1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2021	3 803 067 €			- 36 589 €	- 36 589 €	3 766 479 €
Du 1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2022	3 832 711 €		14 244 €	- 22 355 €	- 8 111 €	3 824 600 €
Du 1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2023	3 849 379 €	13 789 €	37 611 €	31 929 €	83 330 €	3 932 709 €
Du 1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2024	3 836 399 €	13 789 €		75 320 €	89 109 €	3 925 508 €
<b>TOTAL</b>	<b>22 724 030 €</b>	<b>27 579 €</b>	<b>51 856 €</b>	<b>34 565 €</b>	<b>113 999 €</b>	<b>22 838 030 €</b>
<b>Poids avenant // CFF initiale</b>					<b>0,5%</b>	

Source : Avenant 3 Annexes contractuelles – Onglet CFF Avenant 3.xls

## 5. Le réseau de transport de l'AME

### 5.1. L'offre de service BUS

Le réseau de transport AMELYS lancé le 6 juillet 2019 comprend :

- 5 lignes urbaines : (75% de l'offre) ; 19 bus en propre
  - Ligne 1 : Bûges – Mirabeau – Hôpital / Lycée en Forêt : 20' / 30-40'
  - Ligne 2 : La Chapelle – Mirabeau – Antibes : 20' / 30-40'
  - Ligne 3 : Mirabeau – Amilly Stade / ZI : toutes les 1h
  - Ligne 4 : Mirabeau – Eluard – Vésines – Hutchinson – Châlette Bourg – Gare : toutes les 1 h
  - Ligne 5 : Mirabeau – Villemandeur / Antibes – Amilly Bourg – Hôpital : toutes les 1 h

Lignes principales structurantes		Amplitude semaine hiver	Semaine Hiver		Semaine Vac		Semaine Été	
			HP*	HC**	HP	HC	HP	HC
1 - Bûges - Hôpital	Lundi à Samedi	05h48-19h42	20'	30' à 40'	20'	30' à 40'	30' à 40'	40' à 1h
2 - Cepoy - Antibes	Lundi à Samedi	5h50-19h33	20'	30' à 40'	20'	30' à 40'	30' à 40'	40' à 50'
3 - Mirabeau - Amilly Stade	Lundi à Samedi	6h43-19h46	30' à 1h	1h	1h	1h	30' à 1h	1h
4 - Gare - Châlette - Mirabeau	Lundi à Samedi	6h42-19h34	1h	1h	1h	1h	1h	1h
5 - Mirabeau - Villemandeur - Amilly - Hôpital	Lundi à Samedi	6h37-19h42	1h	2h	1h	2h	1h	2h
Coralys (ligne circulaire)	Mercredi et Samedi	10h00- 19h30	30'	30'	30'	30'	30'	30'
	Mardi, Jeudi, Vendredi	14h00- 19h30	30'	30'	30'	30'	30'	30'

- La navette gratuite CORALYS desservant le centre-ville de Montargis Pâtis – Mirabeau – Chaussée (Gudin – Port St Roch en option 2 du contrat) toutes les 30 minutes ; **1,8% de l'offre et 1 minibus**
  - Mercredi et samedi toute la journée
  - Mardi, jeudi et vendredi : l'après midi
  - Dimanche et lundi : pas de service.
- **8 lignes complémentaires (4,2% de l'offre)** ouvertes à tout public mais orientées « Desserte scolaire » du lundi au vendredi aux heures de pointe (régulier en période scolaires et sur demande en vacances scolaires et l'été et le mercredi soir toute l'année) ; **8 véhicules** dont 6 bus en propre et 2 cars en sous-traitance :
  - Ligne 10 : Paucourt - Mirabeau
  - Ligne 11 : écarts et bourg d'Amilly – Lycée Durzy
  - Ligne 12 : Solterre – Mormant sur Vernisson – Conflans sur Loing – St Firmin- Lycée en forêt
  - Ligne 13 : Lombreuil – Vimory – Collège Lucie Aubrac

- Ligne 14 : Chevillon sur Huillard – Villemandeur Sud - Collège Lucie Aubrac
- Ligne 15 : St Maurice sur Fessard - Collège Lucie Aubrac
- Ligne 16 : Pannes – quartier de la Pontonnerie – Lycée en Forêt. Dont l’itinéraire a été modifié juste avant la rentrée scolaire suite aux retours de la mairie et des parents d’élèves. La ligne qui devait initialement démarrer à l’arrêt Sauvageon a été étendue et démarre de l’arrêt Bois de Fourche puis passe par Pannes mairie avant de reprendre l’itinéraire initialement prévu
- Ligne 17 : Corquilleroy – quartier de Vésines – Verdier (lycées)
- + Ligne 18 : Petit Marais - Le Plateau - Collège Aubrac – nouvelle ligne à partir de septembre 2022.

Keolis a donc proposé la création d’une nouvelle ligne 18, afin de mieux répartir l’ensemble des voyageurs, et réduire au maximum le risque de surcharge des véhicules.

La mise en place de ces nouveaux itinéraires s’est accompagnée d’une exploitation en car par Keolis Montargis, pour les lignes 14 et 18.

- **16 Lignes et services secondaires** ouvertes à tout public mais orientées « Desserte scolaire » (5,7% de l’offre) ; **18 véhicules** dont 15 bus en propre et 3 cars en sous-traitance
  - Ligne 20 : Paucourt – Lycée en Forêt – Collège du Grand Clos
  - Ligne 21 : écarts d’Amilly – Lycée en Forêt
  - Ligne 22 : quartier du Gros Moulin – Amilly Centre - Lycée en Forêt
  - Ligne 23 : écarts d’Amilly – Collège Schuman
  - Ligne 24 : quartier du Gros Moulin – Amilly Centre – Collège Schuman
  - Ligne 25 : quartier d’Antibes – St Firmin – Collège Schuman
  - Ligne 26 : Prieuré – Nivelle – Amilly Centre – Collège Schuman
  - Ligne 27 : Solterre – Mormant sur Vernisson – Conflans sur Loing – Collège Schuman
  - Ligne 30 : St Maurice Le Migneret – Villemandeur Nord – Collège Aubrac
  - Ligne 32 : Vésines – Collège Eluard
  - Ligne 33 : Corquilleroy – Collège Picasso
  - Ligne 34 : Cepoy – Lancy – Châlette Bourg – Lycée Durzy
  - N1 : Collège Lucie Aubrac – Château Blanc
  - N2- Collège Lucie Aubrac – Lycée en forêt
  
- Le TAD et TPMR : 13,4% de l’offre avec 1 minibus :
  - **Le transport à la demande RESAGO** disponible depuis un point d’arrêt Resago vers les 4 générateurs de l’agglomération Montargoise (gare SNCF, Place Mirabeau, zone Antibes, Hôpital) :
    - Pannes – Corquilleroy
    - Saint Maurice / Chevillon sur Huillard / Ecart de Villemandeur
    - Ecart de Amilly / Paucourt
    - Lombreuil / Vimory / Solterre/Mormant / Conflans
    - Cimetière d’Amilly
  
  - **Le Flexo Gare** pour une desserte renforcée de la gare SNCF en matinée et soirée avec arrivée à 6h10 en gare (pour permettre l’accès au train de 6h17), et le soir au départ de la gare SNCF de Montargis, et à destination des arrêts des lignes régulières d’Amilly, de Villemandeur et du sud de Montargis, pour les arrivées des trains de Paris de 20h10 et 21h. Service complémentaire également le dimanche pour permettre l’accès aux trains de 17h40 et de 19h40
  
  - **le Flexo soirée** assurant les samedis soirs (hors fériés) des départs de la place Mirabeau ou de la gare SNCF à 23h15 à destination des arrêts des lignes régulières du nord et du sud de l’agglomération

- **le transport à la demande des personnes à mobilité réduite (TPMR Moove Amelys)** du lundi au samedi, de 7h00 à 19h30. Ce service est un service de substitution et permet aux personnes en situation de handicap de se déplacer lorsque leur trajet n'est pas accessible via le réseau régulier
- La location de vélos à assistance électrique (VAE) longue durée depuis octobre 2019
- L'animation de la plateforme de covoiturage
- L'autopartage
- Une billettique mise en place en novembre 2019 :
  - Modification des valideurs dans les véhicules,
  - changement de carte pour l'ensemble des abonnés du réseau,
  - modification de tous les titres individuels,
  - mise en place de la solution open payment avec une carte bancaire.
- Pas d'offre le dimanche.

Le nouveau réseau compte 495 points d'arrêts. Parmi ces points d'arrêts on compte :

- 411 points d'arrêts identifiés par des poteaux seuls
- 20 points d'arrêts identifiés par des poteaux et des abris
- 64 points d'arrêts identifiés par des abribus

Sur l'année 2022, de nombreux arrêts ont été réaménagés à l'occasion des travaux réalisés comme les arrêts République, Rabier, Sirène, Chaplin ou encore Solin.

Par ailleurs le mobilier urbain associé aux arrêts de bus a été modifié sur la commune de Montargis à la suite d'un changement de concessionnaire entre Clear Chanel et l'entreprise Védiaud.

## **5.2. L'offre de location de vélos**

138 vélos à assistance électrique sont proposés en location longue durée de 6 mois ou 1 an. 216 locations ont été effectuées en 2022. En 2023 la location est également en courte durée 24 heures.

On observe des hausses durant les vacances scolaires d'avril et le mois de mai ainsi qu'en juillet et en octobre et novembre (vacances de Toussaint).

Cette offre de service est à développer pour les trajets courts (jusqu'à 8 km environ) du quotidien notamment pour aller travailler et étudier et à développer également pour la location à la semaine (vacances).

## Locations 2023 :

	janv-23	févr-23	mars-23	avr-23	mai-23	juin-23	juil-23	août-23	sept-23	oct-23	nov-23	déc-23	TOTAL 2023
<b>Location vélos 2023</b>	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées
Location courte durée	2	0	0	19	34	63	28	41	50	32	4	2	275
Location courte durée 24h : 1 vélo	2			8	16	20	6	19	31	23	4	1	130
Location courte durée 24h : 2 vélos				11	18	43	22	22	19	9		1	145
Location longue durée	21	8	6	6	2	16	4	0	7	8	17	3	98
Location longue durée 6 mois	8	6	4	4	2	10	2		2	1	1	2	42
Location longue durée 12 mois	13	2	2	2		6	2		5	7	16	1	56
Caution													0
<b>Total</b>	<b>23</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>25</b>	<b>36</b>	<b>79</b>	<b>32</b>	<b>41</b>	<b>57</b>	<b>40</b>	<b>21</b>	<b>5</b>	<b>373</b>

	janv-23	févr-23	mars-23	avr-23	mai-23	juin-23	juil-23	août-23	sept-23	oct-23	nov-23	déc-23	TOTAL 2023
<b>Accès VELOPARK 2023</b>	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées
Abonnement velopark gratuit	3	4	1	3		1				3	3	1	19
Abonnement velopark annuel	5	5	3	1	1	2	1	4	8	2	3	6	41
<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>60</b>

## Locations 2022 :

	janv-22	févr-22	mars-22	avr-22	mai-22	juin-22	juil-22	août-22	sept-22	oct-22	nov-22	déc-22	TOTAL 2022
<b>Location vélos 2022</b>	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées
Location longue durée	6	4	7	32	23	3	39	4	2	17	11	9	157
Location longue durée 6 mois	2	3	6	29	22	3	29	2	1	5	4	5	111
Location longue durée 12 mois	4	1	1	3	1		10	2	1	12	7	4	46
<b>Total</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>65</b>	<b>49</b>	<b>3</b>	<b>39</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>17</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>216</b>

	janv-22	févr-22	mars-22	avr-22	mai-22	juin-22	juil-22	août-22	sept-22	oct-22	nov-22	déc-22	TOTAL 2022
<b>Accès VELOPARK 2022</b>	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées	Locations effectuées
Abonnement velopark gratuit			2				5		2	5	3		17
Abonnement velopark annuel		1	4		2	1	2	1	12	5	4	3	35
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>14</b>	<b>10</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>52</b>

### 5.3. Les kilomètres commerciaux annuels

Le réseau AMELYS représente 826.152 km commerciaux en 2022 dont 40.300 km commerciaux en sous-traitance (4,9%). Les lignes régulières représentent l'essentiel de l'offre kilométrique commerciale (76%), les lignes complémentaires et secondaires à vocation scolaire 13,4% de l'offre et le Transport A la Demande (12,2%).

	km commerciaux en propre	km commerciaux Sous-traités	km commerciaux totaux	km commerciaux totaux
Offre 2022				
5 lignes urbaines	614 179	0	614 179	74,3%
CORALYS	14 775	0	14 775	1,8%
8 Lignes Complémentaire	27 937	13 587	41 524	5,0%
19 lignes secondaires & ESAT	39 041	15 613	54 654	6,6%
TAD TPRM	89 920	11 100	101 020	12,2%
<b>TOTAL</b>	<b>785 852</b>	<b>40 300</b>	<b>826 152</b>	<b>100,0%</b>
Poids Km commerciaux	95,1%	4,9%	100,0%	

### 5.4. La fréquentation

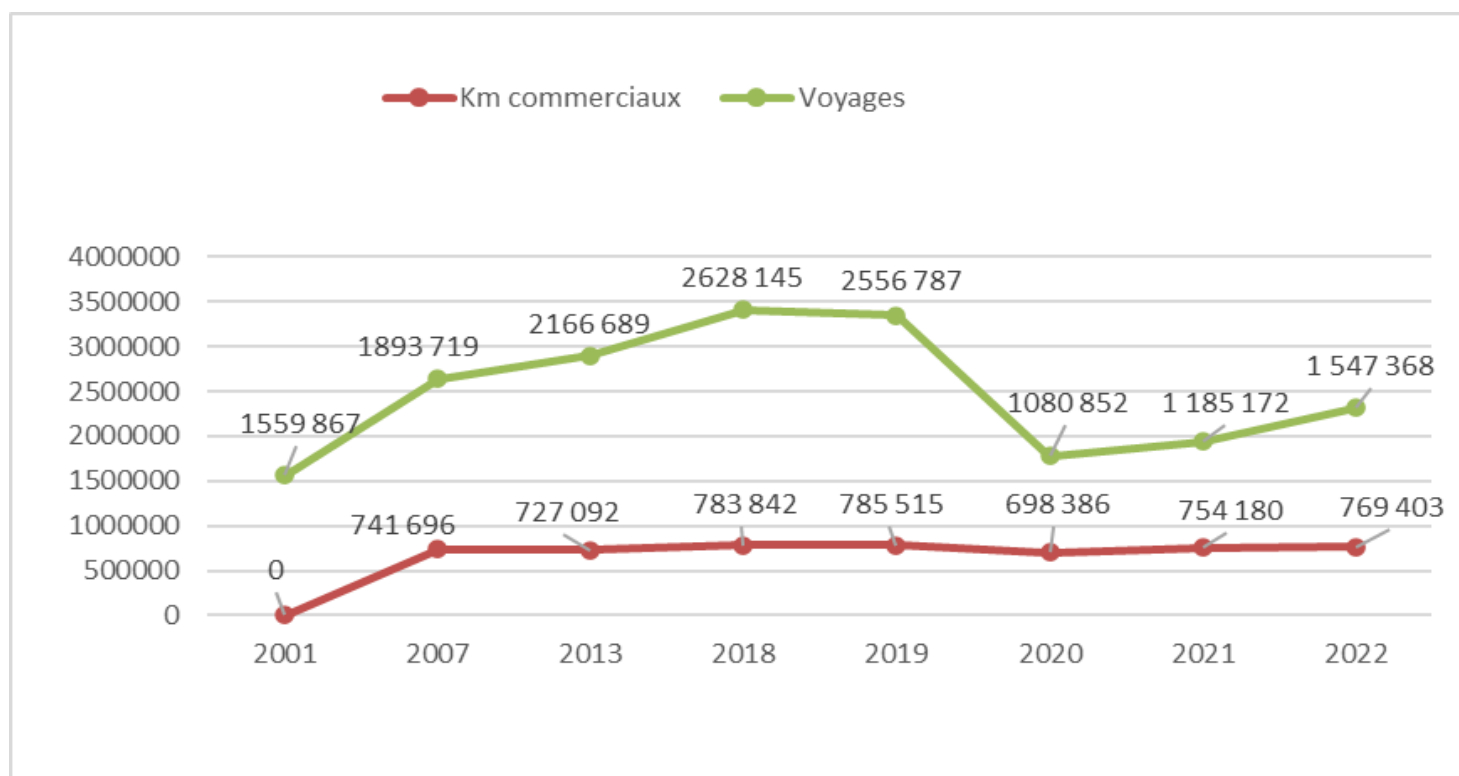
Globalement la fréquentation est de 1.429.675 voyages en 2022 contre 2.559.122 voyages en 2019 soit une chute de -44%. Les voyages 2022 représentent 56% des voyages 2019.

Il y a donc un important travail de reconquête des usagers et de développement de la mobilité à réaliser sur le prochain contrat.

Pour autant la fréquentation augmente sans discontinuer depuis 2000 et a connu une forte progression depuis 2017 qui a été stoppé nette par la crise COVID qui fait chuter les voyages de 2,55 M en 2019 à 1 M en 2020.

Finalement sur l'année 2022 la fréquentation a atteint 1.547.368 voyages soit +30,6% par rapport à 2021.

- +2% de km
- +30,6% de voyages
- +28% de voyages au km



Compte réel d'exploitation de la DSP de 2001 à 2022	2001	2007	2013	2018	2019	2020	2021	2022	Evol 2022/2021
Km commerciaux		741 696	727 092	783 842	785 515	698 386	754 180	769 403	2,0%
Voyages	1 559 867	1 893 719	2 166 689	2 628 145	2 556 787	1 080 852	1 185 172	1 547 368	30,6%
Taux d'usage - Voyages / km	1,69	1,95	2,15	2,47	2,33		2,51		

## 5.5. La performance de la fréquentation

Jusqu'à la crise de la COVID 19, le réseau AMELYS est principalement fréquenté par les jeunes et scolaires comme en témoignent les poids de leur fréquentation et l'évolution des voyages :

- 69% de voyages Jeunes et Scolaires.
- 22% de voyages Grand Public dont 12,7% en ticket unité, 6,2% en abonnement mensuel et 2,1% de carnet de 10 tickets
- 6% de titres sociaux (Tonus et Serenys)
- 1,2% de titres Coralys

En termes d'évolution on constate:

- Une **stagnation des voyages Grand Public** (22% des voyages) : on observe
  - Une hausse des tickets unité et

- Une baisse des abonnements et carnet de 10 tickets alors que la tendance devrait être à la fidélisation par le carnet et les abonnements
- Une **hausse de + 9% des voyages Jeunes et Scolaires**
- -29% de voyages Seniors qui sont marginaux (0,5%)
- -2,2% de voyages sociaux (6% des voyages)
- **+13% de voyages CORALYS** (1,2% des voyages)

**Avec la crise COVID, en 2022 :**

- **Les voyages Grand Public ont baissé de -31% en 2022**
  - **Les abonnements sont les titres qui ont le plus augmenté** de + 184% pour les mensuels mais augmenté de +356% pour les annuels :
  - Les billets de groupe ont aussi fortement augmenté +95%
  - Les carnets de tickets à tarif réduit ont connu une hausse de 10%
  - Les billets DUO ont augmenté de +30%.
- Les voyages Jeunes ont augmenté de 25% et représentent 50% des voyages
- Les voyages Seniors ont repris la hausse +32% et représentent une part très marginale des voyages (0,5%) ; ils se sont un peu plus déplacés après la pandémie et utilisent des tickets unité ou en carnet
- Les voyages avec réduction sociale sont en hausse de + 13% et représentent 20% des voyages
- Les voyages en navette gratuite CORALYS ont légèrement baissé de -5% et représentent 1,4% des voyages

Voyages	Taux de mobilité du titre	2016	2017	2019 réel	2020	2021	2022
<b>Titres Grand Public</b>		<b>537231</b>	<b>562276</b>	<b>566104</b>	<b>365 684</b>	<b>403 479</b>	<b>509 685</b>
Ticket à l'unité	1,05	318990	312140	323474	225 176	279 677	361 178
Ticket DUO	2,1	0	0	3908	10 799	6 601	7 806
Carnet de 10 tickets	10,5	53718	60029	54579	42 996	39 016	41 942
Carnets de 10 tickets tarifs réduit	10,5	16464	17283	11582	5 991	7 124	8 095
Billet de groupe (10 pers)	1,05	2949	2375	1734	570	348	647
Abonnement mensuel ACTIVA	75	134540	139440	158410	78 391	67 914	85 824
Abonnement annuel ACTIVA	75	10570	31010	10080	1 761	2 799	3 797
Location VAE 1 jour	3			225	100	78	58
Location VAE week-end	8			688	73	113	182
				750	51	56	111
Abonnement VAE / trotinette 6 mois	75			675	11	15	46
Abonnement VAE / trotinette 12 mois	75						
Abonnement accès vélo-station 12 mois							35
<b>Titres Jeunes Scolaires, Etudiants</b>		<b>1482561</b>	<b>1618611</b>	<b>1766102</b>	<b>409 992</b>	<b>481 165</b>	<b>602 430</b>
Coupon mensuel Yaka	75	202860	234640	234710	67 013	92 650	101 564
Coupon Annuel Yaka	75	949900	1098930	1214430	222 672	250 350	324 311
Coupon Yaka été	140	27860	9520	14000	2 281	2 002	2 558
Carte Tam Tam annuelle	32	301941	275521	302962	118 026	136 163	173 997
<b>Titres Seniors</b>		<b>12780</b>	<b>17224</b>	<b>12188</b>	<b>5 047</b>	<b>4 409</b>	<b>5 822</b>
Coupon serenity mensuel	45	12285	14625	10125	4 590	3 682	4 596
Coupon serenity annuel	45	495	2599	2063	457	727	1 226
<b>Titres sociaux</b>		<b>136910</b>	<b>159940</b>	<b>156450</b>	<b>184 573</b>	<b>212 493</b>	<b>240 079</b>
Tonus	10	73500	89400	81930	119 998	127 616	144 821
Serenys annuel	10	63410	70540	74520	64 575	84 877	95 258
<b>Titres multimodaux</b>		<b>0</b>	<b>0</b>				
<b>Autres titres de transport</b>		<b>59089</b>	<b>53732</b>	<b>58279</b>	<b>106 674</b>	<b>44 510</b>	<b>45 001</b>
Coralys		30783	28052	31671	16 125	16 945	16 182
Services spéciaux et occasionnels		28306	25680	26608	90 549	27 565	28 819
<b>Enfants 0 à 4 ans</b>					<b>8 881</b>	<b>39 116</b>	<b>26 658</b>
<b>TOTAL</b>		<b>2 228 571</b>	<b>2 411 783</b>	<b>2 559 122</b>	<b>1 080 851</b>	<b>1 185 172</b>	<b>1 429 675</b>
Evolution Annuelle			8,2%	6,1%	-57,8%	9,7%	20,6%

## 5.6. Le personnel

Le réseau AMELYS est exploité avec un **personnel de 58 agents** (en équivalent temps plein - ETP) dont 44,93 conducteurs en 2022, 4,61 mécaniciens.

	2019	2020	2021	2022
<b>PERSONNEL en Equivalent Temps Plein</b>				
<b>Nb conducteurs Bus ETP</b>	43,42	48,17	45,03	44,93
<b>Nb mécaniciens ETP</b>	3,92	4,42	4,90	4,61
<b>Nb contrôleurs ETP</b>				
<b>Nb agents administratifs &amp; comptables ETP</b>	1,00	1,25	1,10	1,00
<b>Nb Agents commerciaux et d'accueil ETP</b>	2,50	3,33	3,09	3,26
<b>Nb Agents Marketing ETP</b>	0,92	1,58	0,86	0,00
<b>Nb Responsables - Encadrement ETP</b>	5,00	4,00	4,86	4,2
<b>Total NOMBRE SALARIES ETP</b>	<b>56,8</b>	<b>62,8</b>	<b>59,8</b>	<b>58,0</b>
<b>Evolution en %</b>	<b>9%</b>	<b>11%</b>	<b>-7%</b>	<b>0%</b>
<b>Evolution en %</b>	<b>3,4</b>	<b>4,7</b>	<b>-3,1</b>	<b>-0,1</b>

En 2022 la masse salariale est de 2.517.789 € + 8,5% en 2021

	2019	2020	2021	2022
<b>PERSONNEL en Equivalent Temps Plein</b>				
<b>Total NOMBRE SALARIES ETP</b>	<b>56,8</b>	<b>62,8</b>	<b>59,8</b>	<b>58,0</b>
<b>Total SALAIRES</b>	1 614 250 €	1 564 114 €	1 611 982 €	1 648 060 €
<b>Total CHARGES SOCIALES</b>	890 581 €	781 671 €	832 943 €	869 730 €
<b>Total des FRAIS DE PERSONNEL</b>	<b>2 504 831 €</b>	<b>2 345 785 €</b>	<b>2 444 926 €</b>	<b>2 517 789 €</b>
<i>(= Le poste Frais de personnel du tableau T1)</i>				3,0%
<b>l moyen (Total frais de personnel / Total Salariés)</b>	<b>44 138 €</b>	<b>37 383 €</b>	<b>40 864 €</b>	<b>43 413 €</b>

## 5.7. Le parc de véhicules

**Le parc est composé de 35 véhicules en propre :**

- 30 bus standards :
  - 8 véhicules sont âgés de moins de 5 ans
  - 2 véhicules entre 5 et 10 ans
  - 20 sont âgés de plus de 10 ans (dont 1 proche de 20 ans)
- 4 minibus
- 1 minibus TPMR

L'âge moyen du parc est de 12,9 ans en 2022 contre 13,3 ans en 2021 ; C'est un parc âgé qui devrait plutôt se situer à une moyenne de 7 ans (âge moyen en France).

**Norme environnementale :** 17 bus sont aux normes EURO 6 ou 5 sur un total de 36 véhicules en 2022 et 12 bus sont aux normes EURO 3 ou 4.

**Accessibilité :** 30 véhicules sont accessibles aux fauteuils roulants sur 31 véhicules dans le parc en 2022. 1 minibus ne l'est pas (le JUMPER).

138 vélos électriques sont en location longue durée

## 5.8. Les biens

L'AME met à disposition l'ensemble des biens nécessaires à l'exploitation dont :

- Le dépôt avec le bâtiment administratif, l'atelier, le parking de stationnement des véhicules...
- L'agence commerciale place Mirabeau à Montargis qui deviendra la maison de la mobilité.
- Le parc de matériels roulants
- Les équipements d'exploitation dont informatiques, poteaux d'arrêts...

## 5.9. La tarification

Les tarifs en vigueur sont les suivants (cf. tableau ci-dessous). Ils n'ont pas augmenté depuis 2021.



Tarifs TTC en euros	2022	2024
<b>Titres Grand Public</b>		
Ticket à l'unité	1,2 €	1,2 €
Ticket DUO	2,0 €	2,0 €
Carnet de 10 tickets	10,35 €	10,35 €
Carnets de 10 tickets tarifs réduit	8,2 €	8,2 €
Billet de groupe (10 pers)	0,6 €	0,6 €
Abonnement mensuel ACTIVA	27,0 €	27,0 €
Abonnement annuel ACTIVA	270,0 €	270,0 €
Abonnement annuel ACTIVA SNCF		gratuit
Location VAE 1 jour	8,0 €	8,0 €
Location VAE week-end	12,0 €	12,0 €
Abonnement VAE / trottinette 6 mois	120,0 €	120,0 €
Abonnement VAE / trottinette 12 mois	215,0 €	215,0 €
<b>Titres Jeunes Scolaires, Etudiants</b>	<b>240,5 €</b>	
Coupon mensuel Yaka	18,5 €	18,5 €
Coupon Annuel Yaka	165,0 €	165,0 €
<b>Titres Seniors</b>	<b>231,0 €</b>	
Coupon serenity mensuel	21,0 €	21,0 €
Coupon serenity annuel	210,0 €	210,0 €
<b>Titres sociaux</b>	<b>35,0 €</b>	
Tonus	3,0 €	3,0 €
Serenys annuel	32,0 €	32,0 €

## 5.10. Les recettes

Les recettes tarifaires s'élèvent à 788.101 € HT et ont augmenté de + 125.193 € passant de 672.404 € en 2021 à 797.596 € en 2022, soit une hausse de 19%.

Les recettes tarifaires sont composées de :

- **64,1% de recettes Grand Public** qui augmentent en poids et augmentent de 21% en 2022 dont
  - 71,8% de billets à l'unité (+21%)
  - 1,5% de recettes de tickets Duo et +3% de hausse des recettes
  - 7,5% de recettes Carnets 10 tickets (en hausse de +2%)
  - +12,5% de recettes abonnements mensuels et +19% de hausse des recettes

- +33% de hausse de l'abonnement annuel ; 0,7% des recettes en 2022).
- 1,9% de recettes vélos et trottinettes, en hausse notamment la location de trottinettes sur 6 mois (+98%), + 61% de location de VAE week-end, + 404% d'abonnement accès vélo-station 12 mois.
- **32,1% de recettes Jeunes & Scolaires** et une hausse de 4%
  - 64,8% d'abonnement annuel Yaka et une hausse de 3%
  - 9,9 annuel Tam Tam valable pour 1 aller-retour par jour scolaire Domicile Ecole et une baisse de -10%
- 0,4% de recettes seniors +13% de hausse des recettes
- 3,4% de titres sociaux et une baisse de -5%

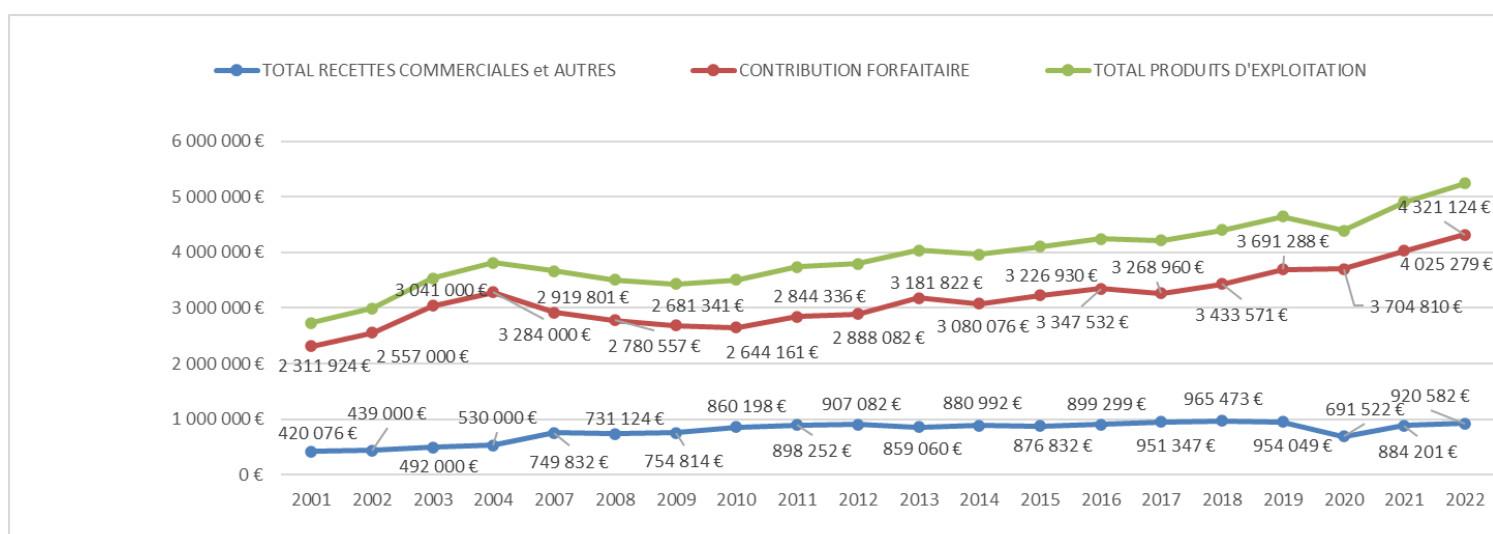
Recettes en € HT	2016	2017	2019 réel	2020	2021	2022	Evol 2022/2021	Poids 2022
<b>Titres Grand Public</b>	<b>431 543,51 €</b>	<b>449 635 €</b>	<b>459 961 €</b>	<b>345 031 €</b>	<b>415 916 €</b>	<b>505 027 €</b>	<b>21%</b>	<b>64,1%</b>
Ticket à l'unité	319 819 €	324 301 €	336 076 €	223 858 €	300 037 €	362 671 €	21%	71,8%
Ticket DUO			3 383,64 €	10 693 €	7 244 €	7 433 €	3%	1,5%
Carnet de 10 tickets	48 137 €	53 792 €	48 908 €	43 931 €	37 053 €	37 674 €	2%	7,5%
Carnets de 10 tickets tarifs réduit	11 689 €	12 270 €	8 222 €	4 845 €	4 845 €	5 539 €	14%	1,1%
Billet de groupe (10 pers)	1 634 €	1 316 €	961 €	316 €	509 €	376 €	-26%	0,1%
Abonnement mensuel ACTIVA	47 176 €	48 895 €	55 546 €	49 238 €	53 067 €	63 180 €	19%	12,5%
Abonnement annuel ACTIVA	3 089 €	9 061 €	2 891 €	3 682 €	2 598 €	3 463 €	33%	0,7%
Location VAE 1 jour			500 €	667 €	520 €	385 €	-26%	0,1%
Location VAE week-end			860 €	730 €	1 130 €	1 815 €	61%	0,4%
Abonnement VAE / trottinette 6 mois			1 000 €	5 100 €	5 600 €	11 100 €	98%	2,2%
Abonnement VAE / trottinette 12 mois			1 613 €	1 971 €	2 688 €	8 242 €	207%	1,6%
Abonnement accès vélo-station 12 mois			- €	- €	625 €	3 150 €	404%	0,6%
<b>Titres Jeunes Scolaires, Etudiants</b>	<b>309 562 €</b>	<b>334 919 €</b>	<b>337 293 €</b>	<b>259 476 €</b>	<b>244 219 €</b>	<b>253 016 €</b>	<b>4%</b>	<b>32,1%</b>
Coupon mensuel Yaka	48 739 €	56 375 €	56 391 €	41 087 €	57 081 €	62 143 €	9%	24,6%
Coupon Annuel Yaka	169 625 €	196 238 €	202 561 €	180 701 €	158 700 €	164 075 €	3%	64,8%
Coupon Yaka été	3 980 €	2 720 €	4 000 €	1 240 €	480 €	1 760 €	267%	0,7%
Carte Tam Tam annuelle	87 218 €	79 587 €	74 341 €	36 448 €	27 958 €	25 038 €	-10%	9,9%
<b>Titres Seniors</b>	<b>5 402,73 €</b>	<b>7 207 €</b>	<b>5 091 €</b>	<b>13 624 €</b>	<b>2 698 €</b>	<b>3 045 €</b>	<b>13%</b>	<b>0,4%</b>
Coupon serenity mensuel	5 212 €	6 205 €	4 295 €	10 939 €	2 157 €	2 425 €	12%	79,6%
Coupon serenity annuel	191 €	1 002 €	795 €	2 685 €	541 €	620 €	15%	20,4%
<b>Titres sociaux</b>	<b>35 417,58 €</b>	<b>41 482 €</b>	<b>39 080 €</b>	<b>28 142 €</b>	<b>28 412 €</b>	<b>27 014 €</b>	<b>-5%</b>	<b>3,4%</b>
Tonus	20 045 €	24 382 €	22 345 €	14 345 €	14 970 €	15 406 €	3%	57,0%
Serenys annuel	15 372 €	17 101 €	16 736 €	13 797 €	13 442 €	11 607 €	-14%	43,0%
<b>Titres multimodaux</b>	<b>- €</b>	<b>- €</b>	<b>- €</b>	<b>- €</b>	<b>- €</b>	<b>- €</b>		
Expérimentation tarif combiné SNCF			- €	- €	- €			
<b>TOTAL</b>	<b>781 926,08 €</b>	<b>833 242,91 €</b>	<b>841 426,11 €</b>	<b>646 273,00 €</b>	<b>691 245,93 €</b>	<b>788 101 €</b>		<b>100%</b>

## 5.11. L'équilibre financier

L'équilibre financier s'établit comme suit :

- **5.241.706 € de charges réelles y compris marge** dont :
  - 5.060.839 € de charges
  - 180.867 € de résultat bénéficiaire (3,5%)
- **920.582 € de recettes commerciales** (17,6% des produits) dont

- 797.596 € de recettes tarifaires
- 122.986 € d'autres recettes :
  - Dont 40.025 € d'atténuation de charges
  - Dont 35.946 € de recettes de publicité
  - Dont 87.040 € de prestations pour des tiers
- **4.321.124 € de contribution financière forfaitaire de l'autorité délégante ; elle couvre 85,4% des produits).**

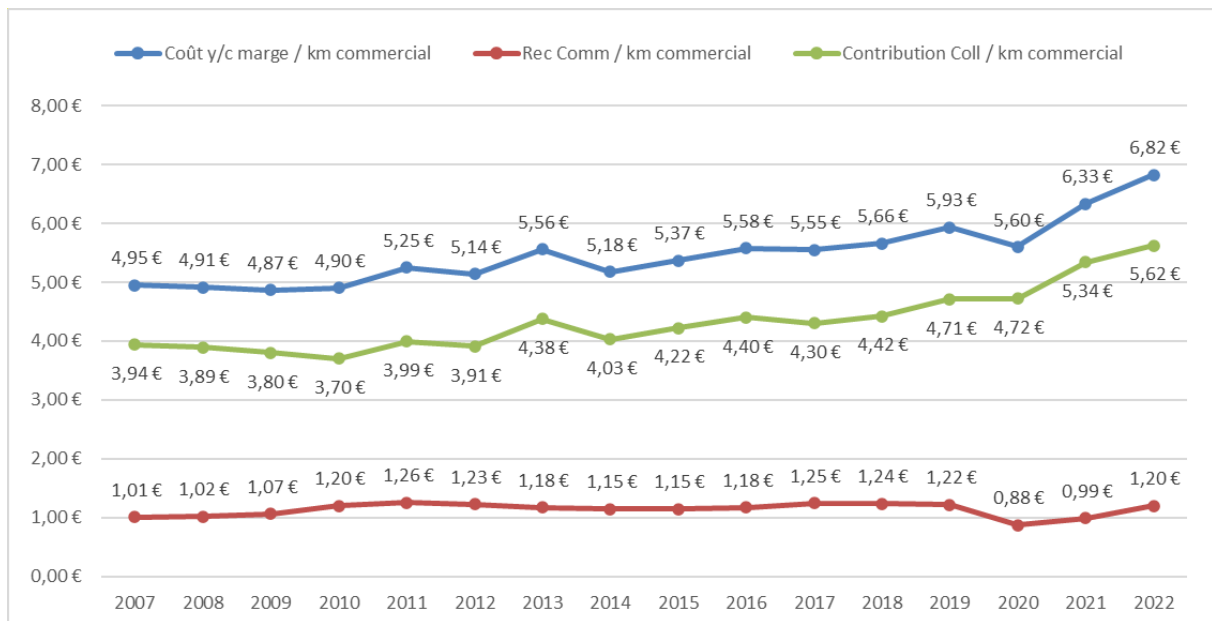


Les ratios financiers montrent :

**Le coût au km commercial** explose depuis 2021 avec 6,82 € en 2022 (+ 7,7% par rapport à 2021) ce qui est très élevé.

**La recette commerciale au km commercial** augmente fortement également avec 5,62€ soit + 21,2% de hausse ce qui est remarquable

**La contribution de l'AME au km commercial** augmente de + 5,2% en 2022 soit une évolution moindre que les charges grâce à la forte hausse des recettes

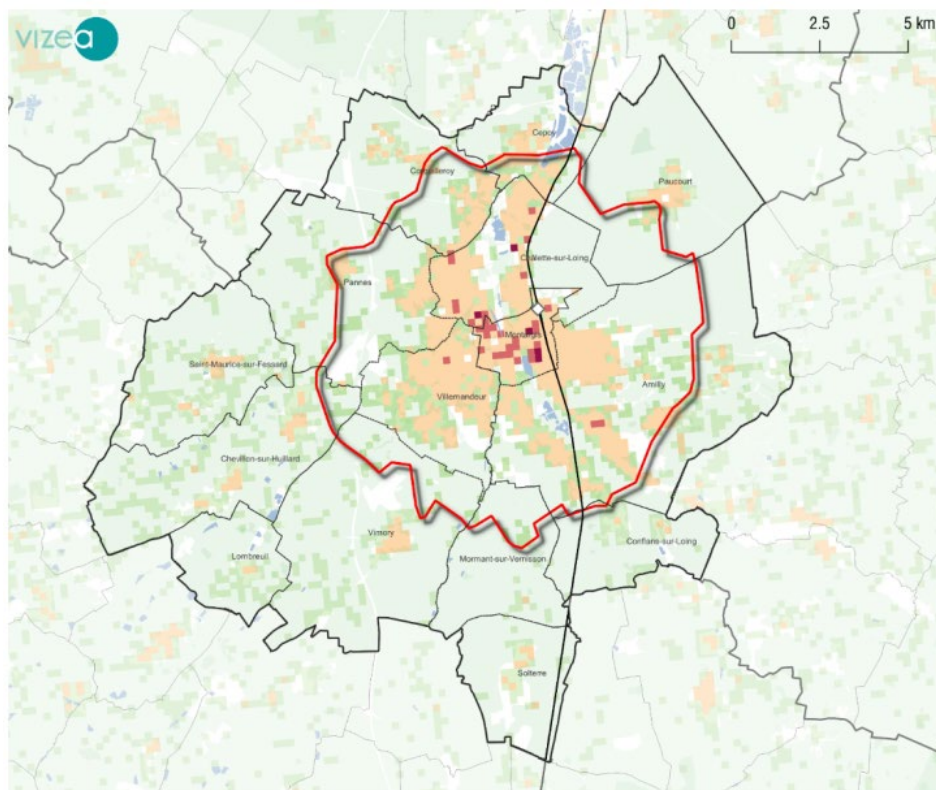


## 6. Le schéma des modes actifs

### 6.1. Les résultats de l'enquête auprès de la population

L'enquête menée en 2021 auprès de la population a généré 298 réponses dont une majorité de 30 à 69 ans, une majorité d'actifs, les jeunes sont faiblement représentés et une majorité de femmes chez les répondants.

## 6.2. La répartition des habitants sur le territoire



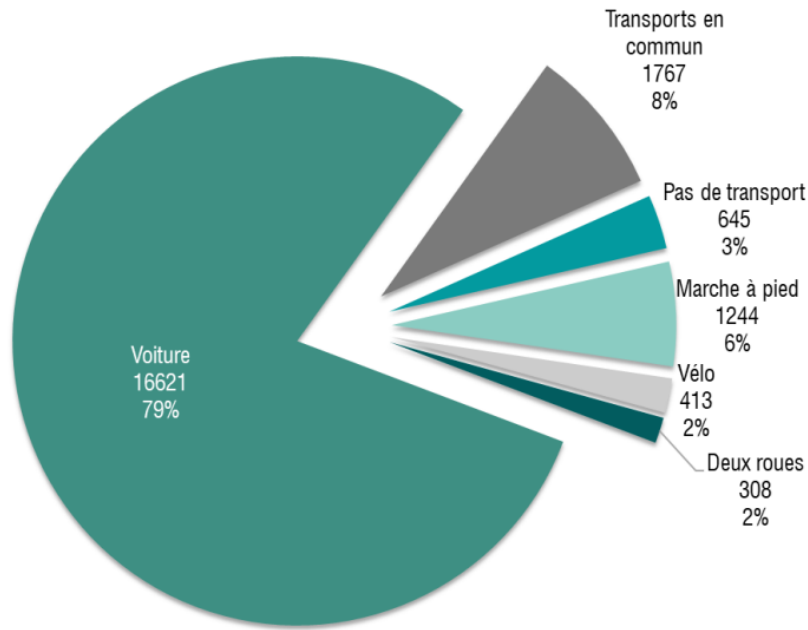
**Plus de 52 000 habitants vivent à moins de 20 minutes à vélo du centre de Montargis**



(Source : analyse Vizea)

### 6.3. Les modes de déplacements des actifs

Répartition de l'utilisation des transports par les actifs de l'agglomération Montargoise (20 998)

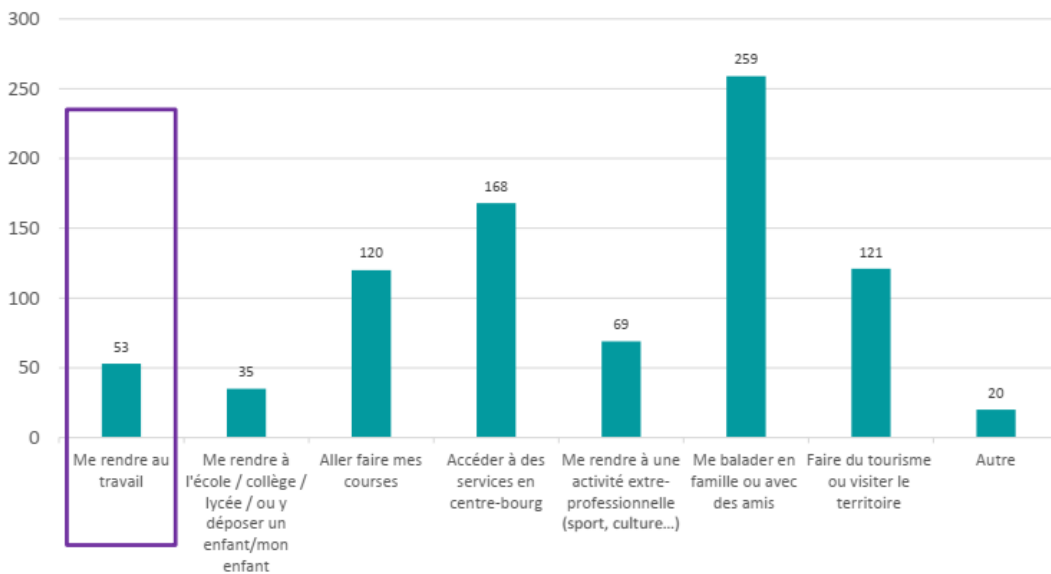


Source : INSEE, Mobilités professionnelles, 2017

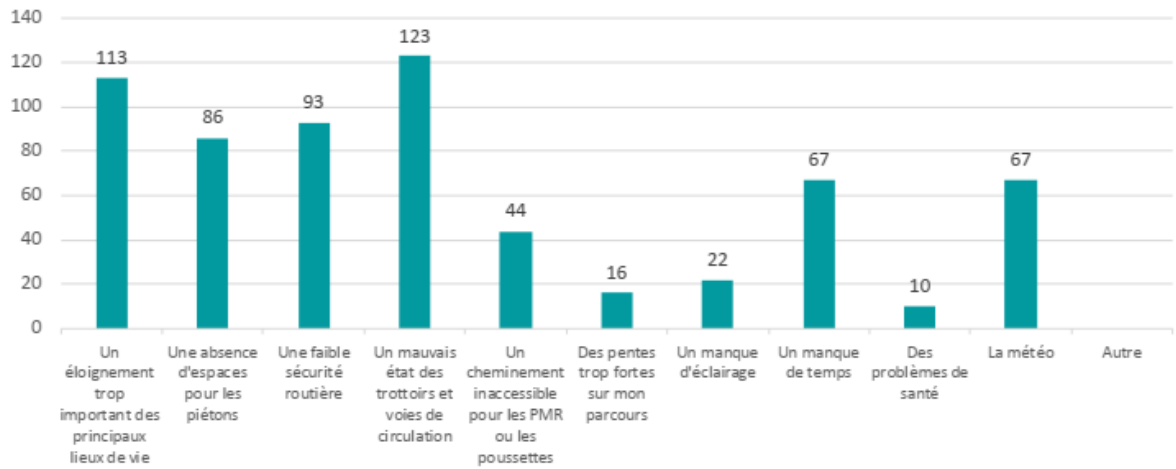
### 6.4. Les déplacements à pied

Analyse de l'enquête en ligne – La marche, un mode plaisir et utilitaire

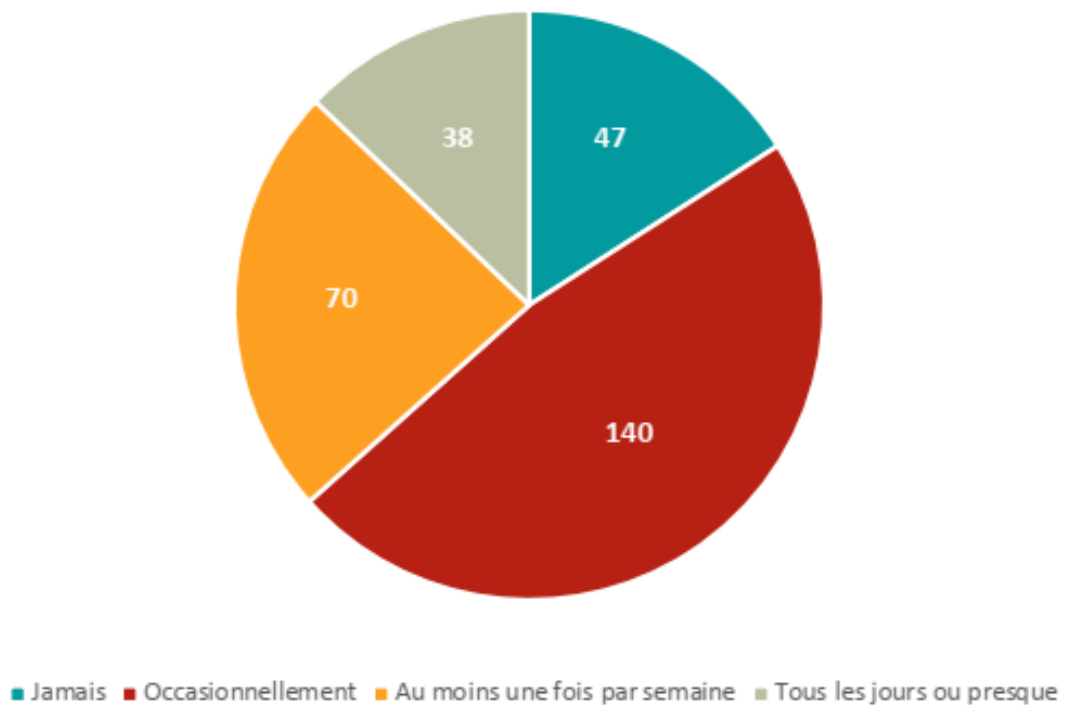
Source : enquête en ligne effectuée en Avril- mai 2021, traitement et analyse des données par Vizea  
Question : Pour quels motifs vous déplacez-vous à pied ?  
Nombre de répondants à la question : 298



Source : enquête en ligne effectuée en Avril- mai 2021, traitement et analyse des données par Vizea  
 Question : Quels sont les freins qui ne vous permettent pas de vous déplacer à pied vers les lieux de vie du territoire ?  
 Nombre de répondants à la question : 280



### 6.5. L'usage du vélo :

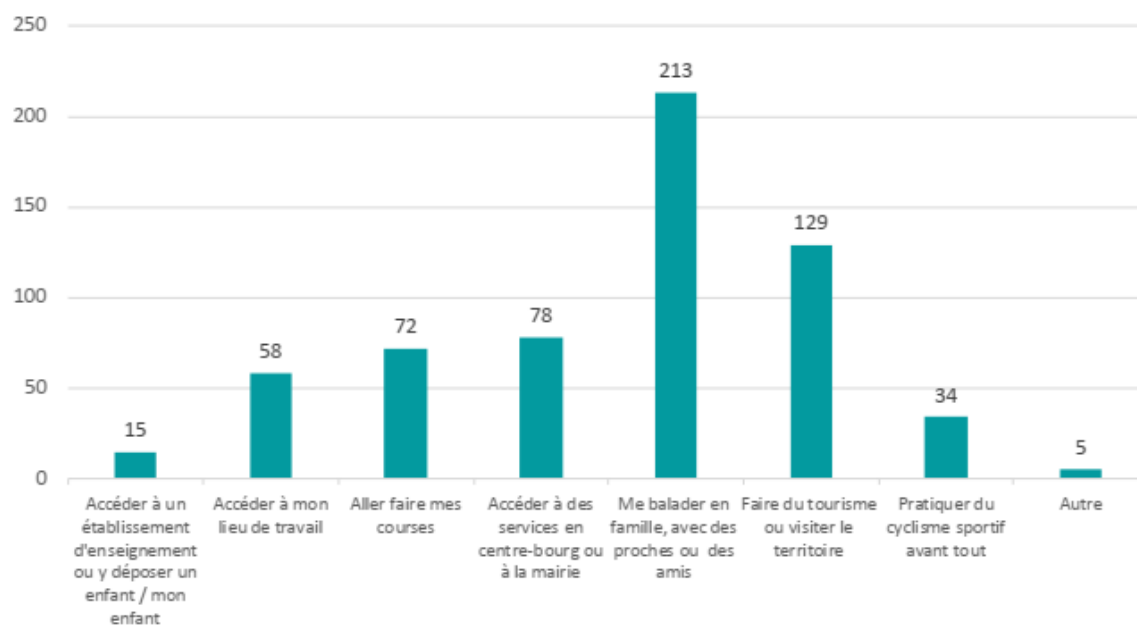


## Motifs de déplacements à vélo

Source : enquête en ligne effectuée en Avril- mai 2021, traitement et analyse des données par Vizea

Question : Pour quels trajets utilisez-vous le vélo ?

Nombre de répondants à la question : 249

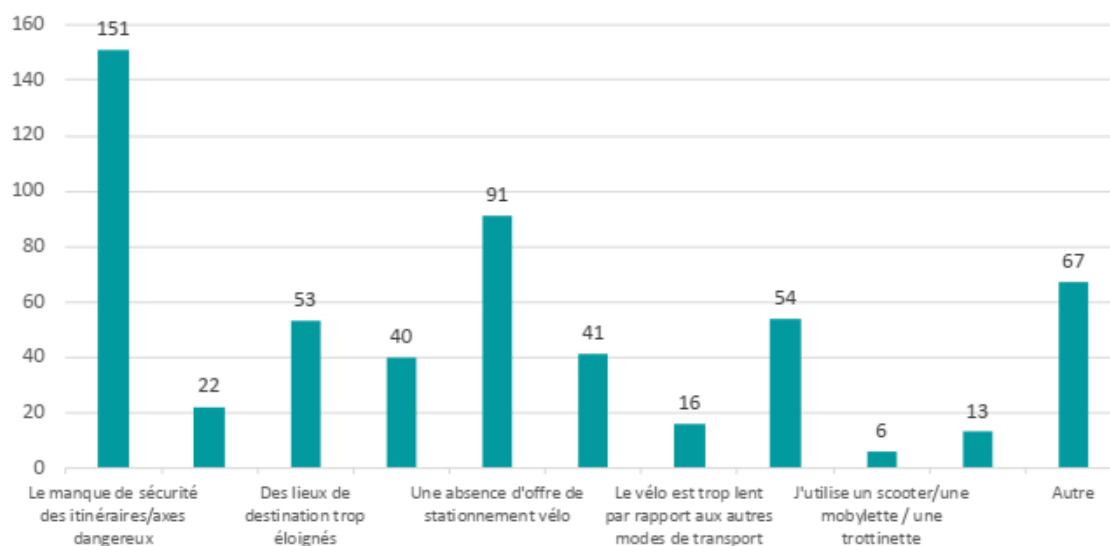


## Freins de déplacements à vélo

Source : enquête en ligne effectuée en Avril- mai 2021, traitement et analyse des données par Vizea

Question : Si vous pratiquez peu ou jamais le vélo, quel en est le motif ? (plusieurs réponses possibles)

Nombre de répondants à la question : 229



Le vélo et la marche à pied sont deux modes actifs à développer sur le ressort territorial de l'AME. Le territoire de l'AME s'y prête bien en raison de voies douces naturelles présentes notamment le long du canal ou l'axe entre le centre-ville et la gare SNCF et routière.



## 6.6. Les besoins de déplacements des acteurs économiques

Les besoins de déplacements des actifs concernent pour l'essentiel l'AME avec ses zones d'activités importantes qui sont à desservir de manière performante compte tenu des horaires d'embauche et de débauche ; pour le reste, les actifs se rendent principalement en Ile de France par le train ou dans le Loiret avec les cars REMI et/ou en covoiturage. L'essentiel des déplacements est fait dans les communautés de communes environnantes.

La desserte ferroviaire permet de relier l'AME à la région Ile de France et en fait l'attractivité. La coordination du réseau AMELYS avec les trains et les cars est donc fondamentale. La gare de Montargis est dans le top 10 des gares les plus fréquentées de la région Centre Val de Loire. La gare constitue le principal pôle d'échanges pour les trains et les cars en lien avec le réseau AMELYS ; il est donc important que les principaux flux de voyageurs de l'AME vers la gare soient assurés de manière efficace et rapide par AMELYS.

### ▪ « L'accessibilité des zones d'activités est insuffisante »



- **Dangerosité** de l'accès à vélo :
  1. Nids de poule
  2. Vitesse
  3. Route étroite
- **Arboria**, un cas emblématique du fait de son éloignement



- Aménager des **liaisons sécurisées**
- A court terme : liaisons secondaires

### ▪ « Accéder à pied au restaurant voisin »



- **Dangerosité des poids lourds !**



- Créer des **cheminements piétons internes aux zones d'activités**

### ▪ « Les conditions d'embauche sont souvent liées à la question de la mobilité »



- **Pas de voiture ou de permis**
- « la mobilité est une composante importante du retour à l'emploi » (**Pôle emploi**)
- « on doit redescendre certains employés en voiture en centre-ville après 19h00 » (**Arboria**)
- « transhumance de gens partant travailler à pied le long des routes »



- Proposer des solutions personnalisées pour chaque personne

■ « Les rencontres entre entreprises permettent de découvrir des solutions »



- Bilan très positif du petit-déjeuner entreprise

- Mettre en place une commission mobilité entreprises
- Elaborer des plans de mobilité entreprises

<b>Identité</b>	<b>Actif dans une zone d'activité du territoire</b>
Nom :	
Prénom :	
Age : 29 ans	
Genre : Masculin	
Occupation/profession : Employé Sanofi à Amilly	
Lieu d'habitation : Cepoy	

■ **Attentes**

Une continuité dans les aménagements cyclables

Une desserte des différents pôles et centres-bourgs du territoire depuis la véloroute, axe cyclable structurant du territoire.

Une meilleure signalétique intégrant les temps de parcours

*« Il serait intéressant de mettre des panneaux avec les destinations et le temps de trajet. Si on met les kilomètres on pense tout de suite à la voiture alors que le vélo est plutôt une question de temps. »*

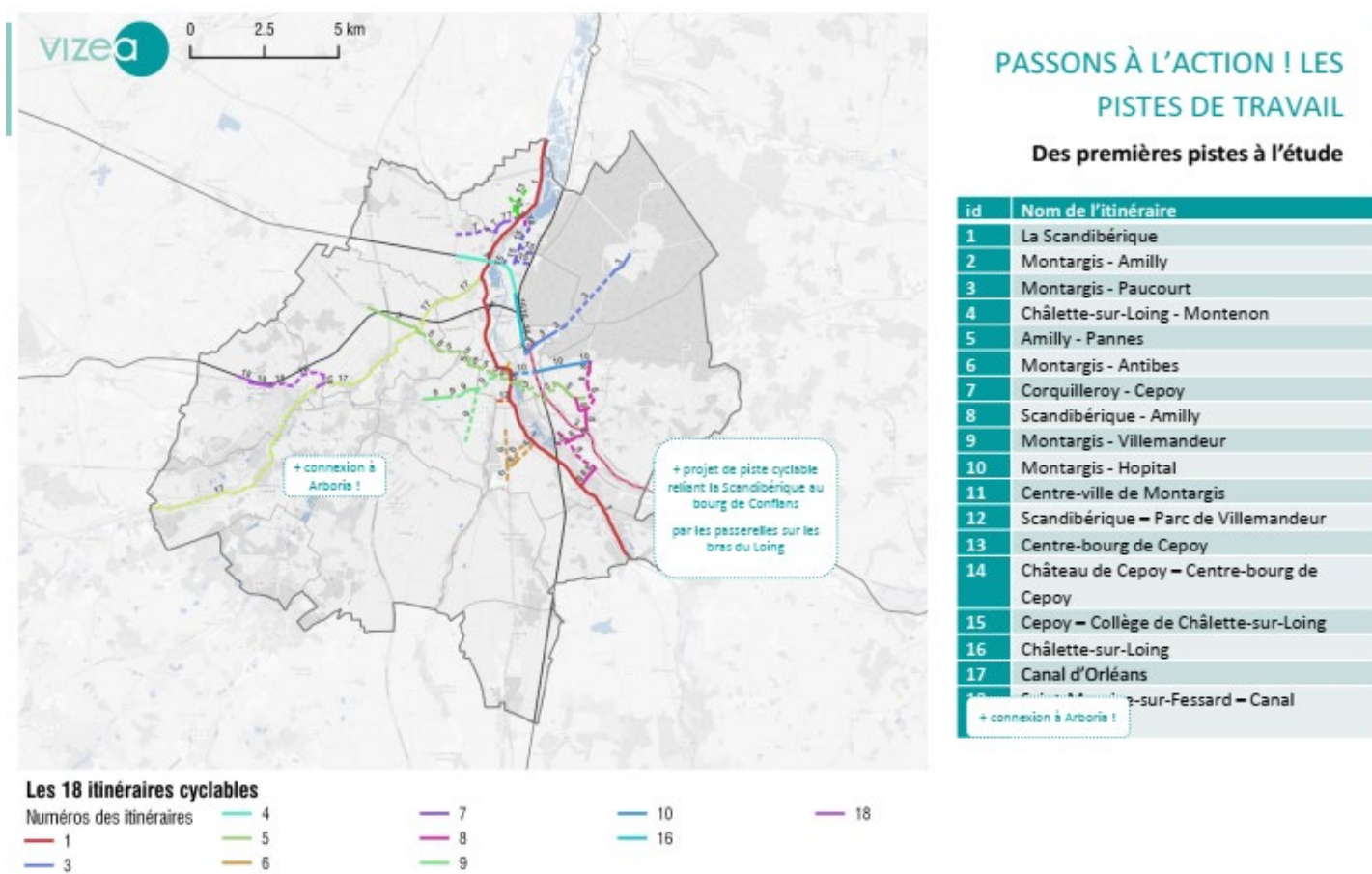
■ **Lieux à cibler**

Le centre-ville de Montargis : retravailler la zone 30 aménagée entre les usagers

Le quartier de la Chaussée : sécuriser les itinéraires vélos

Le centre-ville de Montargis : offre de stationnement à améliorer.

## 7. Le schéma cyclable



## 8. Les orientations pour le futur réseau de mobilité AMELYS

Le réseau AMELYS a été rythmé au cours de ces dernières 24 années par 4 contrats de DSP et a connu à chaque contrat des restructurations pour répondre au besoin de la population et aux extensions du territoire à desservir. AMELYS a ainsi été restructuré 4 fois pour rester performant.

L'échéance du contrat de DSP actuel et du renouvellement du mode de gestion est l'occasion pour l'AME :

- de faire le bilan de sa politique de transport public,
- d'organiser un réseau intégrant tous les modes de déplacements collectifs, actifs et partagés
- de construire le futur projet politique de mobilité qui sera mis en œuvre pour les 6 ans à venir et
- d'anticiper les évolutions futures pouvant intervenir sur le territoire.

C'est dans ce contexte qu'est choisi le futur mode de gestion du réseau de mobilité AMELYS.

AMELYS aujourd'hui dessert 15 communes avec des lignes régulières et du transport à la demande ; la desserte est complétée par les lignes régionales routières REMI notamment pour la partie « rurale » du territoire de l'AME.

Les objectifs pour le futur sont :

- de rééquilibrer l'offre de transport entre les territoires et entre les communes selon la population et les besoins de déplacements, améliorer la desserte des zones périurbaines et rurales au quotidien.
- d'améliorer la desserte des zones d'emplois et des entreprises pour les actifs, les alternants et apprentis (CHAM, Zones d'activités, gare de Montargis), calée sur les horaires d'embauche et de sortie du travail.
- de développer les services de location de vélos en longue durée et à la gare des vélos en libre-service pour les personnes arrivant en train
- développer le covoiturage en partenariat avec les entreprises
- équiper les véhicules du réseau en cellules compteuses pour une connaissance fine de la fréquentation
- mettre en place une application Mobility as a Service permettant information, réservation, calcul d'itinéraire et achat de titres de transport
- de restructurer les lignes de transport scolaire et assurer une meilleure qualité de service pour les scolaires en réduisant leurs temps de parcours et concomitamment les coûts de transport suite au changement de réglementation.

## 9. 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'Orientation des Transports Intérieurs dite LOTI, du 30 décembre 1982, 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) ;
- 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 publique (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 les 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 efficience (l'efficacité au regard des moyens et coûts mis en œuvre).

### 9.1. 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 :

- **La régie à simple autonomie financière** qui 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 de communes. Les principales décisions sont prises par le conseil communautaire, après avis le cas échéant d'un conseil d'exploitation.
- **La régie individualisée sous forme d'Etablissement Public Industriel et Commercial (EPIC)**, doté de la personnalité morale. Il s'agit d'un établissement public distinct de la communauté de communes, 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).
- **La Société Publique Locale**, qui s'apparente fortement à une gestion en EPIC.

**Le choix entre les deux modes de régie** 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 ...

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.

### **9.1.1. Le choix de la régie directe 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 métropole.

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.

### **9.1.2. Le choix de la régie personnalisée ou EPIC**

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.

### **9.1.3. Les différences entre la régie directe et la régie personnalisée ou EPIC**

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

Le choix entre une régie directe et un EPIC implique un choix sur les risques directs pris par l'autorité organisatrice et sur l'indépendance de gestion d'une structure autonome de l'autorité organisatrice dans ses décisions de gestion.

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.

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

- Risque 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.

#### **9.1.4. La gestion par une SPL**

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

« 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 de Communes 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 de Communes.

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.

#### **9.1.5. Reprise en régie du service précédemment délégué**

La reprise en régie du service public, précédemment délégué, nécessite que la communauté de communes 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 de communes 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 de communes 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.

### **9.1.6. 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 marketing et commerciales pointues.

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

## **9.2. 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 du Code de la Commande Publique, via marché public ou via délégation de service public.

S'agissant des délégations de service public, leur régime juridique, notamment issu 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, désormais codifiée au sein du Code de la Commande Publique, 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 »).

### **9.2.1. La Délégation de Service Public (DSP)**

La délégation de service public est un « contrat de concession au sens de 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).

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 l'AOM.

### **9.2.2. 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 de communes 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 de communes et un opérateur économique public ou privé, pour répondre à ses besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services (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.

### **9.2.3. Avantages et inconvénients du marché public**

Le marché public, comme pour la gestion en régie directe à laquelle il s'apparente, le principal inconvénient de ce type de contrat est 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 notamment le titulaire du marché est-il 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.

### **9.2.4. 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, depuis lors codifiée à 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.

## 9.1. Le portage ou la délégation des risques

Le réseau de transport AMELYS 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'un service public de transport de voyageurs 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 de communes 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.

## 9.2. 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, 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 Bayeux Intercom a délégué la gestion du réseau AMELYS par contrat de délégation de service public et les résultats obtenus par le délégataire répondent aux attentes de l'AME.

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, âge et équipement des véhicules, etc.) permettent ainsi le transfert de l'ensemble des risques précités sur le délégataire. La collectivité délégante lui verse en contrepartie une contribution financière forfaitaire qui correspond à une « subvention » destinée à équilibrer les charges et les produits d'exploitation.

La DSP reste le mode de gestion des transports publics 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.

## **10. Le futur mode de gestion du réseau de mobilité de l'AME**

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,

L'AME décide de poursuivre la gestion du réseau en délégation de service public.

## **11. les caractéristiques du futur contrat de délégation de service public**

### **11.1. Le lancement d'une procédure de renouvellement de DSP**

La procédure de passation d'un contrat de délégation de service public fait l'objet d'une publicité et mise en concurrence, encadrée 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 suivants et R. 3000-1 et suivants du Code de la Commande Publique (IIIe partie du Code).

Après publication d'un avis d'appel public à la concurrence, et ouvertures des plis contenant 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 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 l'AME 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.

## 11.2. Le périmètre de la délégation

Le contrat portera sur l'exploitation du réseau de **transports collectifs, actifs (vélos, marche à pied), partagés (covoiturage, autopartage, autostop organisé)** dans le ressort territorial de l'AME

En effet l'AME 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 comprend notamment :

- L'organisation des services réguliers de transport public urbain et non urbain de personne ;
- Le développement des modes de déplacement terrestres non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur ;
- L'organisation de l'activité d'auto partage ;
- 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.

### 11.3. La durée du futur contrat

Il est proposé une durée de contrat de l'ordre de 5 ans et 9 mois pour le futur contrat.

Dans cette perspective le contrat de DSP entrera en vigueur au **1<sup>er</sup> avril 2025** et sera échu **au 31 décembre 2030**.

Cette durée de 5 ans et 9 mois 6 ans permet ainsi à l'AME 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 ne permettant pas de procédure de mise en concurrence avec publicité.

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.

Les investissements étant réalisés par l'AME 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'AME.

### 11.4. Les objectifs assignés au futur délégataire

Au regard des perspectives des marges de progrès identifiées dans l'organisation de production des services et des objectifs de la politique de la mobilité collective et durable, les objectifs généraux poursuivis par l'AME pour la prochaine procédure sont :

- Adapter l'offre de service public en intégrant transport collectif et modes actifs et partagés (vélos, covoiturage, autopartage...) sur l'ensemble du ressort territorial
  - Desservir les zones d'emplois, la gare et le Centre Hospitalier de l'Agglomération Montargoise (CHAM) en proposant des services calés sur les horaires de travail et de trains
  - Améliorer la desserte des communes périurbaines et rurales pour permettre aux actifs de ces communes de se rendre à leur travail en transport public
  - Développer les vélos en location longue durée et libre-service ainsi que le covoiturage en partenariat avec les entreprises.
  - Restructurer les lignes à vocation scolaire avec la desserte par car pour en améliorer la performance en termes de réduction des temps de parcours, des moyens mis en œuvre et donc des coûts
  - Proposer des liaisons directes avec le moins de correspondances possibles et des temps de parcours les plus courts possibles
  - Mettre en place en complément des lignes régulières un service flexible de ramassage aux arrêts en zone rurale et périurbaine en rabattement sur les points centraux de l'agglomération et stratégique
- Poursuivre le développement de la fréquentation et des recettes
- Maîtriser la contribution financière forfaitaire.
- Proposer un plan d'investissements avec le renouvellement des matériels roulants et des équipements innovants pour faciliter l'usage et mieux suivre la fréquentation.

Sur la base de ces objectifs, les candidats devront proposer un réseau de mobilité adapté aux besoins de déplacement,

Les critères seront hiérarchisés.

## **11.5. Les prérogatives de la Communauté d'agglomération, Autorité délégante**

L'Autorité délégante, organisatrice des transports :

- définit la politique de mobilité (transports publics et modes actifs),
- arrête la consistance des services,
- fixe ou homologue les tarifs,
- réalise et finance les investissements,
- verse une contribution financière forfaitaire au délégataire,
- 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.

## **11.6. Les obligations du délégataire**

Le délégataire a pour missions principales :

- De gérer le réseau de mobilité (transport collectif et modes actifs), en atteignant les objectifs qui lui sont assignés ;
- Proposer et mettre en œuvre le projet de réseau restructuré,
- D'assumer la gestion du personnel et la responsabilité des opérations de transport ;
- 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 les recettes commerciales et notamment la vente des titres de transports ;
- De commercialiser les services auprès du public ;
- D'assurer le marketing et la promotion du service ;
- 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.

## **11.7. Rémunération du délégataire**

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

Le délégataire devra se rémunérer directement auprès des usagers (recettes du trafic), suivant des tarifs qui seront fixés dans la convention.

Une contribution financière forfaitaire sera par ailleurs versée par la Communauté d'agglomération, Autorité délégante, en contrepartie des sujétions tarifaires et de service public imposées au délégataire.

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

### **11.8. 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 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.

### **11.9. 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.

### **11.10. Contrôles**

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.

## **12. Calendrier de la procédure du choix du délégataire**

La procédure de choix du délégataire est définie aux articles L 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales.

Elle est constituée des principales étapes suivantes :

- Une fois la décision prise par le Conseil Communautaire sur le principe de délégation de service public, une publicité est réalisée dans un journal d'annonces légales ainsi que dans une revue spécialisée du secteur d'activités concerné, permettant la présentation de plusieurs candidatures concurrentes,

- Un mois au minimum après la parution de la dernière en date des insertions, a lieu la clôture de la réception des candidatures,
- La Commission de délégation de service public ouvre les plis et dresse la liste des candidats agréés
- les documents de consultation des entreprises (DCE) sont adressés aux candidats agréés par la commission,
- La Commission réceptionne les offres des candidats dans un délai de 2 mois minimum, ouvre les plis, analyse les offres et émet un avis motivé sur les offres,
- L'autorité habilitée à signer la future convention (Président de la communauté d'agglomération) engage les négociations avec les candidats.
- A l'issue des négociations, le Président établit un rapport sur le choix du délégataire,
- Ce rapport ainsi que les motifs du choix du candidat retenu sont adressés aux membres du Conseil communautaire avec un délai minimum de quinze jours avant la date de la délibération à intervenir,
- Le conseil communautaire se prononce alors sur le choix du délégataire et sur le contrat de délégation,
- L'autorité habilitée à signer la convention signe le contrat après l'accomplissement des différentes formalités obligatoires.

## Agglomération Montargoise Et des rives du loing - Calendrier prévisionnel

### Mission 1 Analyse du contexte et élaboration du document programme

Entretiens et visite de terrains	Janvier 2024
Etape 2 : Concertation (questionnaires, réunions, entretiens, ateliers, tables rondes)	Mars 2024
Etape 3 Restructuration du réseau	Mars - Avril 2024
Etape 3 présentation du projet de restructuration du réseau	Mars - Avril 2024
Rapport sur le choix du mode de gestion et réunion de présentation	Mars 2024
Bureau Communautaire sur le choix du mode d'gestion	19 mars 2024
CCSPL	26 Mars 2024
<b>Délibération sur le choix du mode de gestion par le conseil communautaire</b>	<b>26 Mars 2024</b>

### Mission 2 Assistance durant la procédure de passation

Rédaction et envoi de l'avis d'appel à concurrence (date à voir avec les revues spécialisées)	Mars 2024
Parution de l'avis d'appel à concurrence	Mars 2024
<b>Date limite de réception des candidatures (1 mois minimum)</b>	<b>Avril 2024</b>
Ouverture des candidatures ET agrément des candidats admis à présenter une offre par la Commission DSP (le même jour)	Avril 2024
<b>rédaction du Dossier de Consultation des Entreprises (DCE)</b>	<b>Mars - Avril 2024</b>
Présentation du D.C.E. finalisé	Avril 2024
<b>Envoi du DCE aux candidats agréés</b>	<b>fin avril 2024</b>
Elaboration des offres par les candidats (3 mois de délais)	Mai - Juin - Juillet 2024
Remise des offres des candidats	Fin Juillet 2024
Ouverture des plis	Fin Juillet 2024
Congés d'été Août 2024	Congés d'été Août 2024
Analyse des offres (délai dépend du nombre d'offres à analyser)	Septembre 2024
<b>Réunion de la Commission Sapin – Présentation de l'analyse des offres</b>	<b>début octobre 2024</b>
Envoi des courriers d'invitation aux négociations avec les questions et compléments d'information demandés aux candidats	début Octobre 2024
<b>Négociations (réunions prévues sur la base d'une réunion par demie journée par candidat par jour OU 3 candidats par jour max)</b>	<b>Octobre - Novembre 2024</b>
1ère Réunion (1 jour : 2 candidats)	Mi Octobre 2024
2è Réunion (1 jour : 2 candidats)	Début novembre 2024
3è Réunion (1 jour : 2 candidats)	3è semaine de novembre 2024
4è Réunion (1 jour : 2 candidats)	Mi décembre 2024
Fin des réunions de négociations	Mi décembre 2024
Préparation du courrier pour la définition de l'offre finale à remettre, signature et envoi	Mi décembre 2024
Remise des offres finales par les candidats	Début janvier 2025
Analyse des offres finales par les candidats (2 semaines a minima)	2è quinzaine de Janvier 2025
<b>Réunion de présentation de l'analyse des offres finales des candidats et assistance au choix du candidat pressenti</b>	<b>Fin janvier 2025</b>
Rédaction du rapport des négociations pour le choix du délégataire	1ère quinzaine de Février 2025
Rédaction finale du contrat et des annexes avec le candidat pressenti	1ère quinzaine de Février 2025
<b>Finalisation de la rédaction du rapport du Président sur le choix du délégataire</b>	<b>Mi Février 2025</b>
Envoi du rapport du Président sur le choix du délégataire (15 jours francs avant le conseil)	Mi février 2025
<b>Délibération du conseil communautaire (approbation)</b>	<b>Mars 2025</b>
Formalités ultérieures (1 mois)	mars-25
<b>Entrée en vigueur du contrat</b>	<b>1er Avril 2025</b>

### 13. Conclusion

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

- Décider de **déléguer la gestion du service public de la mobilité urbaine** (Transport collectif et modes actifs de déplacements) **de la communauté d'agglomération (AME), au travers d'une convention de délégation de service public pour une durée de 5 ans et 9 mois**, en application des articles L 1411- 1 et suivants et R 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
- Approuver les caractéristiques du futur contrat et des prestations à assurer par le délégataire, telles qu'elles sont définies dans le présent rapport,
- Autorise Monsieur le Président à engager et conduire la procédure, et notamment à négocier, après avis de la commission de délégation de service public, les propositions recueillies à la suite de la mise en concurrence, étant entendu que la délégation définitive fera l'objet d'une délibération ultérieure après présentation du dossier au Conseil Communautaire,
- Acte le principe de prolongation du contrat actuel jusqu'au 31 mars 2025 . Les caractéristiques de cette prolongation seront fixées ultérieurement par avenant.

Le détail des missions déléguées et l'ensemble des obligations du délégataire feront l'objet d'une description détaillée lors de l'établissement du dossier de consultation des entreprises et seront définis précisément au cours de la procédure de passation du contrat définie ci-dessus.

Les candidats seront agréés après publication d'un avis d'appel public à la concurrence.

Le Président engagera les négociations avec les candidats agréés après avis de la commission de délégation de service public sur leurs propositions.

L'approbation du choix du délégataire ainsi que du futur contrat sera proposée par le Président au conseil communautaire à l'issue de la procédure de mise en concurrence.