

RAPPORT DE PRESENTATION PORTANT SUR LE CHOIX DU MODE DE GESTION DU SERVICE PUBLIC RELATIF A L'EXPLOITATION DES LIGNES DE TRANSPORT URBAINES TRANSFRONTALIERES PAR LE GLCT DES TRANSPORTS PUBLICS TRANSFRONTALIERS

Rapport prévu à l'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. »

Tel est l'objet du présent rapport.

SOMMAIRE

1.	LES PRINCIPES DES CONVENTIONS EN COURS 2017/2019-2023	3
1.1.	LE ROLE DE L'AUTORITE ORGANISATRICE.	4
1.2.	LE ROLE DU DELEGATAIRE.	5
1.3.	L'ARTICULATION FINANCIERE DES CONTRATS.	7
1.3.1.	LES CHARGES.	7
1.3.2.	LES RECETTES DE LA CLIENTELE	7
1.3.3.	LES CONTRIBUTIONS FINANCIERES FORFAITAIRES	7
2.	LE BILAN DES CONTRATS EN COURS.	8
2.1.	L'EVOLUTION DES DONNEES CLES.	8
2.1.1.	LE SUIVI KILOMETRIQUE DE L'EXPLOITATION DU RESEAU	8
2.1.2.	LA VITESSE COMMERCIALE.	9
2.1.3.	LES MOYENS AFFECTES A L'EXPLOITATION.	10
2.1.4.	LA FREQUENTATION DU RESEAU	11
2.1.5.	LA SATISFACTION CLIENT	11
2.1.6.	LA FRAUDE	12
2.2.	ASPECTS ECONOMIQUES ET FINANCIERS DES CONTRATS EN COURS	13
2.3.	L'ATTEINTE DES OBJECTIFS DU CONTRAT EN COURS.	13
3.	LE MODE DE DEVOLUTION PROPOSE POUR LES FUTURS CONTRATS	14
3.1.	PRESENTATION DES TYPES DE CONTRATS ENVISAGEABLES.	14
3.2.	SYNTHESE.	16
4.	LES CARACTERISTIQUES DES FUTURS CONTRATS.	17
4.1.	LA STRUCTURE CONTRACTUELLE.	17
4.2.	LES MODALITES FINANCIERES.	19
4.3.	LES AUTRES CARACTERISTIQUES.	20
5.	LE CALENDRIER PREVISIONNEL DE LA PROCEDURE.	21

1. LES PRINCIPES DES CONVENTIONS EN COURS 2017/2019-2023

Le réseau des lignes du GLCT est composé :

- d'une part de lignes interurbaines transfrontalières entre des agglomérations du Département de Haute-Savoie et le Canton de Genève

- et d'autre part de lignes urbaines transfrontalières entre les territoires français frontaliers et le Canton de Genève ou le canton de Vaud.

Le réseau des lignes urbaines comporte 10 lignes transfrontalières en 2022, actuellement réparties en 4 lots contractuels et dont le GLCT est l'autorité organisatrice.

Liaisons urbaines avec le territoire du Genevois Haut-Savoyard :

Lot	Ligne(s)	Transporteur	Trajet
2	D	TPG	Genève, Bel Air (CH) - St-Julien-en-Genevois (F)
3	M	TPG	Collonges-sous-Salève (F) - Beaumont le Châble (F)
3	N	TPG	St-Julien-en-Genevois, lycée de Staël (F) / Valleiry gare (F)

Ces lignes sont exploitées sous forme de Délégations de Service Public, du 24 avril 2017 au 09 décembre 2023, par les TPG (mandataire) et Gem'Bus (sous-traitant).

Liaisons urbaines avec le territoire de Pays de Gex agglo :

Liaisons avec le Canton de Genève :

Lot	Ligne(s)	Transporteur	Trajet
1	F	TPG	Genève, gare de Cornavin (CH) - Gex (F) / Ferney (F)
1	64	TPG	Meyrin Gravière (CH) - Ferney (F)
1	66	TPG	Genève Aéroport (CH) - Thoiry (F)
1	68	TPG	Blandonnet (CH) - Meyrin CERN - Thoiry (F)
1	T	TPG	La Plaine gare (CH) / Challex (F)

Ces lignes sont exploitées sous forme de Délégation de Service Public du 10 décembre 2017 au 09 décembre 2023, par les TPG (mandataire) et :

- RDTA, sous-traitant des lignes F, 66 et 68
- RATP Dev CH, sous-traitant de la ligne 64
- Globe Limo SA, sous-traitant de la ligne T

Liaisons avec le Canton de Vaud :

Ligne(s)	Transporteur	Trajet
10.814	ABG	Gex (F) / Divonne (F) Coppet (CH) Maconnex (F) / Divonne (F) Coppet (CH)
10.818	ABG	Gex (F) / Divonne (F) Nyon (CH)

Ces lignes sont exploitées sous forme de Délégation de Service Public du 15 décembre 2019 au 09 décembre 2023, par ABG.

1.1. LE ROLE DE L'AUTORITE ORGANISATRICE.

S'agissant du lot 1 - Pays de Gex - lignes F, 64, 66, 68, T

S'agissant des lots 2 et 3 - Genevois Haut Savoyard - lignes D, M et N

L'Autorité Organisatrice :

- Définit la politique générale de l'organisation des services de transports publics urbains de personnes permettant des déplacements transfrontaliers entre les Départements de la Haute-Savoie et de l'Ain, et les cantons de Vaud et de Genève ;
- Coordonne les actions de chacun de ses membres ;
- Détermine l'offre minimale de service à fournir par le délégataire, en faisant appel, le cas échéant, aux compétences de tiers ;
- Décide, à toute époque, des modifications à apporter à cette offre minimale de service ;
- Décide de manière autonome (pour les déplacements internes à la France), ou bien après avis des différentes communautés tarifaires associées (Unireso, Leman Pass) (pour les autres déplacements), de la politique tarifaire applicable aux usagers des lignes déléguées, et de ses évolutions ;
- Pour les lots n°2 et 3 uniquement, et à partir du 06 aout 2020 uniquement (bien qu'initialement prévu dès le 10 décembre 2018) : met à disposition le terrain, les bâtiments, l'espace pour l'atelier de maintenance nécessaire à l'exploitation du service ;
- Finance et achète l'équipement matérialisant les points de prise en charge et de dépose des usagers ;
- Procède ou fait procéder à des contrôles sur l'ensemble des lignes déléguées afin de s'assurer de la bonne exécution des services par le délégataire
- Verse éventuellement au délégataire une contribution financière forfaitaire en contrepartie des sujétions de service public qu'elle lui impose

– S'agissant des lignes 814 et 818 - Pays de Gex - Canton de Vaud

L'Autorité Organisatrice :

- Définit la politique générale des transports, les orientations et l'organisation des transports publics routiers de personnes permettant des déplacements transfrontaliers entre les Communautés de communes du Pays de Gex et du Genevois, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et les Cantons de Vaud et de Genève ;
- Coordonne les actions de chacun de ses membres ;
- Décide de la consistance du service à offrir pour répondre au mieux aux besoins de déplacement des habitants en s'appuyant, entre autres, sur les propositions du délégataire ; l'Autorité Organisatrice associe, le cas échéant, le délégataire aux réflexions et études qu'elle conduit à cet effet ;
- Décide, à toute époque des modifications à apporter à l'offre de service ;
- Décide de manière autonome (pour les déplacements internes à la France) ou bien au sein des Communautés Tarifaires UNIRESO et Mobilis (pour les autres déplacements), de la politique tarifaire applicable aux usagers de la ligne déléguée, et de ses évolutions ;
- Finance et achète l'équipement matérialisant les points de prise en charge et de dépose des usagers ;
- Finance, achète et installe les équipements de distribution des titres installés à bord des véhicules ;
- Procède ou fait procéder à des contrôles sur l'ensemble de la ligne déléguée afin de s'assurer de la bonne exécution du service par le délégataire ;
- Verse, au délégataire une contribution financière forfaitaire en contrepartie des sujétions de service public qu'elle lui impose ;
- Contrôle la gestion du service délégué, notamment le respect des obligations contractuelles, la conformité des services effectués par rapport au contrat et les résultats d'exploitation du service public

1.2. LE ROLE DU DELEGATAIRE.

S'agissant du lot 1 - Pays de Gex - lignes F, 64, 66, 68, T

S'agissant des lots 2 et 3 - Genevois Haut Savoyard - lignes D, M et N

Sur l'ensemble des lignes déléguées, le délégataire prend essentiellement en charge, à ses frais et risques, les missions suivantes :

- La mise en œuvre des lignes régulières décrites au cahier des charges, conformément aux spécifications des Fiches Techniques de Lignes ;
- L'exécution des plans de transports adaptés et d'information des usagers en cas de situation perturbée prévisible du trafic ;
- Le contrôle des titres de transport à l'intérieur des véhicules, et le recouvrement des indemnités forfaitaires et amendes pour les voyageurs en situation irrégulière ;
- La gestion des relations avec les usagers ;
- La politique commerciale, marketing et promotionnelle permettant de renforcer l'attractivité des lignes déléguées pour les habitants des périmètres desservis, les entreprises situées à proximité des lignes, et pour les voyageurs occasionnels ;
- La mise à disposition du personnel qualifié susceptible d'assurer l'ensemble des missions ;
- La mise en œuvre de l'information sur le réseau en situation normale et perturbée ;
- L'achat ou la location, le financement, la maintenance préventive ou curative, la mise aux normes des véhicules nécessaires à la mise en œuvre des services pour tous les lots et pendant toute la durée de la convention ;
- La fourniture, la maintenance préventive et curative, la mise aux normes de tous les biens matériels et immatériels, meubles et immeubles, infrastructures, et équipements nécessaires à l'exploitation des lignes sachant que les lots n°2 et 3 uniquement et à partir du 10 décembre 2018 uniquement, l'autorité Délégante lui fournira un terrain et des locaux pour qu'il y installe son dépôt, son atelier, et ses bureaux ;
- La seule maintenance locative des dépôts, bureaux, ateliers de maintenance mis à la disposition du délégataire par l'Autorité Délégante, pour les lots n° 2 et 3 à compter du 10 décembre 2018 ;
- La fourniture, la pose, la mise à jour permanente et la maintenance des automates de vente de titres de transports installés dans les véhicules et aux points d'arrêts principaux ou à défaut, des machines de vente permettant au conducteur de vendre des titres de transport dans les

véhicules ou tout autre canal de vente de distribution de titres de transports (matérialisés ou dématérialisés) ;

- La confection, la fabrication, et la commercialisation des titres de transport matérialisés et/ou dématérialisés et de leur support pour les lignes déléguées ;
- Le suivi de l'exécution des services et la proposition à l'Autorité Délégante, de toutes mesures visant à améliorer la qualité de service rendu aux usagers ;
- La réalisation de missions d'assistance technique auprès de l'autorité délégante ;
- La participation aux études techniques, aux réunions, et au suivi de la construction du dépôt, garages, ateliers et bureaux qui seront mis à sa disposition par l'Autorité Délégante pour le lot n°2 uniquement ;
- L'information à l'Autorité Délégante concernant les conditions techniques et financières d'exécution des services ;
- La souscription de l'ensemble des assurances lui permettant de couvrir les risques inhérents à la totalité de son activité.

S'agissant des lignes 814 et 818 - Pays de Gex - Canton de Vaud

Le Délégataire a pour missions :

- L'exploitation de la ligne 814 et de la ligne 818, comprenant notamment la production directe ou en sous-traitance de l'offre kilométrique décrite dans l'Annexe 1, en ayant toujours comme objectif l'amélioration de la productivité des moyens et de la qualité de service ;
- La mise à disposition des véhicules nécessaires à l'exploitation des lignes déléguées pendant toute la durée du contrat ;
- La mise à disposition de tous les biens matériels et immatériels, meubles et immeubles, infrastructures et équipements nécessaires à l'exploitation des lignes déléguées ;
- La mise à disposition du personnel qualifié susceptible d'assurer l'ensemble des missions ;
- La vente des titres de transports et la perception des recettes auprès des usagers des lignes déléguées ;
- L'information des usagers ;
- La gestion des relations avec les usagers (accueil, information, sécurité, gestion des demandes et réclamations...)
- Le contrôle des titres de transport à l'intérieur des véhicules, et le recouvrement des indemnités forfaitaires et amendes pour les voyageurs en situation irrégulière
- La politique commerciale, marketing et promotionnelle permettant de renforcer l'attractivité de la ligne déléguée pour les habitants des périmètres desservis, les entreprises situées à proximité des lignes, et pour les voyageurs occasionnels ;
- La confection, la fabrication et la commercialisation des titres de transports et de leurs supports ;
- La réalisation de missions d'assistance technique auprès de l'Autorité Délégante ;
- Le développement d'une relation de confiance et de transparence totale vis-à-vis de l'Autorité Délégante (qualité des informations transmises, qualité des relations, qualité des propositions faites à l'Autorité Délégante...), et apporter tous conseils, assistances à l'Autorité Délégante sur les sujets propres à l'objet du contrat ;
- L'entretien, le stockage, la pose et la dépose de l'équipement (mats, armoires information voyageurs et panneaux de destination et nom d'arrêt) matérialisant les points de prise en charge et de dépose des usagers (sauf les abris bus, qui relèvent de la compétence des Communautés de communes en France et en Suisse). Cela concerne autant les arrêts existants que les nouveaux arrêts, mais uniquement les arrêts propres aux lignes déléguées car le matériel aux arrêts commun avec les lignes TPG et TPN sont entretenus par ces derniers. Cet équipement, entretenu par le délégataire est financé par l'Autorité Délégante mais doit être commandé et stocké par le délégataire et doit être comparable à la gamme préexistante. Sur les panneaux équipés figure le logo du prestataire actuel, qu'il conviendra le cas échéant de remplacer de la manière la plus adaptée.

Le délégataire doit signaler à l'Autorité Délégante sans délai tout problème ou incident susceptible de mettre en cause la sécurité du service ou des usagers. S'agissant des points d'arrêts du réseau, le délégataire est tenu de respecter les mêmes obligations d'information à l'égard de faits dont il a connaissance.

1.3. L'ARTICULATION FINANCIERE DES CONTRATS.

1.3.1. Les charges.

Pour chacun des lots, les délégataires supportent l'ensemble des charges d'exploitation des services objets des présents contrats pour leur montant réel, y compris :

- Toutes les dépenses et charges sociales, fiscales et parafiscales afférentes à la gestion, à la mise en œuvre, à la mise à jour des matériels et logiciels et au contrôle des lignes déléguées ;
- L'achat ou la location et le financement de tous les biens meubles et immeubles, matériels et immatériels qui leur sont nécessaires pour mettre en œuvre les lignes déléguées au titre des contrats, hormis ceux qui leur sont fournis par l'Autorité délégante
- Les mémoires financiers ou comptes prévisionnels d'exploitation qui servent de base aux contributions financières forfaitaires sont réputés intégrer tous les coûts que les délégataires doivent supporter pour concevoir, organiser, ordonnancer les agents, mettre en œuvre et inventorier la totalité des tâches, missions, actions et responsabilités qui leur sont dévolues au titre des présentes conventions

1.3.2. Les recettes de la clientèle

Les délégataires collectent et perçoivent, pour chacun des lots, les recettes versées par la clientèle, et qui sont considérées comme une composante de leur rémunération. Elles sont décomposées en plusieurs rubriques :

- Recettes commerciales payées par les usagers commerciaux et reversées par les communautés tarifaires concernées (Unireso, Unireso Régional devenu Léman Pass et Mobilis) ; il existe des clefs de répartition au sein de ces communautés tarifaires qui permettent de répartir les recettes collectées sur un périmètre plus large que les périmètres des contrats, c'est un élément de complexité.
- Recettes provenant de la vente de titres de transports au sein des zones locales françaises ;
- Recettes provenant des indemnités forfaitaires (amendes) perçues de la part des voyageurs en situation irrégulière en France et en Suisse ;
- Recettes provenant de la vente d'espaces publicitaires à l'intérieur et à l'extérieur des véhicules

Pour assurer le risque commercial, les délégataires s'engagent sur un montant annuel minimum de recettes à périmètre constant.

Si les recettes réelles sont supérieures à l'engagement annuel sur les recettes, un dispositif d'intéressement progressif répartit l'écart positif entre l'Autorité Organisatrice et le délégataire.

Si les recettes réelles sont inférieures au niveau le plus bas de l'engagement annuel sur les recettes, le délégataire assume la différence.

1.3.3. Les Contributions Financières Forfaitaires

Compte tenu des charges importantes du service public de transports urbains de personnes, des Contributions Financières Forfaitaires (CFF) sont versées par l'Autorité Organisatrice aux délégataires, afin de contribuer à l'équilibre financier des contrats.

Elles sont définies au travers des mémoires financiers et des comptes d'exploitation prévisionnels. Elles sont déterminées forfaitairement dans les contrats, leur mode de calcul reposant en une différence entre les recettes prévisionnelles et les charges prévisionnelles des services, ces dernières étant nettement supérieures aux premières.

Les CFF ne sont pas soumises à TVA dès lors qu'elles ne sont pas fiscalement assimilables à la rémunération d'une prestation de service ou à une subvention complément de prix.

Le montant des CFF font l'objet d'indexation sur la base de formules de révision prévues contractuellement et dont les structures sont réputées être représentatives de la structure des coûts des services.

Les modalités de versement des CFF sont identiques pour tous les lots, versées par l'Autorité Délégante chaque trimestre échu sur la base des estimations issues des états fournis par le délégataire, soit :

- 1/3 des CFF prévisionnelles versé sur la base d'une facture émise avant le 1^{er} mars de chaque année,
- 1/3 des CFF prévisionnelles versé sur la base d'une facture émise avant le 1^{er} juillet de chaque année,
- 1/3 des CFF prévisionnelles versé sur la base d'une facture émise avant le 1^{er} octobre de chaque année.

La régularisation est effectuée une fois par an, à réception des factures récapitulatives au plus tard le 31 décembre de chaque année donnant lieu au paiement du solde annuel.

2. LE BILAN DES CONTRATS EN COURS.

2.1. L'EVOLUTION DES DONNEES CLES.

2.1.1. Le suivi kilométrique de l'exploitation du réseau

Les tableaux suivants reprennent les kilomètres productifs réellement effectués :

- S'agissant du lot 1 - Pays de Gex - lignes F, 64, 66, 68, T, O, Y

Lignes	Km productifs 2017	Km productifs 2018	Km productifs 2019	Km productifs 2020
64	-	-	109 041	97 975
66	-	-	372 036	367 620
68	-	-	352 577	332 338
F	611 705	622 325	732 681	772 235
T	30 236	29 667	30 030	22 782
O	129 741	128 702	-	-
Y	645 079	642 306	-	-
Total	1 416 761	1 423 000	1 596 365	1 592 950

- S'agissant du lot 2 - ligne D

Lignes	Km productifs 2017	Km productifs 2018	Km productifs 2019	Km productifs 2020
D	632 544	704 551	706 958	680 309

- S'agissant du lot 3 - lignes M et N

Lignes	Km productifs 2017	Km productifs 2018	Km productifs 2019	Km productifs 2020
M	165 910	173 484	172 278	161 151
N	158 498	160 668	164 143	152 775
Total	324 408	334 152	336 421	312 926

- S'agissant des lignes 814 et 818 - Canton de Vaud

Lignes	Km productifs 2020
814	190 902
818	56 604
Total	247 506

Les kilomètres productifs sont stables sur l'ensemble du réseau. La crise sanitaire n'a pas eu d'impact significatif sur les kilomètres parcourus, les exploitants n'ayant pas modifié l'offre en 2020 de façon conséquente.

2.1.2. La vitesse commerciale.

Les tableaux suivants présentent les vitesses commerciales moyennes des différentes lignes :

- S'agissant du lot 1 - Pays de Gex - lignes F, 64, 66, 68, T, O, Y

Lignes	Vmoy 2018 [km/h]	Vmoy 2019 [km/h]	Vmoy 2020 [km/h]
64	24,82	24,56	22,70
66	24,31	23,8	24,33
68	24,3	23,74	23,17
F	21,01	20,78	21,41
T	22,46	22,05	22,88
O	23,07	-	-
Y	22,0	-	-
Moyenne	23,14	22,99	22,99

- S'agissant du lot 2 - ligne D

Lignes	Vmoy 2018 [km/h]	Vmoy 2019 [km/h]	Vmoy 2020 [km/h]
D	16,91	16,94	17,47

- S'agissant du lot 3 - lignes M et N

Lignes	Vmoy 2018 [km/h]	Vmoy 2019 [km/h]	Vmoy 2020 [km/h]
M	22,28	21,96	19,77
N	28,0	28,01	27,97
Moyenne	25,14	24,99	23,87

- S'agissant des lignes 814 et 818 - Canton de Vaud

Lignes	Vmoy 2020 [km/h]
814	21,9
818	30,0
Moyenne	25,9

Les vitesses moyennes restent stables sur l'ensemble des lots avec une moyenne satisfaisante pour un réseau urbain autour de 22 km/h.

2.1.3. Les moyens affectés à l'exploitation.

Différents types de véhicules sont utilisés pour l'exploitation du réseau :

- Des bus standards de 12 m proposant 50 à 70 places ;
- Des bus articulés de 18 m proposant 110 places ;
- Des minibus proposant 24 places.

Les tableaux suivants présentent le matériel utilisé pour chaque lot

- S'agissant du lot 1 - Pays de Gex - lignes F, 64, 66, 68, T, O, Y

Exercice	Bus standard	Bus articulé	Minibus
Exercice 2017	14	11	1
Exercice 2018	18	14	1
Exercice 2019	17	14	1

- S'agissant du lot 2 - ligne D

Exercice	Bus standard	Bus articulé	Minibus
Exercice 2017	-	16	-
Exercice 2018	-	16	-
Exercice 2019	-	16	-

- S'agissant du lot 3 - lignes M et N

Exercice	Bus standard	Bus articulé	Minibus
Exercice 2017	6	-	-
Exercice 2018	6	-	-
Exercice 2019	6	-	-

- S'agissant des lignes 814 et 818 - Canton de Vaud

Exercice	Bus standard	Bus articulé	Minibus
Exercice 2017	6	-	-
Exercice 2018	6	-	-
Exercice 2019	6	-	-

Le matériel utilisé est resté constant entre 2017 et 2019 à l'exception du lot 1 qui s'est adapté lors du remplacement des lignes O et Y par les lignes 64, 66 et 68 au cours de l'année 2018.

2.1.4. La fréquentation du réseau

Les tableaux suivants présentent la fréquentation des différents lots

- S'agissant du lot 1 - Pays de Gex - lignes F, 64, 66, 68, T, O, Y

Exercice	Fréquentation
Exercice 2017	4 520 685
Exercice 2018	4 531 181
Exercice 2019	4 751 306
Exercice 2020	3 068 072

- S'agissant du lot 2 - ligne D

Exercice	Fréquentation
Exercice 2017	3 664 667
Exercice 2018	4 248 165
Exercice 2019	4 496 683
Exercice 2020	3 050 345

- S'agissant du lot 3 - lignes M et N

Exercice	Fréquentation
Exercice 2017	385 498
Exercice 2018	418 000
Exercice 2019	479 280
Exercice 2020	339 427

- S'agissant des lignes 814 et 818 - Canton de Vaud

Exercice	Fréquentation
Exercice 2019 (ligne 814 uniquement)	248 235
Exercice 2020	181 328

La fréquentation des lignes a été fortement impacté par la crise sanitaire avec une baisse d'environ 30% pour les lots 3 et 4 et de 5% et 15% respectivement pour les lots 1 et 2.

2.1.5. La satisfaction client

Les tableaux suivants présentent le nombre de réclamations effectuées par les clients des différents lots. A noter qu'aucune information concernant les réclamations en lien avec les lignes 814 et 818 ne sont présentées.

- S'agissant du lot 1 - Pays de Gex - lignes F, 64, 66, 68, T, O, Y

Exercice	Nombre de réclamations
Exercice 2017	111
Exercice 2018	176
Exercice 2019	199

- S'agissant du lot 2 - ligne D

Exercice	Nombre de réclamations
Exercice 2017	84
Exercice 2018	58
Exercice 2019	30

- S'agissant du lot 3 - lignes M et N

Exercice	Nombre de réclamations
Exercice 2017	27
Exercice 2018	15
Exercice 2019	14

Le nombre de réclamations a fortement augmenté pour le lot 1 (~80% entre 2017 et 2019). La majorité des réclamations sont en lien avec les retards de la ligne F. Les réclamations sont en forte baisse sur la ligne D avec une diminution de près de 65% entre 2017 et 2019.

2.1.6. La fraude

Les tableaux suivants présentent l'évolution du taux de fraude des différents lots. A noter qu'aucune information concernant les contrôles des lignes 814 et 818 ne sont présentées.

- S'agissant du lot 1 - Pays de Gex - lignes F, 64, 66, 68, T, O, Y

Lignes	Taux de fraude 2018	Taux de fraude 2019
F	7,4%	7,0%
64	10,9%	10,6%
66	8,1%	7,1%
68	7,9%	9,9%
T	11,2%	10,8%
Moyenne	9,1%	9,1%

- S'agissant du lot 2 - ligne D

Lignes	Taux de fraude 2018	Taux de fraude 2019
D	4,3%	4,4%

- S'agissant du lot 3 - lignes M et N

Lignes	Taux de fraude 2018	Taux de fraude 2019
M	9,6%	8,2%
N	6,5%	4,6%
Moyenne	8,1%	6,4%

Le taux de fraude est en diminution sur la majorité des lignes et reste inférieur à 10.

2.2. ASPECTS ECONOMIQUES ET FINANCIERS DES CONTRATS EN COURS

Les tableaux suivants reprennent les montants de CFF annuels réellement versés :

- S'agissant du lot 1 - Pays de Gex - lignes F, 64, 66, 68, T, O, Y

	Données réelles	
Exercice	CFF	% charges
Exercice 2017	5 015 193	55%
Exercice 2018	5 596 308	53%
Exercice 2019	6 927 557	57%
Exercice 2020	7 490 115	60%
Total	25 029 173	57%

- S'agissant du lot 2 - ligne D

	Données réelles	
Exercice	CFF	% charges
Exercice 2017	1 630 621	28%
Exercice 2018	1 969 410	28%
Exercice 2019	2 581 547	35%
Exercice 2020	2 211 664	31%
Total	8 393 242	31%

- S'agissant du lot 3 - lignes M et N

	Données réelles	
Exercice	CFF	% charges
Exercice 2017	1 213 727	89%
Exercice 2018	1 339 952	93%
Exercice 2019	1 346 771	86%
Exercice 2020	1 356 645	92%
Total	5 257 095€	90%

- S'agissant des lignes 814 et 818 - Canton de Vaud

	Données réelles	
Exercice	CFF	% charges
2020	989 665,34	70%
Total	989 665,34	70%

2.3. L'ATTEINTE DES OBJECTIFS DU CONTRAT EN COURS.

En termes de fréquentation des lignes, l'exploitation a été impactée par la crise sanitaire et par les confinements successifs. La répercussion a été immédiate sur la fréquentation des bus à court terme mais pourrait aussi avoir certains impacts à plus long terme avec le développement du télétravail. En revanche la crise sanitaire n'a pas eu d'impact significatif sur les kilomètres parcourus, les exploitants n'ayant pas modifié l'offre en 2020 de façon conséquente.

En ce qui concerne les vitesses commerciales moyennes, elles sont satisfaisantes sur l'ensemble des lignes et cohérentes avec les vitesses attendues sur un réseau urbain.

Des réclamations pour des retards de la ligne F ont été recensés pendant toute la durée du contrat. Les autres lignes ne présentent pas de réclamations particulières.

Dans l'ensemble, les objectifs de performances des lignes sont atteints dans le contrat en cours malgré l'impact de la crise sanitaire sur la fréquentation des bus.

3. LE MODE DE DEVOLUTION PROPOSE POUR LES FUTURS CONTRATS

3.1. PRESENTATION DES TYPES DE CONTRATS ENVISAGEABLES.

Il appartient aux collectivités publiques de décider librement :

- soit de gérer directement les services publics locaux dont elles ont la charge en créant une régie,
- soit d'avoir recours à la gestion externalisée, qui peut prendre la forme d'un marché public ou d'une délégation de service public.

D'ores et déjà, la gestion directe du service public, au travers d'une régie directe ou d'une régie avec ou sans personnalité morale, **ne semble pas adaptée**, car :

- elle ne permet pas de réaliser les objectifs proposés pour la future dévolution,
- elle suppose que le GLCT se livre à des gestions techniques et à un management quotidien des relations sociales pour lesquels il ne dispose pas nécessairement des compétences requises ni des moyens humains,
- l'absence de concurrence tend à provoquer, à terme, une dérive des coûts qui compense, et souvent au-delà, l'économie liée à l'absence de rémunération du cocontractant.

Deux modes de dévolution s'offrent donc : le marché public ou la concession de service public.

Définition du marché public : Un marché est un contrat conclu par un ou plusieurs acheteurs soumis au présent code avec un ou plusieurs opérateurs économiques, pour répondre à leurs besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services, en contrepartie d'un prix ou de tout équivalent. (L. 1111-1 du Code de la commande publique)

Définition de la concession : Un contrat de concession est un contrat par lequel une ou plusieurs autorités concédantes soumises au présent code confient l'exécution de travaux ou la gestion d'un service à un ou plusieurs opérateurs économiques, à qui est transféré un risque lié à l'exploitation de l'ouvrage ou du service, en contrepartie soit du droit d'exploiter l'ouvrage ou le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix.

La part de risque transférée au concessionnaire implique une réelle exposition aux aléas du marché, de sorte que toute perte potentielle supportée par le concessionnaire ne doit pas être purement théorique ou négligeable. Le concessionnaire assume le risque d'exploitation lorsque, dans des conditions d'exploitation normales, il n'est pas assuré d'amortir les investissements ou les coûts, liés à l'exploitation de l'ouvrage ou du service, qu'il a supportés. (Article L. 1121-1 du Code de la commande publique)

Il est à noter qu'en application de l'article L. 1121-3 du Code de la commande publique : la délégation de service public mentionnée à l'article L. 1411-1 du code général des collectivités territoriales est une concession de services ayant pour objet un service public et conclue par une collectivité territoriale, un établissement public local, un de leurs groupements, ou plusieurs de ces personnes morales.

Chacune de ces deux formes comporte ses avantages et ses inconvénients intrinsèques. Les points forts de différenciation sont les suivants :

La structure de la rémunération du cocontractant est différente :

Dans le cas d'un marché, le prestataire est rémunéré pour la réalisation de prestations - chacune de ses missions étant détaillée et valorisée sur la base d'un prix forfaitaire. Les recettes versées par les usagers ne constituent pas un élément de rémunération du titulaire, et la rémunération de l'exploitant est indépendante de la fréquentation effective des lignes ou du niveau de recettes commerciales revenant au service. L'exploitant fiscal du service est la collectivité. La collectivité verse au titulaire un prix pour sa (ses) prestation(s) de service, ce prix étant soumis à TVA.

Au contraire, la concession de service public suppose que la rémunération du cocontractant dépende substantiellement des résultats de la gestion du service.

La responsabilité des modalités d'exploitation du service et la prise de risque sur l'exploitation sont différentes :

Dans une gestion externalisée par un marché public, l'opérateur est un prestataire de service qui exécute le cahier des charges tout en étant subordonné à l'Autorité Organisatrice. Il ne supporte que le risque de l'éventuelle sous-évaluation initiale du coût des prestations qu'il aura lui-même proposé et qui font l'objet du marché, et ce, dans l'hypothèse d'un prix à forfait.

A l'inverse, la concession de service public suppose non seulement l'autonomie du cocontractant dans son organisation et sa gestion, mais surtout une prise de risques, impliquant une réelle exposition aux aléas du marché, de sorte que toute perte potentielle supportée par le concessionnaire ne doit pas être purement théorique ou négligeable. Ainsi, le concessionnaire assume le risque d'exploitation lorsque, dans des conditions d'exploitation normales, il n'est pas assuré d'amortir les investissements ou les coûts, liés à l'exploitation de l'ouvrage ou du service, qu'il a supportés.

Par suite, du fait de sa nature même, le marché public n'impose pas de prise de risque du prestataire, ce qui peut entraîner une réactivité dégradée, finalement potentiellement préjudiciable à la qualité de service offerte.

La concession de service public, au contraire, exige un transfert du risque opérationnel pouvant grever la marge et entraîne la responsabilisation du concessionnaire puisque son bénéfice potentiel doit être directement impacté par les recettes commerciales plus ou moins grandes liées à la gestion du service public ; cette disposition stimule naturellement le dynamisme et la réactivité du concessionnaire.

La préparation de la mise en concurrence et le dossier de consultation des entreprises est différent :

Le marché public exige une définition très détaillée des prestations, en amont de la procédure de passation, dans le cahier des charges, tout oubli pouvant être sanctionné ultérieurement par la présentation en cours de contrat d'un avenant (susceptible de présenter un risque financier important pour l'autorité organisatrice).

La procédure de mise en concurrence des marchés publics est en l'espèce l'appel d'offres qui ne prévoit pas de possibilité de négociation ou discussion avec les candidats.

La procédure de mise en concurrence des concessions de service public offre plus de souplesse, en autorisant la tenue de négociations avec les candidats, permettant notamment d'optimiser les stipulations contractuelles, de discuter des modalités techniques de réalisation du service, et de discuter des aspects économiques et financier (montant de la CFF notamment).

Les contrôles de l'exploitation du service public et la transparence des informations financières sont juridiquement encadrés dans la concession de service public par l'obligation pour le concessionnaire de fournir un rapport au contenu strictement encadré par les textes (*Article L. 3131-5 du Code de la commande publique*), alors que les contrôles ne sont pas précisément définis dans le cadre d'un marché public.

La question du choix entre ces deux types de contrats dépend donc essentiellement de la possibilité réelle de faire supporter un risque d'exploitation au cocontractant. Si le risque d'exploitation est négligeable en fonction de recettes constantes, d'attractivité modérée des lignes et de manque de compétitivité du service, le marché public est adapté.

Dans le cas contraire, la concession de service public est l'outil à privilégier afin de responsabiliser le cocontractant sur la gestion du service qui lui est confié.

3.2. SYNTHESE.

Au regard de ce qui vient d'être exposé, la forme de gestion déléguée est choisie, notamment pour les raisons suivantes :

- Il est jugé sain de faire peser un risque commercial sur le titulaire, cela participe à la dynamisation commerciale du service et au final à la qualité de service rendu ;
- Possibilité de négocier, notamment les modalités techniques et le coût public ;
- Cohérence avec le choix de confier la fourniture du matériel roulant au titulaire (un marché sur une durée très courte aurait été moins adapté à cet égard) ;
- Plus grande facilité de gestion administrative comptable et fiscale au regard des moyens dont dispose le GLCT pour fonctionner.

Les données de contexte technique et financières incitent à choisir une gestion déléguée pour l'exploitation des lignes de transport urbaines transfrontalières susvisées.

Il est donc proposé d'organiser la passation de contrats de concessions de service public portant sur l'exploitation des lignes de transport urbaines transfrontalières situées sur les périmètres de la Communauté d'Agglomération du Pays de Gex et les Cantons de Vaud et de Genève.

Au regard des incertitudes de contexte liées aux travaux de réalisation d'une ligne de Tramway, les lignes de transport urbaines transfrontalières situées sur les périmètres de la Communauté de Communes du Genevois et le Canton de Genève seront exploitées sous la forme de marchés publics dont la procédure de mise en concurrence pourra débuter en fin d'année 2022, voire en début d'année 2023.

4. LES CARACTERISTIQUES DES FUTURS CONTRATS.

4.1. LA STRUCTURE CONTRACTUELLE.

Le mode de gestion envisagé

S'agissant du territoire et des lignes de transport urbaines transfrontalières situées sur le périmètre de la Communauté d'Agglomération du pays de Gex (CAPG) et le Canton de Vaud, il est envisagé la passation d'un contrat de concession de service public.

La ligne 814 est prévue entre Divonne et Coppet, tandis que la ligne 818 desservira depuis Gex la gare de Nyon.

S'agissant du territoire et des lignes de transport urbaines transfrontalières situées sur le périmètre de la CAPG et du canton de Genève, il est envisagé la passation d'un contrat de concession de service public.

Les lignes concernées sont les suivantes :

- La ligne F entre Gex/Ferney et Cornavin/Sécheron ;
- La ligne 64 entre Meyrin Gravière et Ferney ;
- La ligne 66 entre Val Thoiry et l'aéroport de Genève, via St Genis, Préveressin et Ferney ;
- La ligne 68 entre Thoiry et Blandonnet via St Genis ;
- La nouvelle ligne 67 entre Crozet et Meyrin Gravière via Pregnin et Allondon ;
- La ligne T entre Challex et La Plaine.

Il n'est pas prévu de passer de contrat de concession de service public sur le périmètre des lignes entre le territoire de la Communauté de communes du Genevois (CCG) et du Canton de Genève. En effet, au regard des incertitudes en ce qui concerne les échéances de démarrage des travaux du prolongement de la ligne de tramway 15, il est préférable que la ligne D soit gérée sous forme de marché public. Ce mode de gestion permet de décaler le lancement de la procédure de mise en concurrence ce qui permettra de prendre en compte la décision fédérale d'approbation des plans qui devrait intervenir à l'automne 2022 et les éventuels recours sur les autorisations de construire du tramway côté suisse. Il permet également une certaine flexibilité pour adapter l'offre le moment voulu. Sans la D, une concession n'a pas de sens pour les lignes 62 et 63. Ces lignes pourront également être gérées sous forme de marché public le cas échéant.

En ce qui concerne le périmètre des lignes entre le territoire de Thonon agglomération et Genève, aucun contrat n'est prévu. Il est en effet prématuré de se positionner sur les lignes urbaines transfrontalières en lien avec ce territoire sans un minimum de recul sur la mise en service en septembre 2022 du nouveau réseau de transport de Thonon agglomération et sur le bilan de la nouvelle branche de la ligne 271 desservant la presqu'île du Léman depuis Excenevex vers Genève suite à sa mise en service en décembre 2021.

La durée envisagée pour les deux contrats de concession

La durée d'un contrat de concession est déterminée par l'autorité concédante en fonction de la nature et du montant des prestations ou des investissements demandés au concessionnaire (L.3114-7 du Code de la commande publique).

Au cas présent, il est proposé que le concessionnaire se charge :

- Du matériel roulant
- Du site de maintenance et de remisage
- De la fourniture, la pose, la mise à jour permanente et la maintenance du système billettique ;

Au regard de ce qui précède, il est envisagé une durée de contrat de **6 ans** pour ces deux concessions.

L'offre de service prévisionnelle :

Les principales caractéristiques prévisionnelles des lignes de transport urbaines transfrontalières situées sur le périmètre de la CAPG et du canton de Vaud sont résumées dans les tableaux suivants :

- **A partir de décembre 2023 :**

Lignes	Km commerciaux	Courses/j lundi-vendredi	Courses/j samedi	Courses/j dimanche	Déficit d'exploitation
814	154'812	64	38	32	711'000 €
818	109'800	24	0	0	406'000 €

- **Fonctionnement ultérieure optionnel :**

Lignes	Km commerciaux	Courses/j lundi-vendredi	Courses/j samedi	Courses/j dimanche	Déficit d'exploitation
814	253'767	88	68	64	1'172'000 €
818	183'000	40	0	0	678'000 €

Les principales caractéristiques prévisionnelles des lignes de transport urbaines transfrontalières situées sur le périmètre de la CAPG et du canton de Genève sont résumées dans les tableaux suivants :

- **A partir de décembre 2023 :**

Lignes	Km commerciaux	Courses/j lundi-vendredi	Courses/j samedi	Courses/j dimanche	Déficit d'exploitation
F	1'018'485	234	90	72	4'754'000 €
64	118'566	54	32	0	1'053'000 €
66	443'970	114	44	36	1'802'000 €
67	256'571	54	52	36	643'000 €
68	604'374	150	54	36	2'250'000 €
T	29'073	29	0	0	263'000 €

- **A partir de la mise en service du tramway 13 à Ferney (estimé 2026) :**

Lignes	Km commerciaux	Courses/j lundi-vendredi	Courses/j samedi	Courses/j dimanche	Déficit d'exploitation
F	812'270	186	88	72	4'011'000 €
64	131'549	61	32	0	1'168'000 €
66	443'970	114	44	36	1'802'000 €
67	406'777	107	56	36	1'002'000 €
68	590'691	115	59	36	2'276'000 €
T	29'073	29	0	0	263'000 €

Il faut noter que le déficit d'exploitation correspond à différence entre les charges d'exploitation et les recettes du trafic voyageur.

Les modalités de contrôle exercé par l'autorité organisatrice :

Les contrats imposeront un accès à l'ensemble des données d'exploitation du service et la fourniture de rapports périodiques et annuels techniques et financiers dont le périmètre et le contenu seront définis contractuellement.

Le GLCT aura toute faculté à procéder ou faire procéder à des contrôles permettant d'apprécier la bonne exécution du contrat tant sur le plan technique, économique que sur la qualité du service rendu aux usagers.

Par exemple, un tableau de reporting « *format compte de résultat* » peut être demandé pour permettre d'avoir une vision comparée du prévisionnel / réalisé.

Les contrats comporteront des dispositifs de sanctions pécuniaires, coercitives et résolutoires.

Les objectifs

Les objectifs de ces futurs contrats sont les suivants :

- Répondre au mieux aux besoins des différents territoires afin de prendre en compte les projets à venir qui impacteront ces lignes dans les années à venir. Ainsi les cadences et l'amplitude horaire des bus doivent s'adapter aux différents besoins et à l'offre en transport public des différents territoires,
- Assurer les correspondances avec les modes structurants existants ou à venir en cours de contrat (mise en service des tramways et de BHNS) afin de rendre l'offre de transport attractive et performante,
- Pouvoir adapter l'offre de transport et les capacités, au fil des années en fonction des mises en service des tramways et BHNS,
- Prendre en compte l'enjeu transfrontalier et notamment la prise en compte de deux réglementations : la réglementation française et la réglementation suisse (salaires minimums, taxes, demandes de concessions...)
- Participer activement aux communautés tarifaires présentes sur les territoires (Léman Pass, Unireso, Mobilis et zones locales françaises),

Une attention particulière sera également portée sur la qualité de service ainsi que sur les performances des différentes lignes en termes de fiabilité d'horaire ou de vitesses commerciales,

4.2. LES MODALITES FINANCIERES.

Dans un contrat de concession de service public, la rémunération du titulaire est issue d'une part des recettes payées par les usagers et d'autre part par la participation publique.

Concernant les recettes, celles-ci sont collectées et rassemblées par communautés tarifaires. Elles sont ensuite réparties suivant les clés de répartition propres à chaque communauté tarifaire. Ces clés de répartition sont préalablement établies selon le nombre de voyages ainsi que les voyages kilomètres. Les ratios obtenus sont ensuite pondérés et enfin appliqués par opérateurs au sein de chaque communauté tarifaire.

A cette rémunération issue de l'exploitation s'applique une participation publique. Il s'agira d'une Contribution Financière Forfaitaire (CFF). Ce choix est issu des discussions entre les membres du GLCT, ainsi que son comptable public. Choisir la CFF apparaît comme la solution la plus simple à mettre en œuvre et permet de conserver le même mode de rémunération qu'actuellement. Cela ne nécessite pas la création d'une régie de recettes comme cela aurait été le cas avec un forfait de charges.

Pour rappel, la CFF se calcule comme la différence entre les charges et les produits issus de l'exploitation, avec un objectif de résultat positif.

4.3. LES AUTRES CARACTERISTIQUES.

Les véhicules affectés aux différentes lignes doivent être dotés de tous les équipements nécessaires à l'exploitation. Ces équipements comprennent entre autres une motorisation respectant des normes antipollution minimales, des équipements assurant une sécurité et un confort suffisant pour les usagers ou encore des systèmes de communications embarqués compatibles avec le système de gestion des priorités aux feux genevois.

Le ou les exploitants doivent également assurer l'information aux voyageurs, la distribution des titres de transports ainsi que leur contrôle à l'intérieur des véhicules.

5. LE CALENDRIER PREVISIONNEL DE LA PROCEDURE.

Le calendrier prévisionnel de la procédure de Concession comprend les grandes étapes suivantes :

- ⇒ Envoi de la publicité aux supports de diffusion : juin 2022
- ⇒ Date limite de réception des candidatures et des offres : octobre 2022
- ⇒ Examen des candidatures et des offres : octobre/novembre/décembre 2022
- ⇒ Négociations : janvier/février/mars 2023
- ⇒ Désignation du Concessionnaire : avril 2023
- ⇒ Mise au point finale du contrat : avril 2023
- ⇒ Délibération de l'Assemblée délibérante : mai 2023
- ⇒ Signature du contrat : mai 2023

* * *