



## SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS URBAINS THIONVILLE FENSCH

Séance ordinaire du 23 octobre 2019 à 18h00, après convocation légale

Sous la Présidence de M. SCHREIBER Roger

**Etaient présents :**

M. IORIO Antoine	M. THOUVENIN J.-Marie	M. BARBE Jérôme	M. CINO Frédéric
M. BALCERZAK Roland	Mme CONTRERAS Céline	M. PETERMANN Mathieu	M. DI BARTOLOMEO R
M. PHILIPPE Lionel	M. LORENTZ Maurice	M. LEUBE Michel	M. VUILLEMARD Patrick
M. ANDRE René	M. BECKER Patrick	M. BOGUET Henri	M. GANDECKI Claude
M. KLOP Jean	M. LOUIS Jean-Charles	Mme RENAUX Patricia	M. SAPIN Bruno
M. WALTER Jean-Marie	M. FRIJO Antoine	M. GREINER Philippe	M. HEYERT Jean-Marc
M. HOLSENBURGER A.	M. JURCZAK Serge	Mme KHAMASSI Kheira	M. LAVAUT José
M. MEDVES Jean-François	Mme SPERANDIO F.		

**Procurations :**

M. ZENNER Bernard	a donné procuration à	M. THOUVENIN J.-Marie
M. FERRERO Marc		M. KLOP Jean
M. LA VAULLEE J.-Pierre		M. LEUBE Michel
M. SCHITZ Denis		M. LOUIS Jean-Charles
M. MIZZON Jean-Marie		M. SCHREIBER Roger
M. LEBOURG Gérald		Mme KHAMASSI Kheira
M. NOEL Guy		M. BALCERZAK Roland
M. BAUR Denis		M. DI BARTOLOMEO R
M. SZUREK Michel		Mme CONTRERAS Céline
Mme ZYDEK Christine		M. PETERMANN Mathieu
Mme CEDAT-VERGNE N.		M. SAPIN Bruno
M. HERGAT Michel		M. LORENTZ Maurice
Mme FRIIO Marie-Rose		M. PHILIPPE Lionel
M. VOUIN Jean-Pierre		M. VUILLEMARD Patrick
Mme BRIER Marcelle		M. BECKER Patrick
M. WANNINGER J.-Marc		M. IORIO Antoine
M. CHRISTNACKER D.		Mme RENAUX Patricia
M. DORVEAUX Lionel		M. WALTER Jean-Marie
Mme FICARRA Béatrice		M. HEYERT Jean-Marc
M. OCTAVE Henri		M. MEDVES Jean-François

**Absents excusés :**

M. TOCZEK Jean-Paul  
M. PERON Patrick

M. BROUILLET Laurent  
Mme SASSELLA Sylvie

M. PERLATI Daniel  
M. LANGENFELD Guy

**Absents non excusés :**

M. LATTWEIN Jean-François

La séance débute à 18h20.

**Début de la séance :**

Membres en exercice : 58  
Présents : 30  
Procurations : 20  
Absents : 8

*Arrivée de M. BOGUET au cours du point 2.*

**A partir du point 2 :**

Membres en exercice : 58  
Présents : 31  
Procurations : 20  
Absents : 7

**Pour le vote du point 4 :**

*Mr Barbe (PDG de Trans Fensch) ne participe pas au vote.*

*Entre les points 4 et 5 sortie de M. Louis*

**Pour le vote du point 5 :**

Membres en exercice : 58  
Présents : 30  
Procurations : 19  
Absents : 9

**Pour le vote du point 6 :**

*Au cours du point 6, retour de M. Louis et sortie de M. Jurczak.*

Membres en exercice : 58  
Présents : 30  
Procurations : 20  
Absents : 8

**Pour le point 8 :**

*Au cours du point 8, retour de M. Jurczak.*

Membres en exercice : 58  
Présents : 31  
Procurations : 20  
Absents : 7

La séance est levée à 19h50.

*Assistaient en outre :*

Mme AUBURTIN-COLNOT Isabelle, directrice générale du SMiTU

M. ANDRE Cédric, directeur adjoint du SMiTU

M. DIMEL Sébastien, responsable des finances du SMiTU

M. VAUTRELLE Alexandre, responsable juridique du SMiTU

Mme SCHLIENGER Sylvaine, chargée de mission PDU et Citézen du SMiTU

**POINT 4 - DELIBERATION N° 2019/55 - RECOURS A UNE GESTION DELEGUEE DU SERVICE DE TRANSPORT RELEVANT DE LA COMPETENCE DU SMITU DANS LE CADRE D'UN CONTRAT DE CONCESSION**

**1. Présentation du contexte conduisant à la conclusion d'un contrat de concession**

Le Syndicat Mixte des Transports urbains Thionville-Fensch est en application de l'article L.1231-1 du code des transports, l'autorité compétente pour organiser la mobilité dans le ressort territorial constitué par l'ensemble de ses membres. Le SMiTU regroupe 35 communes membres.

A l'heure actuelle, une société publique locale (SPL) – la SPL Trans-Fensch – assure l'exploitation des services desservant les 35 communes couvertes par le périmètre de transport urbain du SMiTU.

A cette fin, le SMiTU a conclu le 1<sup>er</sup> janvier 2014 avec la SPL Trans-Fensch un contrat d'obligations de service public pour une période de dix ans, expirant normalement au 31 décembre 2023.

Ces services exploités recouvrent actuellement 27 lignes urbaines, une trentaine de services scolaires, cinq services de transport à la demande et un service de transport à la demande réservé aux personnes à mobilité réduite.

Le SMiTU envisage, à l'horizon 2025-2026, la mise en place de deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), qui pourraient avoir un impact notable sur la structure du réseau et des dessertes existantes dans leur ensemble.

Le SMiTU s'interroge dès lors sur les adaptations à apporter au réseau et, le cas échéant, à son mode d'exploitation, pour anticiper la mise en service du BHNS, en tenant compte des contraintes budgétaires existantes.

Cette réflexion s'inscrit, en effet, également dans le contexte d'une exploitation des services par la SPL Trans-Fensch qui connaît des difficultés à plusieurs égards.

En premier lieu, la capacité annuelle de financement du SMiTU a été singulièrement amoindrie au cours des dernières années.

Cette problématique de financement est d'autant plus sensible qu'en second lieu, l'exploitation du réseau par la SPL Trans-Fensch se caractérise par des charges élevées et un besoin d'optimisation.

Le SMiTU a ainsi décidé d'engager une réflexion sur le mode de gestion du service public de transport relevant de sa compétence, en intégrant les contraintes identifiées aujourd'hui et les perspectives d'évolutions prochaines du réseau de transport.

C'est dans ces conditions que le Comité syndical du SMiTU est invité à approuver une évolution du mode de gestion et, le cas échéant, le recours à une gestion déléguée de son service public de transport.

Les objectifs poursuivis par le SMiTU apparaissent en effet davantage susceptibles d'être atteints, actuellement, par le biais d'une concession de service public qui serait conclue pour une durée projetée de cinq années, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021.

## **2. Les modes de gestion du service de transport public**

De manière générale, les collectivités territoriales et leurs groupements disposent d'une liberté de choix s'agissant du mode de gestion de leurs services publics, ainsi que cela est consacré de longue date par la jurisprudence administrative. Cette liberté trouve aujourd'hui sa source dans le principe constitutionnel de libre administration des collectivités territoriales et permet à ces dernières d'opter librement entre un mode de gestion « directe » du service (c'est-à-dire, s'agissant des services publics industriels et commerciaux, par le biais d'une gestion en régie, personnalisée ou non) et un mode de gestion externalisé à un tiers, par le biais d'un marché public ou d'un contrat de concession.

En matière de transport routier, plus spécifiquement, et en cohérence avec les principes généraux qui précèdent, qui sont au demeurant consacrés par les directives communautaires relatives aux marchés publics et aux concessions en général, les autorités organisatrices disposent d'une liberté de choix s'agissant du mode de gestion de leur service public de transport, ainsi que cela résulte, en droit communautaire, du règlement (CE) n°1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 et, en droit interne, du code des transports.

En particulier, selon l'article 5.2 du règlement n° 1370/2007, d'application directe, *« toute autorité locale compétente [...] peut décider de fournir elle-même des services publics de transport de voyageurs ou d'attribuer directement des contrats de service public à une entité juridiquement distincte sur laquelle l'autorité locale compétente ou, dans le cas d'un groupement d'autorités, au moins une autorité locale compétente, exerce un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services »*.

Et l'article L. 1221-3 du code des transports prévoit que *« l'exécution des services de transport public de personnes réguliers et à la demande est assurée, pour une durée limitée dans les conditions prévues par le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et 1107/70 du Conseil pour les services qui en relèvent, soit en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention avec l'autorité organisatrice »*.

Il en résulte que les autorités organisatrices peuvent exploiter leur service public de transport *via* :

- un opérateur interne (ou « *in house* ») ;
- un opérateur externe.

Les modalités techniques et financières d'exécution du service sont fixées par un contrat de service public qui est, selon que l'opérateur est un opérateur externe ou interne à l'autorité organisatrice, attribué, respectivement, après mise en concurrence (2.1) ou directement (2.3).

Sans être un opérateur interne, la SEM à opération unique (SemOp) peut également se voir attribuer un contrat de service public sans mise en concurrence (2.2).

## **2.1 La gestion *via* un contrat de service public conclu avec un opérateur externe après mise en concurrence**

### **2.1.1 Le marché public**

En vertu de l'article L. 1111-1 du code de la commande publique, un « *marché [public] 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* ».

Ce type de contrat a pour avantage de faire conserver à l'autorité organisatrice la pleine responsabilité du service, ce qui permet à cette dernière d'entretenir un fort lien avec les usagers.

Toutefois, en matière de transport urbain, le mode de gestion du service public qu'est le marché public apparaît comme peu adapté en raison de la rigidité du régime de ce contrat, qui se manifeste tant lors de sa passation qu'au stade de son exécution.

Ainsi, en particulier, les possibilités très restreintes de procéder à une négociation au stade de la procédure d'attribution du contrat limite la faculté, pour l'autorité organisatrice de prendre en compte le savoir-faire de l'exploitant. De même, au stade de l'exécution du contrat, la rigidité du régime des avenants limite la possibilité d'apporter, en cours d'exécution, les modifications nécessaires au bon fonctionnement du service.

En outre, le marché public se caractérise par l'impossibilité pour le pouvoir adjudicateur de transférer au titulaire du marché le risque d'exploitation du service, ce qui peut se traduire par une implication moindre du titulaire dans l'exécution des services, en comparaison à une situation où sa rémunération est, en tout ou partie, assise sur les résultats de l'exploitation.

Aussi, le recours à l'instrument du marché public apparaît, à tout le moins à ce stade, peu adapté, ce que les pratiques observées tendent d'ailleurs à confirmer.

Pour ces motifs, notamment, le SMiTU n'entend pas recourir à l'instrument du marché public, à tout le moins à ce stade.

### **2.1.2 La délégation de service public**

Dans la lignée des évolutions qu'avaient apporté la jurisprudence à la définition du contrat de délégation de service public, le droit interne a été modifié pour transposer la directive 2014/23/UE du 26 février 2014 sur l'attribution de contrats de concession.

L'article L. 1411-1 du CGCT renvoie dorénavant à la définition donnée de la délégation de service public à l'article L. 1121-3 du code de la commande publique, à savoir : « *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* ».

Aux termes de l'article L. 1121-1 du code de la commande publique, 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* ».

Il est précisé que « *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* ».

Cette nouvelle définition met donc fortement l'accent sur la nécessité d'une prise de risque par le concessionnaire sur l'exploitation qui lui est confiée par le contrat, en insistant sur le fait que, dans des conditions d'exploitation normales, il ne doit pas être assuré d'amortir les investissements ou les coûts qu'il supporte dans le cadre de l'exploitation du service.

La nécessité, consubstantielle à la notion de délégation de service public, d'une exposition de l'exploitant au risque lié à l'exploitation du service qui lui est confié apparaît, par nature, plus adaptée aux caractéristiques des services de transports.

En reliant significativement la rémunération de l'exploitant aux résultats de l'exploitation, la gestion déléguée du service public permet d'inciter directement l'exploitant à la réalisation des objectifs de l'autorité organisatrice et, corrélativement, de limiter l'exposition de cette dernière aux risques d'exploitation qui doivent être supportés, au moins en partie, par le concessionnaire.

Le recours à la gestion déléguée du service peut ainsi permettre d'assurer une meilleure maîtrise de ces coûts dans la mesure où ils sont analysés, négociés et arrêtés de manière contractuelle en début de convention.

Au demeurant, la procédure de mise en concurrence, relevant des articles L. 3120-1 et suivants du code de la commande publique, offre plus de souplesse de négociation que les procédures

applicables à la passation de marchés publics, et permet de laisser davantage de place aux propositions innovantes qui peuvent être faites par les différents candidats.

L'article L. 3114-7 du code de la commande publique, relatif à la durée des concessions, dispose que ces derniers sont limités dans leur durée et que cette durée est déterminée par l'autorité concédante en fonction de la nature et du montant des prestations ou des investissements demandés au concessionnaire.

Au regard de l'ensemble de ces caractéristiques, de la situation de la SPL Trans-Fensch et des contraintes budgétaires qui pèsent sur le SMiTU, l'exploitation du service public de transport du SMiTU dans le cadre d'une convention de concession apparaît désormais adaptée aux objectifs poursuivis par ce dernier et qui ont été exposés précédemment.

En effet, aux fins d'optimiser les conditions d'exploitation des services, l'expertise et le savoir-faire d'entreprises privées présenteraient des garanties opérationnelles quant à la bonne conduite de l'évolution du réseau et le dépassement des contraintes identifiées, un gestionnaire privé pouvant en effet mener rapidement les restructurations nécessaires relativement rapidement.

Aussi, le recours à une gestion déléguée par un opérateur externe dans le cadre d'une convention de concession permettrait d'opter pour une limitation de la durée de ce contrat, de sorte que serait laissée la possibilité de bénéficier d'une nouvelle mise en concurrence au moment de l'entrée des services du BHNS.

Au demeurant, la conclusion d'un contrat de concession pour une durée de cinq ans permettrait de préparer de façon optimale la procédure d'attribution du contrat de concession qui serait passée au moment de l'entrée en vigueur du BHNS afin de partir sur une trajectoire d'exploitation pérenne et optimisée.

Compte tenu de la nature des services de transport qui relèvent du SMiTU, le recours à une gestion déléguée dans le cadre d'un contrat de concession, conclu pour une durée projetée de cinq ans à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021, apparaît répondre à ses objectifs et ses contraintes actuels.

### **2.1.3 La SEM**

La société d'économie mixte, régie par les articles L. 1521-1 et suivants du CGCT, est une société créée par des collectivités territoriales ou leurs groupements avec des personnes ne revêtant pas cette qualité (et donc potentiellement des personnes privées) pour la réalisation de missions d'intérêt général entrant dans le champ de leurs compétences.

La participation des actionnaires autres que les collectivités territoriales et leurs groupements ne peut être inférieure à 15 % du capital social.

En outre, toute collectivité territoriale ou groupement de collectivités territoriales a droit à au moins un représentant au sein du conseil d'administration ou du conseil de surveillance d'une société d'économie mixte.

La gestion, par une autorité organisatrice de transport, du service public dont elle est responsable via une SEM peut avoir pour avantage, selon le nombre de sièges qu'elle détient



au sein de l'organe délibérant de la société et le pouvoir d'influence qu'elle exerce sur les décisions de cette dernière (qui peut être aménagé, notamment, par les statuts), d'assurer une réelle maîtrise du service par l'autorité organisatrice ainsi que, corrélativement, un lien direct avec les usagers.

Toutefois, en l'état actuel du droit, la SEM ne peut être considérée comme l'opérateur interne d'une autorité organisatrice, et ce en raison de la présence de capitaux privés au sein de son capital.

En toute hypothèse, le SMiTU ne souhaite pas recourir à une SEM pour l'exploitation des services relevant de sa compétence. L'expérience passée a conduit à l'abandon de ce mode de gestion qui ne paraît pas adapté aux objectifs et contraintes actuelles du Syndicat.

## **2.2 La gestion via une SemOp**

La SemOp, qui est régie par les articles L. 1541-1 et L. 1541-2 du CGCT, est une société créée, dans le cadre de ses compétences, par une collectivité territoriale ou par un groupement de collectivités territoriales avec un opérateur économique sélectionné après mise en concurrence.

Cette société est constituée uniquement dans la perspective de l'exécution d'un contrat – concession ou marché public – qui a vocation à lui être attribué, après sélection du ou des opérateurs économiques co-actionnaires de la SemOp. La sélection de ce ou ces opérateurs économiques est effectuée au terme d'une mise en concurrence respectant les procédures applicables à l'attribution des contrats de concession ou aux marchés publics, en fonction de la nature du contrat qui a vocation à être conclu entre l'actionnaire public de la SemOp et cette dernière.

Une fois l'opérateur économique sélectionné, la SemOp est créée et le contrat lui est directement attribué, sans procédure de publicité et de mise en concurrence.

Il est important de noter que la mise en concurrence ne porte pas sur l'attribution du contrat, mais sur l'attribution d'une partie du capital.

En ce sens, la SemOp se situe à mi-chemin entre l'opérateur interne et externe, sans pouvoir ainsi se fondre parfaitement dans l'une ou l'autre de ces catégories : le contrat lui est effectivement attribué sans mise en concurrence, mais après qu'une mise en concurrence a tout de même été effectuée s'agissant du capital ayant vocation à être détenu par l'opérateur économique.

Bien que ce mode de gestion ait pour avantage l'attribution directe du contrat par la collectivité, il s'agit d'un mode de gestion temporaire : la SemOp représente une solution non pérenne, car sa durée est liée à celle de l'exécution du contrat qui lui est confié.

Eu égard à ces caractéristiques, le SMiTU n'envisage pas la mise en place d'une SemOp qui ne paraît pas non plus adaptée aux objectifs et contraintes du Syndicat.

### 2.3 La gestion *via* un contrat de service public conclu avec un opérateur interne sans mise en concurrence

Ainsi que rappelé *supra*, l'autorité organisatrice peut choisir de confier l'exploitation de son réseau à un opérateur interne auquel elle attribue directement, c'est-à-dire sans procédure de mise en concurrence, un contrat de service public.

Pour qu'un opérateur puisse être considéré comme un opérateur interne, l'autorité organisatrice doit exercer sur celui-ci un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services et ce dernier doit réaliser l'essentiel de ses activités pour l'autorité organisatrice.

L'exploitation internalisée du réseau, en raison notamment du contrôle exercé par l'autorité délégante sur l'opérateur, garantit à celle-ci la maîtrise « en direct » de sa politique de transport et lui permet de suivre de près la mise en œuvre du contrat de service public.

L'opérateur interne peut être :

- Une SPL (2.3.1) ;
- Une régie de transport (2.3.2).

#### 2.3.1 La SPL

La SPL, qui est régie par l'article L. 1531-1 du CGCT (et, sans préjudice de cet article, par les dispositions applicables aux SEM), est une société créée exclusivement par des collectivités territoriales et leurs groupements pour la réalisation de missions entrant dans le champ de leurs compétences. Elle doit compter au minimum deux actionnaires.

Une SPL peut être constituée en vue de la réalisation d'opérations d'aménagement, d'opérations de construction ou pour exploiter des services publics à caractère industriel ou commercial ou toutes autres activités d'intérêt général.

Le texte précise, à la suite de sa modification par la loi n°2019-463 du 17 mai 2019 tendant à sécuriser l'actionnariat des entreprises publiques locales que :

- lorsque l'objet d'une telle société inclut plusieurs activités, celles-ci doivent être complémentaires<sup>1</sup> ;
- la réalisation de cet objet doit concourir à l'exercice d'au moins une compétence de chacun des actionnaires.

Ces dernières précisions ont été ajoutées pour surmonter l'interprétation retenue par le Conseil d'Etat, dans une décision du 14 novembre 2018 (*SMADC*, req. n° 405628), de la rédaction

---

<sup>1</sup> En écho à la condition qui était déjà applicable aux SEM en vertu de l'article L. 1521-1 du CGCT, applicable par renvoi aux SPL, interprétée par le Conseil d'Etat comme imposant un simple lien de complémentarité « normale » et non de complémentarité « nécessaire » entre les activités en cause (CE, 5 juillet 2010, *Syndicat national des agences de voyages*, req. n° 308564).

antérieure de l'article L. 1531-1 précité du CGCT, jugeant que la participation d'une collectivité à une SPL était exclue « *lorsque cette collectivité (...) n'exerce pas l'ensemble des compétences sur lesquelles porte l'objet social de la société* ».

Si la présence d'un actionnariat exclusivement public au capital de la SPL permet à l'autorité organisatrice d'exercer une maîtrise politique renforcée sur le service exploité, elle limite également les possibilités de supporter un risque d'exploitation propice aux optimisations des coûts d'exploitation.

Un tel mode de gestion, actuellement mis en œuvre par le SMiTU au travers de la SPL Trans Fensch, a apporté la preuve de ses limites.

Malgré les avantages présentés par la SPL, le SMiTU souhaite ne plus recourir à un tel mode de gestion du service public, et ce en raison des vertus que présente la gestion du service public de transport sous la forme d'un contrat de concession avec un opérateur externe.

### **2.3.2 La régie de transport**

Les régies de transport ont pour objet, aux termes de l'article L. 1221-1 du code des transports « *d'exploiter des services de transports publics de personnes, qu'ils soient urbains ou routiers non urbains, et, à titre accessoire, toutes activités de transports ou connexes à celui-ci, effectuées à la demande ou avec l'accord de l'autorité organisatrice* ».

Elles peuvent être constituées sous la forme de régie à simple autonomie financière ou sous la forme de régie avec personnalité morale et autonomie financière.

La différence entre ces deux types de régies tient essentiellement à ce que la première, en ce qu'elle ne dispose pas de la personnalité morale, constitue un service interne de la collectivité, alors que la régie avec personnalité morale et autonomie financière, qui prend la forme d'un établissement public industriel et commercial (EPIC), dispose d'une existence juridique propre, distincte de celle de sa collectivité de rattachement. Elle est administrée par un conseil d'administration, qui élit en son sein son président, et est représentée par un directeur.

Les régies, peu importe leur forme, peuvent être créées pour une durée illimitée.

Au regard des règles régissant leur organisation et leur fonctionnement, les régies sont considérées comme des opérateurs internes de leur collectivité de rattachement.

En outre et ainsi que cela résulte de l'article L. 1221-1 précité du code des transports, les régies de transport peuvent exercer des activités annexes.

A l'exception du directeur et du comptable, le personnel de la régie relève du droit privé.

La forme de l'EPIC, envisagé par le passé en raison de la faculté qu'elle offre en ce qui concerne les activités concurrentielles, ne se justifie plus à cet égard et, surtout, souffre les mêmes limites qu'une gestion par une SPL.

### **3. Déroulement de la procédure de passation d'une concession**

Les articles L. 1411-1 à L. 1411-19, et L. 1413-1 du code général des collectivités territoriales, ainsi que le code de la commande publique, et spécialement ses articles L.3100-1 et suivants et R. 3111-1 et suivants, organisent la passation des délégations de service public.

Ces dispositions prévoient notamment que :

- la nature et l'étendue des besoins à satisfaire sont déterminées avant le lancement de la consultation en prenant en compte des objectifs de développement durable dans leurs dimensions économique, sociale et environnementale. Une étude, confiée à un bureau d'étude, est actuellement en cours afin de déterminer les pistes d'optimisation du réseau et rendre efficiente la concurrence.
- la commission consultative des services publics locaux est consultée pour avis sur tout projet de délégation de service public, avant que l'assemblée délibérante se prononce. Elle se réunira le 22 octobre 2019 ;
- l'assemblée délibérante se prononce sur le principe de toute délégation de service public, au vu d'un rapport contenant notamment les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire, ce qui est l'objet du présent rapport, complété par l'annexe relative à la restructuration du réseau ;
- après décision sur le principe de la délégation, il est procédé à une publicité, sous forme d'un avis de concession, et à un recueil de candidatures et d'offres ;
- parmi les candidats s'étant manifestés, la liste des candidats admis à présenter une offre est arrêtée après l'examen de leurs garanties professionnelles et financières, de leur aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers et de leur respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue aux articles L. 5212-1 à L. 5212-4 du code du travail. La liste des candidats est dressée par la commission de délégation de service public, composée de l'autorité habilitée à signer la convention de délégation de service public ou son représentant, président, et de cinq membres de l'assemblée délibérante ;
- l'autorité organisatrice adresse à chacun des candidats un document définissant les caractéristiques quantitatives et qualitatives des prestations à assurer ;
- les plis contenant les offres sont ouverts par la commission de délégation de service public définie ci-dessus, qui émet un avis sur la teneur des offres ;
- au vu de l'avis de la commission, l'autorité habilitée à signer la convention peut organiser librement une négociation avec un ou des soumissionnaires ;
- au terme de ces négociations, l'autorité habilitée saisit l'assemblée délibérante du choix de l'entreprise auquel il aura procédé ;
- à cette fin, l'autorité habilitée transmet à l'assemblée délibérante, au moins 15 jours avant la réunion :

- le rapport de la commission présentant notamment la liste des entreprises admises à présenter une offre et l'analyse des propositions de celles-ci,
- les motifs du choix de la candidature et l'économie générale du contrat,
- le projet de convention ;
- deux mois au moins après l'ouverture des plis contenant les offres, l'assemblée délibérante se prononce sur le choix du délégataire et le contrat de délégation.

Cette procédure peut être arrêtée à tout instant par le SMiTU, à charge pour lui d'informer les candidats ou soumissionnaires des motifs de sa décision.

#### **4. Caractéristiques de la concession qui pourrait être envisagée**

L'objet de la délégation envisagée porte sur la gestion du service de transport public relevant de la compétence du SMiTU.

Pour l'essentiel, la nature et l'étendue des besoins resteraient, au terme d'un audit juridique, technique et financier, identiques à celles du réseau actuel. Le réseau comprend actuellement :

- vingt-sept lignes urbaines ;
- une trentaine de services scolaires ;
- cinq services de transport à la demande ;
- un service de transport à la demande réservé aux personnes à mobilité réduite.

La concession à conclure viserait la satisfaction d'un besoin pour l'essentiel identique à celui existant aujourd'hui, l'optimisation recherchée devant être atteinte sans dégradation du niveau de service.

Le SMiTU envisageant, à l'horizon 2025-2026, la mise en place de deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), qui pourraient avoir un impact notable sur la structure du réseau et des dessertes existantes dans leur ensemble, la concession à conclure visera à anticiper cette évolution majeure.

Aussi, la durée de la concession se veut courte, avec une durée projetée de 5 ans et débutera le 1<sup>er</sup> janvier 2021 pour prendre fin le 31 décembre 2025.

La concession ne remettrait pas en cause la stratégie suivie par le SMiTU en ce qui concerne les investissements qu'il réalise, avec l'objectif de disposer de la meilleure latitude en ce qui concerne la réversibilité du mode de gestion. Elle tendrait à permettre de mener les actions d'optimisation devenues aujourd'hui indispensables et d'achever la reprise des actifs et des investissements par le SMiTU en vue de l'attribution d'une nouvelle concession concomitante à l'entrée en service du BHNS.

En effet, la mise en œuvre d'une gestion déléguée dans le cadre d'un contrat de courte durée et les mesures d'optimisation qui seraient accomplies pourraient créer les conditions d'une nouvelle mise en concurrence vertueuse au moment de l'entrée en service du BHNS.

Cette concession étant de courte durée, les investissements seraient prioritairement supportés par le SMiTU.

Aussi, plus précisément, s'agissant des obligations respectives des parties dans le cadre de la convention envisagée, il y a lieu de préciser que le concessionnaire sera notamment chargé d'assurer :

- l'exploitation des services actuellement assurés par la SPL Trans Fensch, lesquels pourront faire l'objet d'optimisation au regard des résultats de l'étude actuellement menée par un bureau d'études spécialisé ;
- la gestion de l'ensemble des relations avec les usagers ;
- la gestion de l'ensemble des moyens, matériels et humains, nécessaires à l'exploitation, autre que les biens mis à disposition par le SMiTU ;
- la maintenance des infrastructures, du matériel roulant et d'une manière générale de l'ensemble des biens ;
- la gestion du risque d'exploitation, qu'il supportera de façon significative ;
- la passation éventuelle de contrats de sous-traitance ;
- la conception et la mise en œuvre des actions d'information de la clientèle et de promotion du réseau.

Le SMiTU sera quant à lui chargé :

- de la définition de la politique générale des transports
- de la fixation des tarifs ;
- du contrôle du délégataire ;
- des relations avec les autres autorités organisatrices ou collectivités ;
- des gros investissements ;
- de toute autre mission qu'elle jugera nécessaire.

Cette liste des obligations incombant aux parties n'est toutefois pas une liste exhaustive à ce stade.

## **5. Choix soumis à l'avis du Comité syndical**

Pour l'ensemble des raisons sus-évoquées, le recours à une gestion déléguée dans le cadre d'un contrat de concession constitue une solution qui pourrait permettre de répondre aux préoccupations ainsi qu'à l'ensemble des objectifs poursuivis par le SMiTU et les contraintes qu'il supporte.

**Vu** le code général des collectivités territoriales, et en particulier ses articles L. 1411-1 et suivants ;

**Vu** le code des transports, et en particulier ses articles L. 1221-1 et suivants et L. 1231-1 et suivants ;

**Vu** le code de la commande publique, et en particulier ses articles L.3100-1 et suivants et R. 3111-1 et suivants ;

**Vu** l'avis favorable du comité technique en date du 4 octobre 2019 ;

**Vu** l'avis favorable du Bureau Syndical en date du 14 octobre 2019 ;

**Vu** l'avis favorable de la commission consultative des services publics locaux en date du 22 octobre 2019 ;

### **Il est proposé au Comité syndical :**

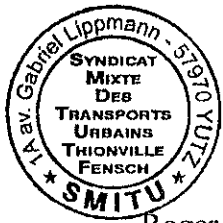
- d'approuver le principe du recours à une gestion déléguée du service public de transport relevant de la compétence du SMiTU dans le cadre d'un contrat de concession à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021 et prenant fin 31 décembre 2025
- d'approuver les caractéristiques de la concession à conclure et le principe d'une recherche d'optimisation du réseau dans le cadre d'une étude en cours de réalisation
- d'autoriser le lancement de la procédure et l'accomplissement de tous les actes préparatoires à la passation du contrat de délégation de service public, à intervenir et à signer tous actes liés à l'exécution de la présente délibération.

Après en avoir délibéré, le Comité Syndical, à la majorité avec 30 pour (Messieurs SCHREIBER, BALCERZAK, ANDRE, KLOP, WALTER, HOLSENBURGER, THOUVENIN, LORENTZ, BECKER, LOUIS, BOGUET, GREINER, DI BARTOLOMEO, VUILLEMARD, GANDECKY, SAPIN, ZENNER, FERRERO, SCHITZ, MIZZON, BAUR, SZUREK, HERGAT, VOUIN, CHRISTNACKER et DORVEAUX et Mesdames CONTRERAS, BRIER, CEDAT-VERGNE et RENAUX) et 20 abstentions (Messieurs MEDVES, HEYERT, NOEL, OCTAVE, IORIO, WANNINGER, CINO, PETERMANN,

PHILIPPE, LEUBE, LA VAULLEE, FRIJO, JURCZAK, LEBOURG et LAVAUT, et Mesdames FICARRA, ZYDEK, FRIIO, KHAMASSI et SPERANDIO). Monsieur BARBE n'ayant pas pris part au vote, décide :

- d'approuver le principe du recours à une gestion déléguée du service public de transport relevant de la compétence du SMiTU dans le cadre d'un contrat de concession à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021 et prenant fin 31 décembre 2025
- d'approuver les caractéristiques de la concession à conclure et le principe d'une recherche d'optimisation du réseau dans le cadre d'une étude en cours de réalisation
- d'autoriser le lancement de la procédure et l'accomplissement de tous les actes préparatoires à la passation du contrat de délégation de service public, à intervenir et à signer tous actes liés à l'exécution de la présente délibération.

Pour extrait conforme,  
A Yutz, le 24 octobre 2019  
Le Président



Roger SCHREIBER