



## CONCOURS INTERNE D'INGÉNIEUR EN CHEF TERRITORIAL

SESSION 2014

Analyse d'un document

Option : Déplacements - transports

### EPREUVE N° 7

Durée : 4 h  
Coefficient : 4

#### SUJET :

« Choix d'un mode de gestion pour un réseau de transport interurbain »

Vous êtes directeur(trice) du service transport dans un département rural de 300 000 habitants, dont les principales caractéristiques sont décrites dans le document 1.

Compte tenu de l'échéance prochaine des contrats, votre directeur général des services vous a demandé d'engager une étude afin de déterminer sous quelles formes il conviendra de renouveler les contrats.

Pour réaliser cette étude, vous avez sollicité le concours d'une assistance à maîtrise d'ouvrage.

Au vu des rapports des délégataires fournis dans le cadre des DSP, le cabinet d'études vous a remis une analyse que vous trouverez en document 2.

#### QUESTION 1

Dans un premier temps, vous rédigez une note à l'attention de votre directeur général dans laquelle figurera d'une part, une analyse juridique, financière, d'organisation administrative et politique des différents modes de gestion et, d'autre part, une analyse des modes de gestion actuels du réseau TRANS'DEPARTEMENTAL, afin de vérifier s'ils sont toujours adaptés à la situation économique actuelle, au contexte juridique et politique et à la structure administrative de la direction des transports.

## QUESTION 2

Dans une seconde partie, afin d'orienter le président dans son choix pour le renouvellement des contrats, vous rédigerez une note dans laquelle vous lui proposerez un ou des modes de gestion différents pour les services réguliers ordinaires (SRO) et les services réalisés à titre principal pour les scolaires (SATPS).

Vous justifierez vos propositions avec un argumentaire juridique, politique et administratif. Vous analyserez également la faisabilité d'appliquer un tel choix à votre collectivité.

### Barème de notation :

- **Compte rendu critique de l'analyse :** 8 points
- **Orientations prospectives :** 10 points
- **Lisibilité et cohérence du document :** 2 points

### DOCUMENTS JOINTS

Document n° 1	Contexte général de la collectivité et du service TRANS'DEPARTEMENTAL	Page 3
Document n° 2	Rapport du cabinet d'études « Analyse et comparatif des modes de gestion »	Page 5
Document n° 3	Jugement de la Cour administrative d'appel de Nantes en date du 2 décembre 2005	Page 24
Document n° 4	Arrêt du Conseil d'Etat en date du 7 novembre 2008	Page 29
Document n° 5	Le risque économique, nouveau critère de la délégation de service public ? David CAPITANT - revue Lamy des collectivités territoriales de février 2009	Page 35
Document n° 6	La distinction entre délégation de service public et marché public – commentaire d'une décision du Conseil d'Etat Répertoire mensuel du ministère de l'intérieur	Page 39

#### **NOTA :**

- 2 points seront retirés au total de la note sur 20 si la copie contient plus de 10 fautes d'orthographe ou de syntaxe.
- **Les candidats ne doivent porter aucun signe distinctif sur les copies :** pas de signature (signature à apposer uniquement dans le coin gommé de la copie à rabattre) ou nom, grade, même fictifs. Seuls la date du concours et le destinataire, (celui-ci est clairement identifié dans l'énoncé du sujet) sont à porter sur la copie.
  - Les épreuves sont d'une durée limitée. Aucun brouillon ne sera accepté, la gestion du temps faisant partie intégrante des épreuves.
  - Lorsque les renvois et annotations en bas d'une page ou à la fin d'un document ne sont pas joints au sujet, c'est qu'ils ne sont pas indispensables.

## Contexte territorial et données générales sur le réseau « Trans'Départemental »

### Contexte général

La collectivité au sein de laquelle vous exercez vos missions est un département rural de 300 000 habitants, (quasi-stable depuis plusieurs années), avec une agglomération centre de 50 000 habitants et 3 autres agglomérations de moyenne importance (entre 12 et 18 000 habitants).

Le vieillissement y est un peu plus marqué que dans les autres départements de la région à laquelle il appartient.

L'automobile reste le moyen de transport le plus utilisé pour les trajets domicile-travail et les transports en commun ne représentent que 4 % environ des transports utilisés.

Votre direction des transports (11 agents) dépend du Pôle aménagement et environnement (routes, transports, déchets, espace rural).

Le réseau départemental de transport interurbain de personnes nommé TRANS'DEPARTEMENTAL, comprend :

1. Des services réalisés à titre principal pour les scolaires (SATPS)
2. Des services réguliers ordinaires (SRO).

Les premiers ne transportent que des scolaires et ne circulent que le matin et le soir (ou le mercredi midi) aux horaires des établissements scolaires.

Les seconds transportent des scolaires et des voyageurs et circulent toute l'année plusieurs fois par jour. Ce sont les lignes commerciales.

Le périmètre d'exploitation du réseau correspond à celui du département excepté pour quelques services qui desservent également des communes des départements limitrophes.

La Région est compétente pour les lignes Trains Express Régionaux (TER) ferroviaires (ou routières). L'inter-modalité entre le TER et le réseau TRANS'DEPARTEMENTAL fonctionne assez mal avec des horaires de rabattement mal adaptés.

Il y a 900 SATPS qui effectuent chaque année 4 millions de kilomètres et 19 SRO qui effectuent chaque année 1,5 millions de kilomètres commerciaux.

Ce réseau « TRANS'DEPARTEMENTAL » transporte chaque jour 16 000 scolaires vers leurs établissements (3 500 en SRO, 12 500 en SATPS marchés publics) et 150 000 voyages commerciaux sont effectués chaque année sur les SRO.

### Allotissements et contrats en cours :

Votre Département est Autorité organisatrice de premier rang (AO1) et n'a pas délégué de SATPS à des Autorités organisatrices de second rang (AO2).

Deux groupes nationaux de transport sont présents sur votre département et l'on compte également une dizaine d'entreprises de transport indépendantes.

Comme pour la grande majorité des départements les SRO, répartis en 4 lots géographiques cohérents, sont exploités en délégation de service public (DSP) et les SATPS en marché public

Pour les SRO, les DSP ont une durée de 8 ans (sept 2008-sept 2016) et les marchés pour les SATPS une durée de 4 ans, ont fait l'objet d'un premier contrat de septembre 2008 à septembre 2012 et d'un second de septembre 2012 à septembre 2016. Tous les contrats arriveront à échéance en même temps le 31 août 2016.

Pour les SATPS, les contrats passés avec les transporteurs privés sont des marchés à bons de commande qui prévoient une rémunération en fonction du nombre de véhicules mis en service et du nombre de kilomètres effectués.

Pour les SRO, la DSP, aux risques et périls du délégataire, la rémunération du transporteur est constituée par :

- ⌘ L'intégralité des recettes commerciales (R1) perçues auprès des usagers non scolaires du service, selon la grille tarifaire décidée par la collectivité,
- ⌘ L'intégralité des recettes des verbalisations (R2),
- ⌘ La rémunération financière versée par le Conseil général au titre des abonnements scolaires (R3),
- ⌘ La compensation forfaitaire d'équilibre versée par le Conseil général (R4).

Recettes commerciales :

Sur tous les SRO une tarification unique a été mise en place pour les voyageurs commerciaux avec les tarifs suivants :

- ⊗ 2 € le billet à l'unité pour 1 voyage,
- ⊗ 15 € la carte 10 voyages,
- ⊗ 50 € la carte mensuelle (libre circulation)
- ⊗ 400 € la carte annuelle (libre circulation)

Depuis la mise en place de cette tarification en 2008, le nombre de voyages a augmenté de 124 %, et le niveau de recettes d'aujourd'hui est celui de 2008. Un intéressement à part égale est d'ailleurs prévu dans la DSP entre le délégataire et le département en cas d'augmentation de plus de 10% des recettes.

En ce qui concerne la répartition de la vente des titres de transport, elle est la suivante :

Répartition des titres vendus en 2012 pour tous les lots				
	Prix	%	Nombre	%
Unités	100 513 €	59,59	62 821	92,10
10 voyages	55 740 €	33,04	4 645	6,87
Mensuels	5 400 €	3,2	135	0,20
Annuels	7 040 €	4,17	22	0,03
<b>Totaux</b>	<b>168 693 €</b>	<b>100</b>	<b>67 623</b>	<b>100</b>

En 2013, sur ces lignes régulières, les recettes commerciales des usagers non scolaires ont été de 170 000 € environ, les abonnements scolaires de 3,4 millions d'euros et la contribution forfaitaire de 400 000 €.

Budget du service transport :

Le budget 2013 du Conseil général consacré au transport est de :

- ⊗ 4,3 millions d'euros pour les SRO exploités en DSP (abonnements scolaires et contribution forfaitaire)
- ⊗ 10 millions d'euros pour les SATPS en marché public

En prévision de l'échéance de septembre 2016, les élus récemment interrogés sur la politique de transport à mettre en place au niveau de leur département pour développer le réseau TRANS'DEPARTEMENTAL, se sont prononcés pour les objectifs suivants :

- ⊗ assurer à l'utilisateur un transport sécurisé,
- ⊗ assurer un transport financièrement accessible au plus grand nombre d'utilisateurs,
- ⊗ développer l'offre offerte aux usagers (trajet domicile travail, ..)
- ⊗ augmenter la fréquentation des services,
- ⊗ améliorer la qualité des matériels d'exploitation,
- ⊗ améliorer la qualité des services mis à disposition des usagers (horaires, billetterie, etc.)
- ⊗ améliorer les relations transporteur/utilisateur et transporteur/Autorité organisatrice,
- ⊗ inciter les exploitants à devenir force de proposition,
- ⊗ maîtriser les dépenses de fonctionnement consacrées par le Conseil général à l'exploitation du Trans'Départemental.

Tarification :

En ce qui concerne la participation familiale (PF) au transport scolaire, qui est aujourd'hui perçue par le Département et non pas reversée aux transporteurs des DSP, les élus, face aux contraintes budgétaires et toujours dans le cadre de ce prochain appel d'offres, ont décidé de l'augmenter à la rentrée de septembre 2016, en la faisant passer de 63 € par enfant à 90 €.

Les élus ont également décidé de maintenir la tarification unique avec les tarifs suivants :

- ⊗ 2 € le billet à l'unité pour 1 voyage,
- ⊗ 16 € la carte 10 voyages,
- ⊗ 50 € la carte mensuelle (libre circulation) avec un tarif moins de 25 ans à 50% de réduction
- ⊗ 380 € la carte annuelle (libre circulation) avec un tarif moins de 25 ans à 50% de réduction

Réseau TRANS'DEPARTEMENTAL

DOCUMENT n° 2

Analyse et comparatif des modes de gestion  
Rapport du cabinet d'études



## Introduction

---

### Consistance de la mission

Ce document constitue le rapport sur le choix du mode de gestion du réseau interurbain TRANS'DEPARTEMENTAL, Services réguliers ordinaires (SRO) et Services réalisés à titre principal pour les scolaires (SATPS).

Il s'agit de déterminer le mode gestion le plus opportun dans le cadre de l'appel d'offres à venir et du re-conventionnement du réseau à partir de la rentrée 2016.

---

### Méthode

Dans un premier temps, nous avons réalisé une analyse juridique des différentes configurations possibles de modes de gestion pour les Services Réguliers Ordinaires (SRO) et les Services à titre Principal pour les Scolaires (SATPS).

Puis, pour les SRO, nous avons affiné le choix du mode de gestion ligne par ligne par l'utilisation d'un outil interne de comparaison économique et financière des modes de gestion déléguée.

---

## Tableau juridique comparatif des différents scénarios de modes de gestion

Les scénarios analysés

5 scénarios ont été étudiés :

- Délégation de Service Public (DSP) pour les SRO et les SATPS, avec analyse de l'hypothèse d'un lot unique ou d'un allotissement
- DSP pour les SRO et marchés publics pour les SATPS
- Marchés publics pour les SRO et les SATPS
- Exploitation directe en régie
- Constitution d'une Société Publique Locale

Modes de gestion	Délégation de service public (DSP) unique services réguliers ordinaires (SRO) / services réalisés à titre principal pour les scolaires (SATPS)	Délégation de service public (DSP) services réguliers ordinaires (SRO) / Marché public (MP) services réalisés à titre principal pour les scolaires (SATPS)	Marché public (MP) services réguliers ordinaires (SRO)/ Marché public services réalisés à titre principal pour les scolaires (SATPS)	Exploitation directe (Régie)	SPL
Textes de référence	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI), (cf. article 7, II : principe du libre choix par les autorités organisatrices du mode de gestion de leur service public de transport).</li> <li>■ Code du transport – Décret n°85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains et aux transports routiers non urbains de personnes.</li> <li>■ Règlement n°1370/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route (règlement OSP).</li> <li>■ Décret n°85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains et aux transports routiers non urbains de personnes</li> <li>■ Transports scolaires : Code de l'éducation (art L.213-11 et s ; R.213-3 et s).</li> </ul> <p>Articles L.1411-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales (CGCT)</p>	<p>DSP : Articles L.1411-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales (CGCT)</p> <p>Marchés publics : Code des marchés publics (CMP), 1<sup>ère</sup> partie (lorsque le Département confie la gestion d'un ou plusieurs services de transport, il est <u>pouvoir adjudicateur</u> voir CE, 9 juillet 2007, syndicat EGF-BTP et autres, req n°297711)</p>	Code des marchés publics (CMP), 1 <sup>ère</sup> partie	Article L.1221-7 et suivants du Code du transport	Loi n° 2010-559 du 28 mai 2010 pour le développement des sociétés publiques locales (SPL)

Modes de gestion	DSP unique SRO + SATPS	DSP pour les SRO / MP pour les SATPS	MP pour les SRO + SATPS	Exploitation directe (Régie)	SPL
<p><b>Définition et caractéristiques</b></p> <p><u>Délégation de service public globale</u> : Contrat par lequel le Département confierait la gestion de l'ensemble du service public des transports (SRO + SATPS) dont il a la responsabilité à un délégataire public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service</p>	<p><u>Marché public pour les transports (SATPS)</u>: contrat conclu à titre onéreux entre le Département et des opérateurs économiques publics ou privés, pour répondre à ses besoins en matière de services de transport (SATPS).</p> <p><u>Délégation de service public pour le transport (SRO)</u> : Contrat par lequel le département confierait la gestion du service public des transports (SRO) dont il a la responsabilité à un délégataire public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service.</p>	<p>Marché public pour les transports (SATPS) et marché public pour les transports (SRO): contrats conclus à titre onéreux entre le Département et des opérateurs économiques publics ou privés, pour répondre à ses besoins en matière de services de transport.</p>	<p>Une <u>régie de transport</u> a pour objet d'exploiter des services de transports publics de personnes et, à titre accessoire, toutes activités de transports ou connexes à celui-ci, effectués à la demande ou avec l'accord de l'autorité organisatrice. Deux modèles existent :</p> <p><u>1/Régie dotée de la seule autonomie financière (sans personnalité morale)</u>: Création d'un budget annexe au Département qui contient les seuls comptes retraçant les recettes et dépenses de la Régie Le personnel est soumis au droit privé</p> <p><u>2/Régie personnalisée sous forme d'EPIC</u>: modalité de gestion intermédiaire entre la gestion directe et la gestion externalisée.</p> <p>Le budget autonome, détaché du budget général de l'autorité organisatrice et faisant appel à des ressources propres (redevance des usagers, subventions, libéralités...).</p> <p>Le personnel est soumis au droit privé (hors directeur et comptable) Simple contrôle de tutelle de la collectivité territoriale</p> <p>La gestion de l'EPIC est partagée entre un conseil d'administration, un directeur et un agent comptable</p>	<p>Possibilité pour le Département de créer une SPL (société anonyme), pour l'exploitation des services de transport.</p> <p>Capital public.</p> <p>Condition : au moins deux actionnaires publics</p> <p>La SPL exerce ses activités exclusivement pour le compte de ses actionnaires et sur leur territoire.</p>	

Modes de gestion	DSP unique SRO + SATPS	DSP pour les SRO / MP pour les SATPS	MP pour les SRO + SATPS	Exploitation directe (Régle)	SPL
<p>Références nationales existantes</p> <p><i>NB : la Communauté urbaine de Bordeaux a lancé une concertation pour le choix du futur mode de gestion du SP du transport</i></p> <p><a href="http://www.participation.lacub.fr">www.participation.lacub.fr</a></p>	<p>Conseil Général du Jura (rentrée 2009) : DSP globale pour l'ensemble des lignes circulant sur le Département, y compris les lignes précédemment SATPS.</p>	<p>Le conseil général du Bas-Rhin a passé des marchés publics pour attribuer l'exploitation de l'ensemble de ses lignes interurbaines situées hors de l'aire strasbourgeoise, et des DSP pour ses lignes plus rentables situées à proximité de Strasbourg, où les transporteurs peuvent percevoir une part substantielle de leur rémunération sur les usagers.</p>	<p>Conseil Général des Deux-Sèvres : Ce mode de gestion offre au Conseil Général des Deux-Sèvres un contrôle total sur la définition de l'offre, le personnel chargé de la gestion du réseau en interne est dimensionné en conséquence. Avec ce mode de gestion, le Département assure seul le risque commercial mais le taux de couverture des recettes par les dépenses est satisfaisant.</p>	<p>Paris RATP Marseille Toulouse, régie des transports urbains à simple autonomie financière entre le 1<sup>er</sup> janvier 2006 et le 1<sup>er</sup> avril 2010, puis transformation en EPIC</p>	<p>SPL Sud Bourgogne Transport mobilité 2011 (actionnaires : Département de Saône et Loire et Région Bourgogne) Agglobus, 2011 (actionnaires : Communauté d'agglomération Saumur Loire Développement (90%) et Ville de Saumur (10%)) STRAN (actionnaires : Communauté d'agglomération de la région Nazairienne et de l'Estuaire (CARENE), 75% ; Ville de Saint Nazaire 14,6% ; CG de Loire Atlantique 5% ; communes) SPL d'un point à l'autre 2011 (actionnaires : département du Tarn et Commune de Gaillac) SPL de Maubeuge Val de Sambre 2011 (actionnaires : Syndicat mixte du Val de Sambre 90%, Communauté d'agglomération de Maubeuge (10%)) SPL Transfensh, 2012 (actionnaires : Syndicat mixte des transports urbains de Thionville Fensch et agglomération du val de Fensch) Translandes, 2012 (actionnaires : Département des Landes 60% et Grand Dax 40%) SPL Sud Rhône Alpes Déplacements Drôme Ardèche 2012 (actionnaires : Département de la Drôme, Syndicat mixte Valence Drôme Déplacement, Région Rhône Alpes, Département de l'Ardèche) Baies d'Armor Transports, 2012 (actionnaires : Saint Brieu Agglomération (98%) et Département des Côtes d'Armor (2%))</p>

Modes de gestion	DSP unique SRO + SATPS	DSP pour les SRO / MP pour les SATPS	MP pour les SRO + SATPS	Exploitation directe (Régie)	SPL
<p><b>Avantages / Inconvénients</b></p> <p><u>Avantage/Inconvénient du recours à une DSP :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Souplesse et négociation possible entre l'AO et les candidats</li> <li>✓ Responsabilisation du délégataire, qui assume la responsabilité technique (<i>corrélativement, le Département est déchargé de la gestion du service</i>)</li> <li>✓ Amélioration de la qualité du service facilitée par la durée du contrat (plus longue en général que le marché public)</li> <li>✓ Bénéfice des compétences techniques d'opérateurs privés (communication, marketing, optimisation des circuits...).</li> </ul> <p><u>Inconvénient :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Perte du degré de maîtrise du Département sur le fonctionnement du service par rapport au marché public (il continue à organiser le service mais ne le gère plus directement)</li> </ul> <p><u>Avantage/inconvénient du recours à un marché public :</u></p> <p><u>Avantage :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Maîtrise du Département du service public : il organise et gère lui-même le service public des transports.</li> <li>✓ Rapports directs avec les usagers.</li> <li>✓ Bénéfice des compétences techniques d'opérateurs privés.</li> </ul> <p><u>Inconvénient</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Définition préalable des besoins en amont et coordination globale à la charge du CG.</li> </ul> <p><u>Avantage :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Passation d'un seul contrat : potentielles économies d'échelles (mutualisation du matériel roulant...)</li> <li>✓ Simplification de la gestion des contractants : un seul cocontractant</li> <li>✓ Optimisations possibles et simplifications : Tarification unique pour tous les services</li> </ul> <p><u>Inconvénients :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ position forte de l'unique exploitant : Risque de blocage généralisé du fait d'un seul exploitant (conflit sociaux...)</li> </ul> <p>Note : un fort alitement peut réduire le risque. Mais se pose alors la question de la coordination des différents Délégataires.</p>	<p><u>Avantage/Inconvénient du recours à une DSP :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Souplesse et négociation possible entre l'AO et les candidats</li> <li>✓ Responsabilisation du délégataire, qui assume la responsabilité technique (<i>corrélativement, le Département est déchargé de la gestion du service</i>)</li> <li>✓ Amélioration de la qualité du service facilitée par la durée du contrat (plus longue en général que le marché public)</li> <li>✓ Bénéfice des compétences techniques d'opérateurs privés (communication, marketing, optimisation des circuits...).</li> </ul> <p><u>Inconvénient :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Perte du degré de maîtrise du Département sur le fonctionnement du service par rapport au marché public (il continue à organiser le service mais ne le gère plus directement)</li> </ul> <p><u>Avantage/inconvénient du recours à un marché public :</u></p> <p><u>Avantage :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Maîtrise du Département du service public : il organise et gère lui-même le service public des transports.</li> <li>✓ Rapports directs avec les usagers.</li> <li>✓ Bénéfice des compétences techniques d'opérateurs privés.</li> </ul> <p><u>Inconvénient</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Définition préalable des besoins en amont et coordination globale à la charge du CG.</li> </ul> <p><u>Avantage :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Passation d'un seul contrat : potentielles économies d'échelles (mutualisation du matériel roulant...)</li> <li>✓ Simplification de la gestion des contractants : un seul cocontractant</li> <li>✓ Optimisations possibles et simplifications : Tarification unique pour tous les services</li> </ul> <p><u>Inconvénients :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ position forte de l'unique exploitant : Risque de blocage généralisé du fait d'un seul exploitant (conflit sociaux...)</li> </ul> <p>Note : un fort alitement peut réduire le risque. Mais se pose alors la question de la coordination des différents Délégataires.</p>	<p><u>Avantage/Inconvénient du recours à une DSP :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Souplesse et négociation possible entre l'AO et les candidats</li> <li>✓ Responsabilisation du délégataire, qui assume la responsabilité technique (<i>corrélativement, le Département est déchargé de la gestion du service</i>)</li> <li>✓ Amélioration de la qualité du service facilitée par la durée du contrat (plus longue en général que le marché public)</li> <li>✓ Bénéfice des compétences techniques d'opérateurs privés (communication, marketing, optimisation des circuits...).</li> </ul> <p><u>Inconvénient :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Perte du degré de maîtrise du Département sur le fonctionnement du service par rapport au marché public (il continue à organiser le service mais ne le gère plus directement)</li> </ul> <p><u>Avantage/inconvénient du recours à un marché public :</u></p> <p><u>Avantage :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Maîtrise du Département du service public : il organise et gère lui-même le service public des transports.</li> <li>✓ Rapports directs avec les usagers.</li> <li>✓ Bénéfice des compétences techniques d'opérateurs privés.</li> </ul> <p><u>Inconvénient</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Définition préalable des besoins en amont et coordination globale à la charge du CG.</li> </ul> <p><u>Avantage :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Passation d'un seul contrat : potentielles économies d'échelles (mutualisation du matériel roulant...)</li> <li>✓ Simplification de la gestion des contractants : un seul cocontractant</li> <li>✓ Optimisations possibles et simplifications : Tarification unique pour tous les services</li> </ul> <p><u>Inconvénients :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ position forte de l'unique exploitant : Risque de blocage généralisé du fait d'un seul exploitant (conflit sociaux...)</li> </ul> <p>Note : un fort alitement peut réduire le risque. Mais se pose alors la question de la coordination des différents Délégataires.</p>	<p><u>Avantage/Inconvénient du recours à une DSP :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Souplesse et négociation possible entre l'AO et les candidats</li> <li>✓ Responsabilisation du délégataire, qui assume la responsabilité technique (<i>corrélativement, le Département est déchargé de la gestion du service</i>)</li> <li>✓ Amélioration de la qualité du service facilitée par la durée du contrat (plus longue en général que le marché public)</li> <li>✓ Bénéfice des compétences techniques d'opérateurs privés (communication, marketing, optimisation des circuits...).</li> </ul> <p><u>Inconvénient :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Perte du degré de maîtrise du Département sur le fonctionnement du service par rapport au marché public (il continue à organiser le service mais ne le gère plus directement)</li> </ul> <p><u>Avantage/inconvénient du recours à un marché public :</u></p> <p><u>Avantage :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Maîtrise du Département du service public : il organise et gère lui-même le service public des transports.</li> <li>✓ Rapports directs avec les usagers.</li> <li>✓ Bénéfice des compétences techniques d'opérateurs privés.</li> </ul> <p><u>Inconvénient</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Définition préalable des besoins en amont et coordination globale à la charge du CG.</li> </ul> <p><u>Avantage :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Passation d'un seul contrat : potentielles économies d'échelles (mutualisation du matériel roulant...)</li> <li>✓ Simplification de la gestion des contractants : un seul cocontractant</li> <li>✓ Optimisations possibles et simplifications : Tarification unique pour tous les services</li> </ul> <p><u>Inconvénients :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ position forte de l'unique exploitant : Risque de blocage généralisé du fait d'un seul exploitant (conflit sociaux...)</li> </ul> <p>Note : un fort alitement peut réduire le risque. Mais se pose alors la question de la coordination des différents Délégataires.</p>	<p><u>Avantage :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Maîtrise du Département de la gestion et des contraintes financières (il organise et gère lui-même totalement les services).</li> <li>✓ Réactivité en cas de nécessité d'évolution rapide du service (pas de négociation contractuelle nécessaire)</li> <li>✓ Impulsion d'une concurrence entre certains secteurs de l'activité</li> </ul> <p><u>Inconvénient :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Grande Implication nécessaire de l'AOT au quotidien pour piloter et mettre en cohérence les acteurs pour conserver la gouvernance globale du réseau</li> <li>=&gt; Cela nécessite une connaissance parfaite du métier</li> <li>✓ Nécessité d'avoir du personnel, compétent en la matière</li> <li>✓ Risque de confusion entre les fonctions normalement dévolues à l'AOT et celles qui relèvent plus directement de l'exploitation des services. (les intérêts de l'exécutif peuvent être différents de ceux du service en régie)</li> <li>✓ Gestion sociale des conflits non externalisés et devant être gérée par l'AOT.</li> </ul>	<p><u>Avantage :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Maîtrise du Département de la gestion et des contraintes financières (il organise et gère lui-même totalement les services).</li> <li>✓ Réactivité en cas de nécessité d'évolution rapide du service (pas de négociation contractuelle nécessaire)</li> <li>✓ Impulsion d'une concurrence entre certains secteurs de l'activité</li> </ul> <p><u>Inconvénient :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Grande Implication nécessaire de l'AOT au quotidien pour piloter et mettre en cohérence les acteurs pour conserver la gouvernance globale du réseau</li> <li>=&gt; Cela nécessite une connaissance parfaite du métier</li> <li>✓ Nécessité d'avoir du personnel, compétent en la matière</li> <li>✓ Risque de confusion entre les fonctions normalement dévolues à l'AOT et celles qui relèvent plus directement de l'exploitation des services. (les intérêts de l'exécutif peuvent être différents de ceux du service en régie)</li> <li>✓ Gestion sociale des conflits non externalisés et devant être gérée par l'AOT.</li> </ul>

Modes de gestion	DSP unique SRO + SATPS	DSP pour les SRO / MP pour les SATPS	MP pour les SRO + SATPS	Exploitation directe (Régie)	SPL
Structures éventuelles d'exploitation à mettre en place au sein du CG	Sans objet			<p>Régie constituée en EPIC:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Un Conseil d'administration (au moins 9 membres désignés par le CG)</li> <li>✓ Un directeur nommé par le Conseil d'administration</li> </ul> <p>Régies dotées de la seule autonomie financière</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Administration sous l'autorité du Président et du CG</li> <li>✓ Directeur désigné par le Président du CG</li> <li>✓ L'agent comptable est le comptable du département</li> </ul>	<p>Création d'une SPL avec une autre collectivité :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Délibération approuvant la création de la SPL, et les projets de statuts de la SPL</li> <li>✓ Création de la SPL conformément aux règles classiques de création d'une société anonyme : signature et publication des statuts, immatriculation au Registre du commerce et des sociétés</li> <li>✓ Passation d'un contrat d'exploitation entre la SPL et chaque actionnaire</li> </ul> <p>(procédure évaluée à 2-6 mois)</p>
Modalités de rémunération des transporteurs		<p><u>En délégation de service public</u>, la rémunération du délégataire est substantiellement liée au résultat de l'exploitation du service. Elle est fondée sur des recettes dont le montant varie en fonction des données de l'exploitation (fréquentation, qualité du service).</p> <p>(L.1411-2 du CGCT)</p> <p>=&gt; Il faut veiller au niveau de subventions versées par l'AOT qui ne doit pas corriger automatiquement les pertes</p> <p>Exemple de recettes d'exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Recettes perçues directement sur les usagers ;</li> <li>o Recettes de réemploi des véhicules affectées à l'exécution de la convention ;</li> <li>o Recettes de publicité ;</li> <li>o Indemnités forfaitaires perçues par l'exploitant en cas d'infraction ;</li> <li>o Compensations tarifaires.</li> </ul> <p><u>En marché public</u> : Le département verse une rémunération sur la base d'un prix global, forfaitaire ou unitaire pour les prestations demandées par l'AOT. Le titulaire ne subit aucune conséquence financière des aléas de fonctionnement. Sa rémunération ne varie pas en fonction de la fréquentation du service lorsque le rythme ou les circuits des dessertes</p>	<p>L'AOT est le transporteur. Le coût du service est internalisé dans le coût de la structure.</p>		

MA

Modes de gestion	DSP unique SRO + SATPS	DSP pour les SRO / MP pour les SATPS	MP pour les SRO + SATPS	Exploitation directe (Régie)	SPL
<p><b>Choix du contractant</b></p>	<p><u>Délégation de service public</u> : mise en concurrence après avis d'appel public à la concurrence fixant les critères de sélection.</p> <p>Libre négociation avec les candidats dont les offres ont été sélectionnées.</p> <p><u>Marché public</u> Ensemble des procédures du code des marchés publics (appel d'offres, procédure négociée, procédure adaptée, etc....)</p> <p>Choix de l'offre économiquement la plus avantageuse conformément aux critères de sélection posés par le Département</p>			<p>Pas de procédure de mise en concurrence pour l'octroi de la gestion du SP du transport (CICE, 6 avril 2006, aff. ANAVI c/ Cne Bari).</p>	<p>Pas de procédure de mise en concurrence pour l'octroi de la gestion du SP du transport (CICE, 6 avril 2006, aff. ANAVI c/ Cne Bari).</p>
<p><b>Evaluations financières</b></p>	<p>Le choix du mode de gestion relève principalement de considérations économiques et juridiques.</p> <p>En matière de transports interurbains et scolaires il apparaît que les recettes provenant de l'utilisateur sont faibles et que plus de 80% des recettes du transporteur proviennent de la personne publique, soit sous forme de paiement d'un prix soit sous forme d'une compensation financière.</p> <p>Le risque d'exploitation repose le plus souvent plus sur le risque industriel (coût forfaitaire) que sur le risque commercial. Aussi compte tenu des modes contractuels et de rémunération, il paraît plus adapté de privilégier la DSP pour les SRO et le marché public pour les SATPS. Il faut que le montage contractuel présente un intérêt financier pour la collectivité publique. Or le contrat unique de DSP nécessitera deux CCTP distincts, l'un pour le SRO et l'autre pour le SATPS, les obligations contractuelles n'étant pas les mêmes. La rémunération du SATPS risque de toujours reposer sur un prix au kilomètre alors que la rémunération du SRO reposera un peu plus sur la fréquentation. Seul le résultat des deux modes de rémunération permettrait d'envisager des économies d'échelle. Tout dépend de la possibilité de diminuer le nombre de ligne scolaire pour privilégier des SRO ouverte aux scolaires.</p> <p>Intégrer le SATPS dans les contrats de DSP risque de dénaturer le contrat car le pourcentage de risque pris par le délégataire devrait être faible. Il existe très peu de DSP transport scolaire car le mode de rémunération n'est pas adapté. Les durées de contrats sont plus courtes qu'en DSP.</p> <p>Dans le cas d'une DSP confiant la gestion d'un service de transports scolaires trois conditions doivent être remplies :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la rémunération du prestataire est substantiellement liée à la fréquentation du service (CE, 7 novembre 2008, <i>Département de la Vendée</i>, n°291794) ;</li> <li>- la fréquentation est susceptible de varier dans des proportions telles que le prestataire puisse être regardé comme assumant un réel risque d'exploitation (CE, 5 juin 2009, <i>Sté Avenance-Enseignement et Santé</i>, n°298641) ;</li> <li>- la variation de la fréquentation ne soit pas sensiblement corrigée par un apport financier du pouvoir adjudicateur sous la forme, notamment, de subventions d'équilibre.</li> </ul> <p>Ainsi il ne serait pas possible de transposer le marché de Transport avec une rémunération au kilomètre dans une DSP sans modifier les conditions de rémunérations.</p>				

Modes de gestion	DSP unique SRO + SATPS	DSP pour les SRO / MP pour les SATPS	MP pour les SRO + SATPS	Exploitation directe (Régie)	SPL
Durée des contrats	Elle doit être inférieure à 10 ans. La durée doit être calculée en fonction des prestations demandées et de la nécessité d'une remise en concurrence périodique (Règlement n°1370/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route (règlement OSP))  Les conventions scolaires sont conclues par périodes entières correspondant à une ou plusieurs années scolaires (art. R213-6 du code de l'éducation)  Pour les marchés à bons de commande, la durée ne peut excéder 4 ans (Art 16 et 77 du code des marchés publics)				La convention d'exploitation doit être inférieure à 10 ans (Règlement n°1370/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route (règlement DSP))
Risque d'exploitation (risque commercial)	Selon le CERTU, la convention ne doit pas dépasser la durée d'amortissement des équipements, soit environ sept ans pour des bus (CERTU, La délégation des services publics de transports urbains : juin 2000). <u>Marché public</u> : il pèse sur le Département, qui perçoit les recettes. L'opérateur ne prend pas de risque commercial (sauf si le contrat introduit des mécanismes d'intéressement à la fréquentation du service)			Internalisé	SPL
Risque Industriel (charge des coûts réels d'exploitation)	<u>DSP</u> : il pèse sur le(s) Délégué(s), qui perçoivent les recettes, qui s'engage(nt) sur un montant forfaitaire de recettes ; si les recettes réelles sont inférieures à ce montant, il(s) en assume(nt) le risque. <u>Marché public</u> : l'opérateur s'engage sur un montant forfaitaire de charges ; si les charges réelles dépassent ce montant, l'opérateur en assume le risque. <u>DSP</u> : il pèse sur le Délégué, qui perçoit les recettes. Il s'engage sur un montant forfaitaire de recettes ; si les recettes réelles sont inférieures à ce montant, il en assume le risque.			Internalisé	SPL

NB : Il est possible de combiner la Régie et la gestion déléguée ou la Régie et un marché public. Par exemple :

- La Communauté d'agglomération de La Rochelle une partie du réseau de bus, les taxis à la demande, les bus de mer sont directement assurés par la régie des transports communautaires rochelais. Parallèlement la collectivité a délégué la gestion de ses autres services de mobilité à des partenaires privés par la conclusion de deux contrats de DSP.
- La Communauté d'agglomération de Sophia Antipolis a également adopté la mixité de gestion de son réseau de bus, (régie et gestion déléguée).

## Analyse des principaux ratios financiers

---

### *Données source*

Les données ci-dessous sont issues du rapport du délégataire pour les années 2012 et 2013.

Les recettes prises en compte pour le calcul des principaux ratios financiers sont l'ensemble des recettes perçues par l'exploitant :

R1 : les recettes commerciales des voyageurs non scolaires

R2 : les recettes de verbalisation (nulles)

R3 : les abonnements scolaires payés par le Département

R4 : la compensation forfaitaire d'équilibre versée par le Département

R5 : la revalorisation

PF : la participation familiale au transport scolaire

Les dépenses sont celles du transporteur.

Le ratio R-D a pour but de faire apparaître l'équilibre financier du contrat et la part de risque et péril de celui-ci.

Le ratio R1/D a pour finalité d'apprécier la part de recettes directement issues de l'exploitation des lignes par lot (recettes commerciales et participation familiale) et de compléter l'analyse du niveau de risque commercial pris par l'exploitant. Pour ce ratio, on exclut les recettes provenant de l'autorité organisatrice.

Les tableaux N°1 et N°2 présente l'analyse des ratios des années 2012 et 2013 avec une participation familiale scolaire à 63 € par enfant, et le tableau N°3, une analyse uniquement sur 2013 avec la perspective de la nouvelle participation familiale à 90 € votée par les élus.

AS

TABLEAU N°1- ANNEE CIVILE 2012 - PF à 63 € par scolaire

Ligne	Dépenses 2009 (D)	Recttes (R1)	recettes (R3)	Recettes (R4)	Revalorisation 2005-2009 (R5)	Total recettes ( R)	R-D	R1/D	Nbre abonnés scolaires	nbre abonnés scolaires /lot	Montant PF 2014 par scolaire	Montant PF total	(R1+PF)/D
LOT 1	1A								119				
	1B								130				
	1C	977 525 €	18 358 €	675 033 €	125 798 €	47 603 €	-110 733 €	1,9%	137	588	63 €	37 044 €	5,7%
	2D								97				
	2E								105				
LOT 2	2A								631				
	2B								151				
	2C	1 653 096 €	77 573 €	1 255 468 €	54 297 €	89 147 €	-176 611 €	4,7%	345	1304	63 €	82 152 €	9,7%
	3A								35				
	3B								142				
LOT 3	3C								23				
	3D								45				
	3E	788 146 €	17 300 €	629 136 €	27 038 €	44 744 €	-69 928 €	2,2%	54	512	63 €	32 256 €	6,3%
	4A								175				
	4B								122				
LOT 4	4C								93				
	7A	1 107 150 €	65 871 €	973 672 €	91 497 €	69 216 €	93 106 €	5,9%	500	828	63 €	52 164 €	10,7%
	7C								156				
7D								172					
<b>TOTAL</b>	<b>4 525 917 €</b>	<b>179 102 €</b>	<b>3 533 309 €</b>	<b>298 630 €</b>	<b>250 710 €</b>	<b>4 261 751 €</b>	<b>-264 166 €</b>	<b>3,7%</b>	<b>3232</b>	<b>3 232</b>	<b>63</b>	<b>203 616 €</b>	<b>8,1%</b>

TABLEAU N°2-ANNEE CIVILE 2013-PF à 63 € par scolaire

Ligne	Dépenses 2009 (D)	Recttes (R1)	recettes (R3)	Recettes (R4)	Revalorisation 2005-2011 (R5)	Total recettes R	R-D	R1/D	Nbre abonnés scolaires	nbre abonnés scolaires /lot	Montant PF 2014 par scolaire	Montant PF total	(R1+PF)/D
1A									109				
1B									120				
LOT 1	895 992 €	20 289 €	640 831 €	141 964 €	81 637 €	884 721 €	-11 271 €	2,3%	606	606	63 €	38 178 €	6,5%
2D									92				
2E									120				
2A									670				
2B									143				
LOT 2	1 551 890 €	69 104 €	1 196 602 €	89 721 €	150 443 €	1 505 870 €	-46 020 €	4,5%	1341	1341	63 €	84 483 €	9,9%
3A									340				
3B									43				
3C									145				
3D									25				
LOT 3	778 955 €	12 867 €	594 963 €	67 501 €	76 383 €	751 714 €	-27 241 €	1,7%	530	530	63 €	33 390 €	5,9%
4A									61				
4B									157				
4C									151				
7A									92				
LOT 4	1 254 576 €	60 609 €	905 460 €	90 005 €	120 951 €	1 177 025 €	-77 551 €	4,8%	894	894	63 €	56 322 €	9,3%
7C									529				
7D									192				
									173				
TOTAL	4 481 413 €	162 869 €	3 337 856 €	389 191 €	429 414 €	4 319 330 €	-162 083 €	3,3%	3371	3 371	63	212 373 €	7,9%

16

TABLEAU N°3-ANNEE CIVILE 2013-PF à 90 € par scolaire

Ligne	Dépenses 2009 (D)	Recttes (R1)	recettes (R3)	Recettes (R4)	Revalorisation 2005-2011 (R5)	Total recettes R	R-D	R1/D	Nbre abonnés scolaires	nbre abonnés scolaires /lot	Montant PF 2014 par scolaire	Montant PF total	(R1+PF)/D
1A									109				
1B									120				
1C	895 992 €	20 289 €	640 831 €	141 964 €	81 637 €	884 721 €	-11 271 €	2,3%	165	606	90 €	54 540 €	8,4%
2D									92				
2E									120				
2A									670				
2B									143				
2C	1 551 890 €	69 104 €	1 196 602 €	89 721 €	150 443 €	1 505 870 €	-46 020 €	4,5%	340	1341	90 €	120 690 €	12,2%
3A									43				
3B									145				
3C									25				
3D									44				
3E									61				
4A	778 955 €	12 867 €	594 963 €	67 501 €	76 383 €	751 714 €	-27 241 €	1,7%	157	530	90 €	47 700 €	7,8%
4B									151				
4C									92				
7A									529				
7C	1 254 576 €	60 609 €	905 460 €	90 005 €	120 951 €	1 177 025 €	-77 551 €	4,8%	192	894	90 €	80 460 €	11,2%
7D									173				
<b>TOTAL</b>	<b>4 481 413 €</b>	<b>162 869 €</b>	<b>3 337 856 €</b>	<b>389 191 €</b>	<b>429 414 €</b>	<b>4 319 330 €</b>	<b>-162 083 €</b>	<b>3,3%</b>	<b>3371</b>	<b>3 371</b>	<b>90 €</b>	<b>303 390 €</b>	<b>9,9%</b>

17

## Analyse des principaux ratios financiers (suite)

L'analyse du ratio R-D a pour finalité d'apprécier le risque commercial de l'exploitant.

Recettes / Dépenses  
(R1/D)

L'analyse du ratio R1/D et R1+PF/D a pour finalité d'apprécier la part des recettes directement issues de l'exploitation des lignes du lot et de compléter l'analyse du niveau de risque commercial pris par l'exploitant.

# Comparaison des coûts en fonction du mode de gestion

---

Méthode : points généraux

## Objet de l'outil

Un outil a été construit spécifiquement pour le Département afin de comparer le coût supporté par le Conseil Général aujourd'hui en DSP avec le coût qu'il aurait supporté si l'ensemble des lignes avait été mises en marchés publics.

## Les limites de l'outil

- Les tableaux ne donnent pas le montant exact qui pourra être économisé par le passage d'une ligne en gestion par marché public. En effet, en sortant une ligne d'un lot, certaines économies d'échelle ne pourront plus être opérées spontanément par le transporteur.
- Inversement, le passage en marché génère des coûts supplémentaires pour le Conseil Général pour la gestion en interne de la ligne. Si le basculement de quelques lignes peut avoir un effet négligeable, le basculement total aurait un impact significatif sur les moyens humains à mettre en place par le Département et donc sur ses coûts.
- Les éléments présentés sont donc à prendre comme des ordres de grandeur.

## Années prises en compte

- 2 années servent de référence à cette analyse afin de pouvoir dégager des tendances et des circonstances exceptionnelles :
- 2012
  - 2013

## Comparaison des coûts en fonction du mode de gestion (suite)

---

Méthode pour l'estimation du coût du mode de gestion en marché public

*Calcul du coût en marché public*

Pour obtenir le coût en marché public d'une ligne aujourd'hui en DSP, nous avons :

- Multiplié le terme fixe par le nombre de véhicules circulant sur la ligne en DSP puis par le nombre de semaines de circulation de la ligne en DSP
- Multiplié le coût kilométrique par le nombre estimé de kilomètres réalisés chaque semaine puis par le nombre de semaines de circulation de la ligne en DSP.
- Puis nous avons fait la somme de ces 2 résultats.

*Méthode de calcul des coûts du terme fixe et du km pour l'année 2013*

Pour l'estimation du coût des lignes en marché public pour l'année 2013, les coûts du terme fixe et du km de 2012 ont été actualisés sur la base de la formule d'actualisation inscrite dans les contrats de marchés publics.

*Exemple de calcul pour une ligne*

Ci-dessous la fiche pour le calcul du coût de la ligne 1A en marché public pour l'année 2012.

Chiffrage en marché des lignes actuellement exploitées en DSP ne circulant pas le samedi

Ligne numéro: 2012

1A

Année 2012

Véhicules 1 (du lundi au vendredi)		
TERMES FIXES : PRIX PAR SEMAINE		
Jour	Quantité	Prix unitaire du terme fixe Prix total HT
LMJV	4	191 764
Mercredi	1	127,33 127
Prix total HT/semaine		891

Véhicules 2 (roulant le WE)		
TERMES FIXES : PRIX PAR WE		
Jour	Quantité	Prix unitaire du terme fixe Prix total HT
Samedi	1	127 127
Dimanche	-	-
Prix total HT/WE		127

km/an	20 403
km/sem	583
km/jour (L-V)	117
km/jour/bus (L-V)	58
km/j (S)	-
km/jour/bus (S)	-

TERMES KILOMETRIQUES : PRIX PAR SEMAINE PAR BUS			
Jour	Km journalier	Nbre de jours	Total Km   Prix unitaire HT du Km   Prix total HT
LMJV	58	4	233 0,98 229
Mercredi	58	1	58 0,98 57
Samedi	-	1	- 0,98 -
Dimanche	-	-	- 0,98 -
Km par semaine et par bus		291	Prix total HT sem 286

Nombre de semaines ouvrées par année	35
Km par année et par bus	10 202

Nombre de véhicules 1	2
Nombre de véhicules 2	-

EVALUATION COUT ANNUEL LIGNE	
Prix total HT/sem des termes fixes	1 783
Dont véhicules 1	1 783
Dont véhicules 2	-
Prix total HT/sem du km	571
Dont véhicules 1	571
Dont véhicules 2	-
Total HT/semaine	2 354
Prix annuel HT Marché	82 388
Prix annuel DSP	164 324

Recettes voy F1	1 228	Recettes abonnements sco R3-perçu	7 497	Prix pour le DPT	73 663
			7 497		156 827

## Comparaison des coûts en fonction du mode de gestion (suite)

*Prise en compte dans les marchés publics des prestations supplémentaires incluses dans une DSP*

En se basant uniquement sur le terme fixe et le prix du km, il est normal qu'un réseau coûte plus cher en DSP qu'en marché public puisque ce mode de gestion implique des missions supplémentaires, pour l'essentiel : communication et marketing, reporting auprès du Conseil Général, personnel de contrôle.

Pour comparer des choses comparables, nous avons donc ajouté au coût estimé d'une exploitation en marchés publics les coûts de communication et les coûts des services généraux, issus des comptes d'exploitation pour chaque année analysée.

Il s'agit de comparer le coût d'un marché public à celui d'une DSP pour le Conseil Général. Les coûts pris en compte ne sont donc pas les coûts globaux supportés par le transporteur mais les coûts supportés uniquement par le Conseil général.

Les coûts supportés par le Conseil général sont donc la somme :

- R3 : les abonnements scolaires payés par le Département
- R4 : la compensation forfaitaire d'équilibre versée par le Département
- R5 : la revalorisation

Il convient de retrancher à ce coût la participation familiale (PF) puisque le Conseil Général la perçoit aujourd'hui sans la reverser au transporteur.

*Méthode d'estimation par ligne lorsque la donnée était fournie par lot*

Les recettes R1 étaient fournies par ligne dans les rapports du Délégué.

En revanche, les autres postes n'étaient fournis que par lot. La méthode employée pour estimer le coût supporté par le Conseil Général par ligne est la suivante :

- Les compensations scolaires (R3) par ligne sont calculées au prorata du nombre de voyages scolaires annuels sur la ligne, déclaré par le transporteur dans son rapport du Délégué.
- La compensation forfaitaire (R4) par ligne est calculée de manière à tenir compte à la fois de la variation du nombre de kilomètres parcourus par la ligne par rapport à l'année de référence (2008) et de la hausse structurelle du coût kilométrique. Ainsi le coût de la ligne peut augmenter même si le kilométrage de la ligne baisse.  
Concrètement, la R4 par ligne est calculée au prorata du coût théorique de la ligne de l'année n (obtenu en multipliant les km parcourus par la ligne à l'année n par le coût kilométrique de 2008 de la ligne), par rapport au coût théorique du lot (obtenu en sommant les coûts théoriques des lignes du lot).
- La revalorisation est calculée selon le même principe que la compensation forfaitaire R4.

Le coût de la DSP est la somme de ces 3 résultats à laquelle on soustrait les participations des familles.

## Comparaison des coûts en fonction du mode de gestion (suite)

- Au global, le coût de la DSP est comparable à celui de marchés publics pour le CG61
- Sur la base du réseau de 2012 et de 2013, la comparaison du mode de gestion par DSP et par marché public fait apparaître que le coût financier des 2 modes de gestion est globalement comparable et s'équilibre d'une année sur l'autre. Une variation de 2 à 3% en positif ou en négatif n'est pas assez forte pour justifier un transfert intégral d'un mode vers un autre.
- L'analyse fait également apparaître plusieurs lignes fortes, capables de porter économiquement plusieurs autres lignes dans un lot (en vert ci-dessous).
- Inversement, nous soulignons à nouveau le fait qu'il serait trop simpliste de passer en marchés publics toutes les lignes dont le coût est inférieur à celui en DSP car la constitution de lot permet des économies d'échelle et la stratégie de faire porter au transporteur le risque d'exploitation reste globalement pertinente pour le réseau (rappelons que les comptes des transporteurs apparaissaient déficitaires en 2012 comme en 2013).

	2012			2013		
	N°ligne	Coût MP	Coût DSP	N°ligne	Coût MP	Coût DSP
1	1A	73 663	156 827	1A	95 844	156 980
	1B	123 759	172 688	1B	81 082	143 167
	1C	266 561	196 413	1C	179 243	216 396
	2D	86 267	120 598	2D	100 002	118 552
	2E	200 828	164 864	2E	223 097	190 842
	2F	706 392	644 721	2A	719 220	675 590
	2B	151 798	154 016	2B	174 030	140 695
2	2C	176 801	335 445	2C	198 587	354 204
	2G	44 127	38 755	3A	45 313	46 136
	3B	112 059	143 823	3B	127 321	146 029
3	3C	39 207	47 623	3C	43 186	45 921
	3D	34 171	46 188	3D	38 041	45 114
	3E	81 835	117 991	3E	91 311	118 507
	4A	165 731	180 499	4A	187 476	189 737
4	4B	218 958	188 678	4B	248 877	208 455
	4C	41 017	87 683	4C	46 792	94 133
7	7A	611 774	689 781	7A	672 947	649 713
	7B	181 020	262 735	7B	243 913	271 580
7C	79 235	129 706	7C	89 237	127 803	
		3 395 203	3 879 033		3 605 518	3 919 552

Coût des actions commerciales sur l'ensemble des lots	97 991
Coût des services généraux sur l'ensemble des lots	269 387
TOTAL économies réalisées	3 762 581 -3,0%

	103 876
	279 266
	3 988 660 1,8%

24



## DOCUMENT n° 3



2 DÉCEMBRE 2005

COUR ADMINISTRATIVE D'APPEL DE NANTES, 4ÈME CHAMBRE, DU 2 DÉCEMBRE 2005,  
04NT01327, INÉDIT AU RECUEIL LEBON

NON-LIEU PARTIEL

Vu la requête et les mémoires complémentaires, enregistrés au greffe de la Cour les 27 septembre 2002, 17 octobre 2002 et 3 mars 2003, présentés pour le DEPARTEMENT DE LA VENDEE, représenté par le président en exercice du conseil général dudit département, par Me Z..., avocat au barreau de Paris ; le DEPARTEMENT DE LA VENDEE demande à la Cour :

1°) d'annuler le jugement n° 01-3001 du 17 juillet 2002 par lequel le Tribunal administratif de Nantes a, d'une part, annulé la délibération du 29 juin 2001 de la commission permanente du conseil général de la Vendée attribuant le contrat de délégation de transport régulier de voyageurs concernant le secteur de Montaigu, Les Herbiers, La Châtaigneraie et Nantes au groupement d'entreprises Moinet-Grolleau-Rigaudeau et écartant l'offre du groupement d'entreprises Y... France-Les Cars Bleus Brisseau-Sauvetours, ensemble la décision du président du conseil général de signer le contrat avec le groupement attributaire et, d'autre part, lui a enjoint de dénoncer le contrat conclu avec le groupement d'entreprises attributaire ;

2°) de rejeter la demande présentée par les sociétés Y... France et Les Cars Bleus Brisseau ;

3°) de condamner les sociétés Y... France et Les Cars Bleus Brisseau à lui payer la somme de 1 500 euros chacune au titre des frais exposés et non compris dans les dépens ;

...

Vu les autres pièces du dossier ;

Vu la convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code des marchés publics ;

Vu la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques ;

Vu le code de justice administrative ;

Les parties ayant été régulièrement averties du jour de l'audience ;

Après avoir entendu au cours de l'audience publique du 4 novembre 2005 :

- le rapport de M. Faessel, rapporteur ;
- les observations de Me Viger, avocat du DEPARTEMENT DE LA VENDEE ;
- les observations de Me X... substituant Me Vier, avocat de la société Y... France et de la société Les Cars Bleus Brisseau ;
- et les conclusions de M. Mornet, commissaire du gouvernement ;

Considérant que par une délibération en date du 29 juin 2001, la commission permanente du conseil général de la Vendée a attribué le contrat de délégation de transport régulier de voyageurs concernant les secteurs de Montaigu, Les Herbiers, La Châtaigneraie et Nantes, au groupement d'entreprises Moinet-Grolleau-Rigaudeau et écarté l'offre du groupement d'entreprises Y... France-Les Cars Bleus Brisseau-

Sauvetours ; que le DEPARTEMENT DE LA VENDEE interjette appel du jugement du Tribunal administratif de Nantes en date du 17 juillet 2002 annulant cette décision et lui enjoignant de dénoncer le contrat conclu avec le groupement d'entreprises attributaire ;

Sur la régularité du jugement attaqué :

Considérant que le DEPARTEMENT DE LA VENDEE soutient que le jugement attaqué a été rendu sur une procédure irrégulière, dès lors que l'un des conseillers composant la formation de jugement du tribunal administratif avait déjà statué, par ordonnance du 24 août 2001, en qualité de juge des référés, sur la demande présentée par les sociétés Y... France et Les Cars Bleus Brisseau tendant à ce que soit ordonnée la suspension de la délibération susmentionnée du 29 juin 2001 de la commission permanente du conseil général ; que toutefois, il résulte de l'instruction que cette demande a été rejetée par ladite ordonnance au seul motif qu'aucune urgence ne justifiait que soit prononcée la mesure sollicitée ; qu'ainsi, et eu égard en outre à la nature de l'office exercé par le juge des référés, le Tribunal administratif de Nantes ne s'est pas prononcé par le jugement attaqué dans des conditions irrégulières au regard des règles relatives à l'impartialité des juridictions ;

Au fond :

En ce qui concerne la délibération en date du 29 juin 2001 de la commission permanente du conseil général de la Vendée :

Considérant que, la délibération du 29 juin 2001 de la commission permanente du conseil général de la Vendée n'ayant été ni retirée ni abrogée, il y a lieu de statuer sur les conclusions de la requête du DEPARTEMENT DE LA VENDEE relatives à cette délibération ;

Considérant que les dispositions de la loi du 29 janvier 1993 susvisée, relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques et notamment celles de son article 38 relatif aux délégations de service public des personnes morales de droit public, n'ont pas eu pour objet et ne sauraient être interprétées comme ayant eu pour effet de faire échapper au respect des règles régissant les marchés publics tout ou partie des contrats dans lesquels la rémunération du cocontractant de l'administration n'est pas substantiellement assurée par les résultats de l'exploitation ;

Considérant qu'en vertu de l'article XI du cahier des clauses administratives, techniques et financières du contrat litigieux, les produits commerciaux du service de transport dont s'agit sont constitués des recettes directes perçues auprès des usagers, des produits de

27

la publicité, des recettes de la messagerie et, le cas échéant, de certaines compensations tarifaires pour la vente de titres de transport bonifiés ainsi que d'autres produits accessoires ; qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté par le DEPARTEMENT DE LA VENDEE que les versements effectués au titre des abonnés voyageant pour des motifs scolaires, qui représentent 93 % du total des recettes d'exploitation, sont pris en charge à concurrence de 80 % par lui-même et qu'ainsi seuls 18,6 % du montant total des recettes d'exploitation restent à la charge des familles ; qu'il n'est établi ni que le nombre de ces usagers scolaires soit susceptible de diminuer pendant la durée de la convention, ni que le risque d'impayés de la part des familles puisse affecter de façon significative le montant total des recettes ; qu'au surplus, la convention d'intéressement annexée au contrat litigieux stipule que le département assumera en tout ou partie la variation éventuelle, d'une année à l'autre, de l'excédent des dépenses sur les recettes, constaté au terme de chaque année d'exploitation du service ; qu'ainsi, le cocontractant de l'administration n'assumait qu'une part très réduite du risque d'exploitation ; que par suite, et à supposer même que la commune intention des parties aurait été de privilégier le dynamisme commercial du cocontractant et de favoriser le développement des lignes de transport concernées, le contrat en cause devait être regardé, non comme une délégation de service public, mais comme un marché soumis aux règles fixées par le code des marchés publics pour les marchés passés au nom des collectivités territoriales et de leurs établissements publics ; qu'il n'est pas contesté que lesdites règles n'ont pas été respectées par le DEPARTEMENT DE LA VENDEE ; que, par ailleurs, le moyen tiré de ce que, dans l'hypothèse où le service de transport de voyageurs viendrait à être organisé dans le cadre d'un marché public, les règles de la comptabilité publique interdiraient aux chauffeurs des véhicules de percevoir la contribution des usagers, est inopérant ; que dès lors, la délibération contestée de la commission permanente du conseil général de la Vendée attribuant le contrat de délégation de transport régulier de voyageurs au groupement d'entreprises Moinet-Grolleau-Rigaudeau devait être annulée ;

Considérant qu'il résulte de tout ce qui précède que le DEPARTEMENT DE LA VENDEE n'est pas fondé à soutenir que c'est à tort que, par le jugement attaqué, le Tribunal administratif de Nantes a annulé la délibération susmentionnée du 29 juin 2001 ;

En ce qui concerne l'injonction adressée par le Tribunal administratif de Nantes au DEPARTEMENT DE LA VENDEE :

Considérant que les sociétés Y... France et Les Cars Bleus Brisseau soutiennent, sans être contredites, qu'en exécution de l'article 3 du jugement attaqué, le DEPARTEMENT DE LA VENDEE a dénoncé le contrat litigieux et engagé une procédure d'appel d'offres au terme de laquelle un marché, dont l'objet est identique à celui du contrat dénoncé, a été définitivement passé ; que par suite, les conclusions de la requête du DEPARTEMENT DE LA VENDEE tendant à l'annulation du jugement du Tribunal administratif de Nantes en tant qu'il lui a enjoint de dénoncer le contrat litigieux dans un délai de quatre mois, sont devenues sans objet ;

28

Sur les conclusions tendant à l'application des dispositions de l'article L.761-1 du code de justice administrative :

Considérant que ces dispositions font obstacle à ce que les sociétés Y... France et Les Cars Bleus Brisseau, qui ne sont pas, dans la présente instance, les parties perdantes, soient condamnées à payer au DEPARTEMENT DE LA VENDEE la somme qu'il demande au titre des frais exposés et non compris dans les dépens ;

DÉCIDE :

Article 1er : Il n'y a pas lieu de statuer sur les conclusions de la requête du DEPARTEMENT DE LA VENDEE tendant à l'annulation du jugement susvisé du 17 juillet 2002 du Tribunal administratif de Nantes en tant qu'il lui enjoint de dénoncer le contrat litigieux dans un délai de quatre mois.

Article 2 : Le surplus des conclusions de la requête du DEPARTEMENT DE LA VENDEE est rejeté.

Article 3 : Le présent arrêt sera notifié au DEPARTEMENT DE LA VENDEE, à la société Y... France, à la société Les Cars Bleus Brisseau et au ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire.

2

N° 04NT01327

1

---

MAGISTRATS ET AVOCATS

M. PIRON, président  
VIGER, avocat(s)

**DOCUMENT n° 4**

Conseil d'État

**N° 291794**

Mentionné dans les tables du recueil Lebon

**7ème et 2ème sous-sections réunies**

M. Daël, président

Mme Agnès Fontana, rapporteur

M. Boulouis Nicolas, commissaire du gouvernement

SCP COUTARD, MAYER, MUNIER-APAIRE ; SCP VIER, BARTHELEMY,  
MATUCHANSKY, avocat(s)

lecture du vendredi 7 novembre 2008

**REPUBLIQUE FRANCAISE**

**AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS**

Vu le pourvoi et le mémoire complémentaire, enregistrés les 29 mars 2006 et 12 juillet 2006 au secrétariat du contentieux du Conseil d'Etat, présentés pour le DEPARTEMENT DE LA VENDEE, représenté par le président du conseil général ; le DEPARTEMENT DE LA VENDEE demande au Conseil d'Etat :

1°) d'annuler l'arrêt du 2 décembre 2005 par lequel la cour administrative d'appel de Nantes a, d'une part, jugé qu'il n'y avait pas lieu de statuer sur ses conclusions tendant à l'annulation du jugement du 17 juillet 2002 du tribunal administratif de Nantes en tant qu'il lui a enjoint de dénoncer le contrat litigieux et d'autre part, rejeté le surplus des conclusions de sa requête tendant à l'annulation de ce jugement en tant qu'il a annulé la délibération du 29 juin 2001 de la commission permanente attribuant le contrat de délégation de service public de transport régulier de voyageurs concernant le secteur de Montaigu, Les Herbiers, La Chataigneraie et Nantes ;

2°) réglant l'affaire au fond, d'annuler le jugement du 17 juillet 2002 du tribunal administratif de Nantes et de rejeter la demande présentée par les sociétés Hervouët et les Cars Bleus Brisseau devant le tribunal ;

3°) de mettre à la charge de chacune des sociétés Hervouët France et Les Cars Bleus Brisseau la somme de 2 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de justice administrative ;

Après avoir entendu en séance publique :

- le rapport de Mme Agnès Fontana, chargée des fonctions de Maître des Requêtes,

- les observations de la SCP Coutard, Mayer, Munier-Apaire, avocat de la DÉPARTEMENT DE LA VENDEE et de la SCP Vier, Barthélemy, Matuchansky, avocat de la société Hervouët et de la société Les cars bleus brisseau,

- les conclusions de M. Nicolas Boulouis, Commissaire du gouvernement ;

Considérant qu'il ressort des pièces du dossier soumis aux juges du fond que le DEPARTEMENT DE LA VENDEE a souhaité confier à un prestataire l'exploitation d'un service de transports de voyageurs incluant des usagers scolaires, sous la forme d'une délégation de service public ; qu'il a, à cet effet, fait paraître un avis d'appel à la concurrence au Bulletin officiel des annonces des marchés publics ainsi que dans le quotidien Ouest-France et dans une publication spécialisée ; qu'un avis a également été publié au Journal officiel de l'Union européenne ; que le groupement constitué des sociétés anonymes Hervouët, Les Cars bleus Brisseau et Sovetours a fait acte de candidature, puis a déposé une offre pour le lot numéro 1 correspondant au secteur Montaigu, Les Herbiers, La Chataigneraie et Nantes ; qu'après avoir complété son offre à la suite des négociations conduites avec le DEPARTEMENT DE LA VENDEE, le groupement a été informé du rejet de celle-ci par courrier en date du 12 juillet 2001 ; que les sociétés anonymes Hervouët et les Cars bleus Brisseau ont demandé au tribunal administratif, par requête enregistrée le 8 août 2001, l'annulation de la délibération de la commission permanente du conseil général de Vendée en date du 29 juin 2001, par laquelle la commission attribuait le lot n°1 au groupement constitué par les sociétés Moinet, Grolleau et Rigau deau et rejetait par conséquent l'offre présentée par le groupement dont la société anonyme Hervouët était mandataire ; que par un jugement du 17 juillet 2002, le tribunal administratif de Nantes a annulé cette délibération et enjoint au

DEPARTEMENT DE LA VENDEE de résilier le contrat litigieux dans un délai de quatre mois assorti d'une astreinte ; que par l'arrêt attaqué du 2 décembre 2005, la cour administrative d'appel de Nantes a jugé qu'il n'y avait plus lieu de statuer sur les conclusions d'appel du DEPARTEMENT DE LA VENDEE dirigées contre l'injonction de résilier le contrat et a rejeté ses autres conclusions d'appel ;

Sans qu'il soit besoin d'examiner les autres moyens du pourvoi ;

Considérant qu' une délégation de service public est un contrat par lequel une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service ;

Considérant qu'il ressort des pièces du dossier soumis au juge du fond que s'agissant du lot n°1, la rémunération de l'entreprise attributaire était assurée par des recettes provenant à 93% environ du service de transport scolaire et par des recettes provenant, pour les 7% restant, d'autres services de transport et activités commerciales ; que le DEPARTEMENT DE LA VENDEE prenait en charge en substitution des familles environ 80% du coût du transport scolaire, le reste demeurant à la charge de ces familles ; qu'en se fondant, pour exclure une rémunération liée aux résultats de l'exploitation et caractériser ainsi l'existence d'un marché public, sur la seule participation directe des familles, sans prendre aussi en considération la part versée par le département pour chaque usager scolaire, en substitution des familles, laquelle constituait aussi une rémunération variant avec le nombre d'usagers et donc liée aux résultats de l'exploitation du service, la cour administrative d'appel a commis une erreur de droit ;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède qu'il y a lieu d'annuler l'arrêt du 2 décembre 2005 de la cour administrative d'appel de Nantes ;

Considérant qu'aux termes de l'article L. 821-2 du code de justice administrative, le Conseil d'Etat, s'il prononce l'annulation d'une décision d'une juridiction administrative statuant en dernier ressort, peut régler l'affaire au fond si l'intérêt d'une bonne administration de la justice le justifie ; que, dans les circonstances de l'espèce, il y a lieu de régler l'affaire au fond ;

Sur les conclusions à fin de non lieu soulevées par les sociétés Hervouët et Les Cars Bleus Brisseau :

Considérant que la circonstance que le DEPARTEMENT DE LA VENDEE a lancé une nouvelle procédure en vue de la passation du contrat de transport régulier de voyageur litigieux ne rend pas sans objet ses conclusions d'appel dirigées contre le jugement du tribunal administratif de Nantes du 17 juillet 2002, d'une part, annulant la délibération de la commission permanente du conseil général de Vendée du 29 juin 2001, ainsi que, la décision du président du conseil général de signer le contrat prise sur son fondement, et, d'autre part, enjoignant au département de dénoncer ce contrat ;

Sur les conclusions d'appel du DEPARTEMENT DE LA VENDEE dirigées contre le jugement du tribunal administratif de Nantes du 17 juillet 2002 en tant qu'il a annulé la délibération de la commission permanente du conseil général de Vendée du 29 juin 2001, ainsi que la décision du président du conseil général de signer le contrat prise sur son fondement :

Sans qu'il soit besoin d'examiner les autres moyens de la requête d'appel ;

Considérant qu'il ressort des pièces du contrat relatif au lot n°1, ainsi qu'il a été dit ci-dessus, que le prestataire choisi devait tirer sa rémunération de l'exploitation du service, que ses recettes soient versées par le département au titre de sa prise en charge de 80% du coût des abonnements de transport scolaire, par les familles pour la part restante du coût de ces abonnements, ou qu'elles proviennent des sommes versées par les usagers non scolaires ou d'autres produits commerciaux ; que si une convention d'intéressement financier prévoit le versement d'une subvention par le département d'un montant initial de 25 733,39 euros, pour des recettes d'exploitation évaluées alors à environ 1,5 million d'euros, celle-ci laisse une part de l'éventuel déficit d'exploitation au cocontractant, laquelle peut s'élever à 30% de ce déficit, déduction faite du montant de la subvention initiale ; qu'ainsi, une part significative du risque d'exploitation demeurant à la charge de ce cocontractant, sa rémunération doit être regardée comme substantiellement liée aux résultats de l'exploitation ; que dès lors, le DEPARTEMENT DE LA VENDEE est fondé à soutenir que c'est à tort que, par le jugement du 17 juillet 2002, le tribunal administratif de Nantes a annulé la délibération du 29 juin 2001 de sa commission permanente au motif que la convention n'est pas une délégation de service public mais un marché public soumis aux règles fixées par le code des marchés publics ;

Considérant qu'il appartient au Conseil d'Etat, saisi par l'effet dévolutif de l'appel, d'examiner les autres moyens présentés par les sociétés anonymes Hervouët et Les Cars Bleus Brisseau devant le tribunal administratif de Nantes, tendant à l'annulation de la délibération de la commission permanente du conseil général de la Vendée en date du 29 juin 2001, arrêtant le choix du groupement constitué par les sociétés Moinet, Rigaudeau et Grolleau pour l'attribution de la délégation de service public de transport régulier de voyageurs ; ensemble la décision du président du conseil général de signer ce contrat ;

Considérant, d'une part, qu'aux termes de l'article L. 1411-1 du code général des collectivités territoriales: Les offres ainsi présentées sont librement négociées par l'autorité responsable de la personne publique délégante qui, au terme de ces négociations, choisit le délégataire ; que ces dispositions permettent à l'exécutif du département de confier à ses agents la négociation des offres avec les candidats admis à négocier, sans même qu'il soit besoin à cet effet d'une délégation formelle ;

Considérant en second lieu qu'aux termes de l'article L. 1411-7 du code général des collectivités territoriales dans sa rédaction applicable à la date de la délibération litigieuse : Deux mois au moins après la saisine de la commission mentionnée à l'article L. 1411-5, l'assemblée délibérante se prononce sur le choix du délégataire et le contrat de délégation

; qu'il ressort des pièces du dossier que la commission permanente du conseil général avait reçu une délégation aux fins d'arrêter la liste des candidats admis à négocier une offre et de choisir le délégataire ; qu'il ressort de ce qui précède que les sociétés Hervouët et les Cars Bleus Brisseau ne sont pas fondées à soutenir que le choix du délégataire aurait été arrêté par une autorité incompétente ;

Considérant que contrairement à ce qu'allèguent les sociétés Hervouët et les Cars Bleus Brisseau, la nature et la hiérarchie des critères de sélection prévus au règlement de la consultation n'ont pas été modifiés ;

Considérant enfin, que compte tenu de ce que le groupement retenu disposait pour le démarrage des prestations du nombre de conducteurs et de véhicules requis, de la qualité du service attendue et eu égard au montant de la contribution financière qu'il demandait au département, le choix de ce délégataire n'est pas entaché d'une erreur manifeste d'appréciation ;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède que les sociétés Hervouët et les Cars bleus Brisseau ne sont fondées à demander ni l'annulation de la délibération du 29 juin 2001 de la commission permanente du conseil général, ni celle de la décision du président du conseil général de signer le contrat ; que par voie de conséquence, leurs conclusions à fin d'injonction doivent être rejetées ;

Sur les conclusions aux fins d'application des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative :

Considérant que les dispositions susmentionnées font obstacle à ce que la somme demandée par les sociétés Hervouët et les Cars Bleus Brisseau soient mises à la charge du DEPARTEMENT DE LA VENDEE qui n'est pas, dans la présente affaire, la partie perdante ; qu'il y a lieu en revanche, en application des mêmes dispositions, de mettre à la charge de chacune de ces deux sociétés la somme de 2 000 euros qui sera versée au DEPARTEMENT DE LA VENDEE ;

D E C I D E :

-----  
Article 1er : L'arrêt du 2 décembre 2005 de la cour administrative d'appel de Nantes et le jugement du 17 juillet 2002 du tribunal administratif de Nantes sont annulés.

Article 2 : La demande présentée par les sociétés Hervouët et les Cars Bleus Brisseau devant le tribunal administratif de Nantes et leurs conclusions tendant à l'application des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetées.

Article 3 : Les sociétés Hervouët et les Cars Bleus Brisseau verseront chacune au DEPARTEMENT DE LA VENDEE la somme de 2 000 euros en application des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Article 4 : La présente décision sera notifiée au DEPARTEMENT DE LA VENDEE, à la société Hervouët et à la société Les Cars Bleus Brisseau.

**Abstrats** : 39-01-03-03 MARCHÉS ET CONTRATS ADMINISTRATIFS. NOTION DE CONTRAT ADMINISTRATIF. DIVERSES SORTES DE CONTRATS. DÉLÉGATIONS DE SERVICE PUBLIC. - EXISTENCE - SERVICE DE TRANSPORTS DE VOYAGEURS INCLUANT DES USAGERS SCOLAIRES - RÉMUNÉRATION SUBSTANTIUELLEMENT LIÉE EN L'ESPÈCE AUX RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION DU SERVICE [RJ1].

39-02-02-01 MARCHÉS ET CONTRATS ADMINISTRATIFS. FORMATION DES CONTRATS ET MARCHÉS. MODE DE PASSATION DES CONTRATS. DÉLÉGATIONS DE SERVICE PUBLIC. - CHOIX DU DÉLÉGATAIRE - CONTRÔLE PAR LE JUGE DE L'ERREUR MANIFESTE D'APPRÉCIATION.

54-07-02-04 PROCÉDURE. POUVOIRS ET DEVOIRS DU JUGE. CONTRÔLE DU JUGE DE L'EXCÈS DE POUVOIR. APPRÉCIATIONS SOUMISES À UN CONTRÔLE RESTREINT. - CHOIX DU DÉLÉGATAIRE DE SERVICE PUBLIC.

**Résumé** : 39-01-03-03 Rémunération de l'entreprise attributaire assurée par des recettes provenant à 93% environ du service de transport scolaire et par des recettes provenant, pour les 7% restant, d'autres services de transport et activités commerciales, le département prenant en charge en substitution des familles environ 80% du coût du transport scolaire, le reste demeurant à la charge de ces familles. Une cour commet une erreur de droit en se fondant, pour exclure une rémunération liée aux résultats de l'exploitation et caractériser ainsi l'existence d'un marché public, sur la seule participation directe des familles, sans prendre également en considération la part versée par le département pour chaque usager scolaire en substitution des familles, laquelle constitue aussi une rémunération variant avec le nombre d'usagers et donc liée aux résultats de l'exploitation du service.

39-02-02-01 Le juge de l'excès de pouvoir contrôle l'erreur manifeste d'appréciation dans le choix du délégataire de service public par le pouvoir adjudicateur.

54-07-02-04 Le juge de l'excès de pouvoir contrôle l'erreur manifeste d'appréciation dans le choix du délégataire de service public par le pouvoir adjudicateur.

[RJ1] Rapp. 15 juin 1994, Syndicat intercommunal des transports publics de la région de Douai, n° 136734, T. p. 1033. Cf. sol. contr., 15 avril 1996, Préfet des Bouches-du-Rhône, n° 168325, p. 137.



Par David  
 CAPITANT  
 Professeur  
 à l'Université Paris I  
 Panthéon-Sorbonne

## Le risque économique, nouveau critère de la délégation de service public ?

Le Conseil d'État intègre expressément dans la notion de rémunération substantiellement assurée par les résultats de l'exploitation celle de risque économique, modifiant l'équilibre entre marché public de services et délégation de service public.

RLCT 1238

CE, sect. 7 nov. 2008, n° 291794, Dpt de la Vendée, à mentionner aux tables du Rec. CE.

L'arrêt « Département de la Vendée » a permis au Conseil d'État de s'aventurer, une fois de plus, sur le terrain complexe de la distinction entre concession de service public et marché public de services. L'enjeu est de taille puisque, comme on le sait, les contraintes qui s'imposent à l'administration pour choisir son cocontractant sont beaucoup plus contraignantes lorsque le contrat est un marché public que lorsqu'il s'agit d'une concession. Or la distinction n'est pas des plus claires, notamment lorsqu'est en cause, comme en l'espèce, l'externalisation d'un service.

Le département de la Vendée souhaitant confier à un prestataire extérieur la prise en charge d'un service de transport de voyageurs, notamment scolaire, s'était placé sur le terrain de la délégation de service public et, après avoir procédé à des opérations de publicité avait choisi son cocontractant après négociation. Le contrat prévoyait que l'entreprise chargée du service serait rémunérée par des recettes provenant à 93 % du service de transport scolaire – 80 % payés par le département en substitution des familles, le reste demeurant à leur charge – et pour 7 % d'autres activités de transport ou commerciales. En outre, le département versait une subvention générale de fonctionnement et assurait une garantie susceptible de couvrir 70 % d'un éventuel déficit d'exploitation. Un concurrent évincé attaqua la décision de passer le contrat devant le tribunal administratif et en obtint l'annulation, assortie d'une injonction adressée au département de résilier le contrat, au motif que celui-ci devait être requalifié en marché public au regard de ses conditions de rémunération. La décision de première instance ayant été confirmée en appel, l'affaire donna lieu à un pourvoi en cassation introduit devant le Conseil d'État par le département de la Vendée. C'est sur ce pourvoi que se prononce l'arrêt commenté.

Le critère de la rémunération comme critère de définition de la délégation de service public par rapport au contrat de marché public de services est désormais classique. Inauguré par l'arrêt « Préfet des Bouches du Rhône », selon lequel « (...) les dispositions de la loi du 29 janvier 1993, relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques et notamment celles de son

*article 38 relatif aux délégations de service public des personnes morales de droit public, n'ont pas eu pour objet et ne sauraient être interprétées comme ayant pour effet de faire échapper au respect des règles régissant les marchés publics, tout ou partie des contrats dans lesquels la rémunération du cocontractant de l'administration n'est pas substantiellement assurée par les résultats de l'exploitation* » (CE, 15 avr. 1996, n° 168325, RFD adm. 1996, p. 715, concl. Chantepy Ch. et note Terneyre Ph.), ce critère financier a été consacré par la loi n° 2001-1168 du 11 décembre 2001 modifiant l'article L. 1411-1 du Code général des collectivités territoriales (CGCT), qui dispose désormais que « une délégation de service public est un contrat par lequel une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service ».

L'application de ce critère pose cependant deux questions particulières dans l'espèce. La première a trait au point de savoir si la prise en charge de la rémunération par le pouvoir adjudicateur en lieu et place des usagers vient remettre en cause ce critère de la rémunération et, par conséquent, écarter la qualification de délégation de service public (I). La seconde est relative aux conséquences qu'emporte l'existence d'une garantie de résultat sur la qualification du contrat (II). Dans la réponse qu'il apporte à cette seconde interrogation, le Conseil d'État se réfère pour la première fois expressément au risque d'exploitation supporté par le cocontractant. Si la jurisprudence nationale est ainsi rapprochée des analyses retenues au plan communautaire, l'utilisation de ce critère ne convainc pas (III).

### I – LA SUBSTITUTION DE LA COLLECTIVITÉ AUX USAGERS

Dans la forme la plus courante de la délégation de service public, la rémunération du délégataire est assurée par les redevances payées par les usagers pour avoir accès au service. Mais afin d'assurer un meilleur accès au service en en allégeant le coût financier, les collectivités décident fréquemment d'en supporter une partie non négligeable. Cela peut s'opérer de différentes manières (octroi d'une allocation indivi-

duelle ou paiement direct à l'entreprise gestionnaire du service d'une somme correspondante). Quelle est alors la répercussion de cette intervention publique sur la qualification du contrat ? Doit-on considérer que la rémunération reste assurée par l'exploitation du service ou, au contraire, considérer que la prise en charge d'une partie, voire de la totalité du prix du service par la collectivité adjudicatrice, ne permettant plus que le critère de la rémunération par l'utilisateur soit vérifié, doit conduire à la qualification du contrat en marché public ?

Dans un premier temps, le juge administratif français a considéré que le paiement devait provenir directement de l'utilisateur et non pas de la collectivité, faute de quoi le contrat ne pouvait être qu'un marché public. C'est la solution retenue dans l'arrêt « Commune de Guilhaud-Granges » : « *la rémunération de cette société comporte, d'une part, en ce qui concerne la gestion du service de distribution d'eau potable, une partie fixe représentée par la location des compteurs, et une partie proportionnelle au volume d'eau distribué, d'autre part, en ce qui concerne la gestion du service d'assainissement, une partie proportionnelle au volume d'eau ; (...) ces rémunérations proportionnelles au service rendu constituent un prix versé par la commune* » (CE, 7 avr. 1999, n° 156008, AJDA 1999, p. 517, concl. Bergeal C.).

Cette solution a été renversée par un arrêt « Syndicat intercommunal d'alimentation en eau de la moyenne (SIAEM) vallée du Gier » : « *si les communes ne sont pas les usagers du service public de la distribution de l'eau potable, il ressort, ainsi qu'il a été dit, des stipulations combinées des articles 29 et 62 du cahier des charges du contrat que le cocontractant du syndicat intercommunal d'alimentation en eau de la moyenne vallée du Gier perçoit une rémunération qui se compose en une partie fixe qui est constituée par un abonnement et une partie variable qui dépend de la quantité d'eau consommée dans les communes ; que la rémunération calculée dans ces conditions est substantiellement assurée par le résultat de l'exploitation du service* » (CE, 28 juin 2006, n° 288459, Syndicat intercommunal d'alimentation en eau de la moyenne vallée du Gier, ADA 2006, p. 1781, obs. Richer L.).

Ce qui compte donc désormais, c'est que la rémunération dépende, même indirectement, du service rendu aux usagers pour que le critère de la rémunération soit rempli. La rémunération est ainsi suffisamment « liée » aux résultats de l'exploitation. Cette solution a été maintes fois illustrée. Ainsi, dans un arrêt « Commune d'Andeville », le Conseil d'État considère-t-il que : « *si le cocontractant de la Commune d'Andeville perçoit une rémunération fixe versée par la commune, les trois-quarts de ses recettes, environ, sont constituées d'une redevance versée par les familles et d'une participation du département et de la caisse d'allocations familiales variant selon le nombre d'usagers ; que la rémunération calculée selon ces modalités est, dans ces conditions, substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service* » (CE, 20 oct. 2006, n° 289234, AJDA 2006, p. 2340, concl. Casas D.).

L'arrêt commenté l'illustre de nouveau : « *en se fondant, pour exclure une rémunération liée aux résultats de l'exploitation et caractériser ainsi l'existence d'un marché public, sur la seule participation directe des familles, sans prendre aussi en considération la part versée par le département pour chaque*

*usager scolaire, en substitution des familles, laquelle constituait aussi une rémunération variant avec le nombre d'usagers et donc liée aux résultats de l'exploitation du service, la cour administrative d'appel a commis une erreur de droit* ». Cet élément de la décision, s'il n'innove pas, est l'occasion de rappeler que la jurisprudence « SIAEM vallée du Gier » ici appliquée a singulièrement ôté tout caractère opératoire au critère de la rémunération puisque le lien entre rémunération et service rendu n'est en rien une caractéristique exclusive des délégations de service public. De très nombreux contrats opérant de même et les marchés de fourniture d'eau qu'une commune peut passer pour sa propre consommation calculent évidemment la rémunération du fournisseur en fonction de la quantité livrée, comme un marché de services conclu avec un cabinet de conseil juridique pourra prévoir une facturation au temps passé. C'est par ailleurs le propre des marchés à prix provisoire ou des accords-cadres que de lier rémunération du cocontractant et service rendu.

## II - RÉMUNÉRATION ET GARANTIE DE RÉSULTAT

Le second élément qui pouvait faire douter de la qualification de délégation de service public retenue par le département de la Vendée lors de la passation du contrat était relatif à l'existence d'une garantie accordée par le département de manière à ce qu'en éventuel déficit d'exploitation soit pris en charge

à 70 % au moins par cette collectivité. La question de l'origine de la rémunération devient alors d'autant plus confuse que celle-ci varie selon le résultat de l'exploitation.

Une telle situation est déjà apparue au contentieux et le Conseil d'État en avait ainsi jugé dans un arrêt « SMITOM Centre Ouest Seine et Marnais » que le lien entre rémunération et résultat de l'exploitation devant seulement être « substantiel », la part de la rémunération liée à l'exploitation pouvait connaître des

modalités variées et n'être pas majoritaire : « *il ressort des pièces du dossier que la part des recettes autres que celles correspondant au prix payé par le SMITOM devait être d'environ 30 % de l'ensemble des recettes perçues par le cocontractant du SMITOM ; (...) dans ces conditions, la rémunération prévue pour le cocontractant du SMITOM était substantiellement assurée par le résultat de l'exploitation du service ; (...) dès lors, le contrat envisagé devant être analysé non comme un marché mais comme une délégation de service public* » (CE, 30 juin 1999, n° 198147, SMITOM Centre Ouest Seine et Marnais, AJDA 1999, p. 714, concl. Bergeal C.).

Pour tâcher de donner une certaine cohérence aux solutions à apporter à ces situations dont la pratique offre une infinie variété, on a tenté de dépasser le critère de la rémunération en rapportant celle-ci à la notion de risque économique. Le critère de la rémunération ne serait alors qu'un indice du transfert de risque opéré par le contrat en cause de la collectivité délégante vers le cocontractant. Le fait que ce cocontractant tire sa rémunération de l'exploitation du service permettrait dans de nombreux cas de déterminer de manière simple si un tel transfert de risque a été opéré. En revanche, face à des situations plus complexes, le critère de la rémunération devrait laisser place au critère du transfert de risque. C'est l'analyse proposée par le commissaire du gouvernement Bergeal dans ses conclusions sur l'arrêt « SMITOM » notamment. L'arrêt

*Pour tâcher de donner une certaine cohérence aux solutions à apporter à ces situations dont la pratique offre une infinie variété, on a tenté de dépasser le critère de la rémunération en rapportant celle-ci à la notion de risque économique.*

commenté « Département de la Vendée » – c'est ce qui en constitue la nouveauté – recourt à ce critère du transfert de risque de manière explicite lorsqu'il déclare que : « *une part significative du risque d'exploitation demeurant à la charge de ce cocontractant, sa rémunération doit être regardée comme substantiellement liée aux résultats de l'exploitation* ».

Ce faisant, le Conseil d'État reprend le raisonnement suivi par la Commission européenne dans sa communication interprétative sur les concessions en droit communautaire du 12 avril 2000 (Communication Comm. CE, 12 avr. 2000, n° 2000/C 121/02, JOUE 29 avr., n° C 121) puis par le CJCE dans la décision « Parking Brixen » : « *Ce mode de rémunération implique que le prestataire prend en charge le risque d'exploitation des services en question et caractérise ainsi une concession de services publics* » (CJCE, 13 déc. 2005, aff. C-458/03, point 40, Rec. CJCE, I, p. 8585). Confrontées aux textes communautaires – dans un premier temps la directive « Travaux » CEE n° 93/37 du 15 juin 1993 (JOCE 9 août, n° L 199) et, désormais, de manière plus générale la directive CE n° 2004/18 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 (JOUE 30 avr., L 134), qui, comme en France l'article L. 1411-1 du CGCT, définissent la concession par la seule référence à la rémunération du cocontractant : « *La "concession de services" est un contrat présentant les mêmes caractéristiques qu'un marché public de services, à l'exception du fait que la contrepartie de la prestation des services consiste soit uniquement dans le droit d'exploiter le service, soit dans ce droit assorti d'un prix* » –, les instances communautaires avaient opéré un glissement vers le critère du risque d'exploitation sans justifier d'ailleurs plus avant cette interprétation constructive, si ce n'est par la recherche d'une essence de la concession que traduirait l'opinio juris et les traditions nationales (cf. notamment concl. Fenelly N., 18 mai 2000, sous CJCE, 7 déc. 2000, aff. C-324/98, Telaustria et Telefonadress, Rec. CJCE, I, p. 10745, et Communication Comm. CE, 12 avr. 2000, précitée). Il convient à cet égard de rappeler que la jurisprudence française elle-même s'était fondée un temps sur ce critère du risque financier avant l'entrée en vigueur de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 « Sapin » (CE, 15 juin 1995, n° 136.734, Syndicat intercommunal des transports publics de la région de Douai, Rec. CE tables 1994, p. 807).

En recourant au critère du risque pour distinguer la délégation de service public du marché public de services, la jurisprudence française assure ainsi autant que faire se peut la conformité de ses solutions au regard des exigences communautaires découlant du Traité CE, des « directives marchés » et de la jurisprudence de la Cour de justice. Ainsi, des situations de conflit potentiel entre droit national et droit communautaire comme celles qu'illustre l'arrêt commenté, dans lesquelles, bien que la rémunération soit assurée en lien avec le service effectivement fourni, l'existence d'une clause de garantie remet en cause le transfert de risque, se trouvent-elles en principe désamorçées (cf. également CJCE, 18 janv. 2007, aff. C-220/05, Auroux, Rec. CJCE, 2007, I, p. 385).

### III – LE CRITÈRE DU RISQUE

Le recours au critère du transfert de risque économique pour qualifier un contrat d'externalisation de service, sous le couvert mais à la place du critère de la rémunération, peut conduire à un glissement important de la frontière qui sépare ces deux catégories et en montrer ainsi encore la relativité.

D'une part, de nombreux contrats qualifiés actuellement de délégations de service public par application du critère de la rémunération devraient désormais se trouver réintégrés dans

la catégorie des marchés publics. En effet, la rémunération par les usagers, ou au moins par référence au service effectivement rendu (rémunération liée aux résultats d'exploitation selon l'acception qu'en retient le juge administratif), n'implique pas systématiquement un transfert de risque. Outre les cas dans lesquels une clause de garantie du résultat d'exploitation ou de couverture du déficit peut être prévue par le contrat, il faut tenir compte aussi des circonstances économiques de l'opération. Or les situations sont nombreuses dans lesquelles aucun risque n'est lié aux recettes parce que le service externalisé est un service de première nécessité et que le monopole attribué au délégataire rend complètement stable le recours qui y sera fait par les usagers et donc le montant des redevances perçues. C'est le cas par exemple dans le domaine de l'adduction en eau : les entreprises concessionnaires qui se financent sur l'usager de la manière la plus classique ne subissent aucun risque de ce fait. C'est également ce qu'avait relevé en l'espèce la cour administrative d'appel dans sa décision rendue en l'espèce : « *il n'est établi ni que le nombre (des) usagers scolaires soit susceptible de diminuer pendant la durée de la convention, ni que le risque d'impayés de la part des familles puisse affecter de façon significative le montant total des recettes ; (...) ainsi, le cocontractant de l'administration n'assumait qu'une part très réduite du risque d'exploitation* » (CAA Nantes, 2 déc. 2005, n° 04NT01327, Dpt de la Vendée, AJDA 2006, p. 725).

D'autre part, de nombreux contrats aujourd'hui qualifiés de marchés publics pourraient se voir qualifiés de délégations de service public. En effet, la notion de transfert de risque est loin d'être absente de la majorité des marchés publics les plus classiques. Le risque peut concerner aussi bien les besoins de l'administration et, par conséquent, le montant des produits d'exploitation du cocontractant lorsqu'un lien existe entre les deux – ce qui, on l'a dit plus haut, est fréquent – que les charges que supporte le prestataire. En effet, le résultat d'exploitation, au sens économique que la jurisprudence veut retenir, n'est pas constitué du seul chiffre d'affaire, mais résulte du rapprochement des produits et des charges. Par conséquent, quand bien même le prix versé par l'administration dans le cadre d'un marché public de services serait fixé dans la convention, un risque important peut être transféré au prestataire qui doit seul gérer l'évolution de ses coûts. C'est d'ailleurs en cas de prix ferme, ou lorsqu'un terme fixe important est prévu dans les clauses de révision, que ce risque est maximum.

Il apparaît donc que le recours au critère du risque économique conduit à opérer une analyse globale de chaque opération et à mettre en regard produits et charges pour déterminer de quelle manière le risque est réparti entre l'administration et le prestataire. La variabilité des produits d'exploitation n'implique pas de risque économique particulier si les coûts peuvent être ajustés. À l'inverse, le caractère fixe des produits n'exclut pas le risque d'exploitation si les charges sont variables. Le lien qui est souvent établi entre critère de la rémunération et critère du risque ne correspond donc qu'à la seule situation dans laquelle la variabilité des produits ne peut être compensée par une flexibilité des charges ; il ne s'agit en aucun cas, nonobstant même les clauses de garantie de résultat, d'un lien systématique et s'il existe, comme on a voulu l'avancer, un indice du risque économique supporté dans les conditions de rémunération, cet indice reste extrêmement ténu.

L'instabilité, de nouveau illustrée, du critère de distinction des marchés publics et des délégations de service public met en

lumière la grande relativité de cette distinction. Surtout, il est remarquable que la discussion qui s'est établie autour de cette question – dans la doctrine, sous la plume des commissaires du gouvernement ou dans le rapport public du Conseil d'Etat de 2008 consacré au contrat – sous l'influence du droit communautaire laisse complètement de côté la question de la cohérence entre les catégories dont la définition est recherchée et le régime applicable à chacune d'elles.

C'est pourtant bien la question fondamentale, et la première que posait la Commission européenne dans son document de travail du 8 juin 2007 sur une éventuelle initiative en matière de concessions (cf. RLCT 2007/28, n° 814) : quelles sont les raisons qui conduisent à distinguer entre marchés publics et concessions s'agissant des procédures de passation applicables ?

Mais il faut convenir que rien aujourd'hui ne vient plus justifier l'exclusion des concessions du champ d'application des directives, ce qui rend vaine la recherche d'un critère pertinent. L'alternative classique qui existait entre procédure d'adjudication et conclusion de gré à gré, qui permettait de justifier par l'*intuitus personæ* – c'est-à-dire en réalité par la nécessité de négocier un contrat complexe – l'exclusion des concessions du régime d'adjudication applicable aux marchés publics, a laissé place à un droit des marchés publics qui offre les moyens de prendre en compte la complexité des opérations – complexité juste-

ment partagée d'ailleurs entre marchés ou contrats de partenariat et délégations – et de concilier la nécessité de la négociation, l'égalité de traitement des entreprises et la recherche d'une organisation optimale du service, quelles qu'en soient les conditions de financement. Rien ne vient donc plus s'opposer à ce que les délégations de service public rejoignent, comme les contrats de mandat, les METP ou les concessions

d'aménagement, le droit commun de la commande publique, répondant en cela aux exigences communautaires ou constitutionnelles en matière d'égal accès des entreprises comme de contrôle de la dépense publique.

C'est bien dans cette direction que vont le droit communautaire et le droit national en soumettant la passation des concessions à un régime qui se rapproche toujours plus de celui qui s'impose aux marchés publics, dans la ligne de la jurisprudence inaugurée par la Cour de

justice des Communautés européennes dans sa décision « Te-laustria » (CJCE, 7 déc. 2000, aff. C-324/98, précité). L'arrêt commenté marque d'ailleurs une étape nouvelle dans la mise en œuvre de ces contraintes directement issues du Traité communautaire puisque, revenant sur sa jurisprudence antérieure, le juge administratif français y accepte désormais d'assurer un contrôle, encore restreint, sur le choix du délégataire.

Lorsque le rapprochement des régimes sera totalement opéré, la recherche d'un critère de distinction pourra enfin cesser. ♦

*Rien ne vient (...) plus  
s'opposer à ce que les  
délégations de service public  
rejoignent, comme  
les contrats de mandat,  
les METP ou les concessions  
d'aménagement, le droit  
commun de la commande  
publique (...)*

Nous tenons à votre disposition tous les textes et annexes qui n'auraient pas pu être publiés et que vous souhaiteriez recevoir. Lorsqu'un texte est précédé du signe @, il est alors édité dans son intégralité sur le site Internet [www.ministere-interieur.com](http://www.ministere-interieur.com). Tous les abonnés y ont accès. Demandez vos codes à [abo@paul-dupont.fr](mailto:abo@paul-dupont.fr)

N° 12 - Décembre 2008

## RÉPERTOIRE MENSUEL DU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

### ETUDE

#### La distinction entre délégation de service public et marché public Commentaire d'une décision du Conseil d'Etat

##### TRANSPORTS SCOLAIRES

*Le délégataire tire sa rémunération de l'exploitation du service, que ses recettes soient versées par les familles ou par le département au titre de sa prise en charge des trois-quarts du coût des abonnements.*

La distinction entre délégation de service public et attribution d'un marché public peut paraître complexe pour le praticien. L'article L. 1411-1 du Code général des collectivités territoriales (CGCT) fournit une définition de la délégation de service public qui s'inspire largement des critères dégagés par la jurisprudence administrative. Toutefois, malgré l'intervention du législateur, les critères ainsi consacrés et en particulier la rémunération du cocontractant de la personne publique

nécessitent régulièrement les éclaircissements du juge. La frontière est parfois tenue entre ces catégories juridiques, mais sa détermination est d'autant plus fondamentale qu'elle conditionne l'application de règles de passage distinctes : d'un côté, la délégation de service public induit des règles de mise en concurrence et de publicité plus libérales<sup>(1)</sup>, de l'autre, les règles imposées par le Code des marchés publics. Une erreur d'appréciation est susceptible d'entraîner la requalification du contrat par le juge et l'annu-

*lation de la procédure, causant une perte de temps, d'argent, et des retards dans la mise en place de l'activité.*

##### Les faits

Le département de la Vendée souhaitait confier, sous la forme d'une délégation de service public, l'exploitation d'un service régulier de transports de voyageurs incluant des usagers scolaires. La rémunération du cocontractant était assurée par des recettes provenant à 93% environ du service de transport scolaire. Le reste des recettes provenait d'autres services de transport et d'activités commerciales. Le département prenait en charge, en substitution des familles, environ 80% du coût du transport scolaire, le reste demeurant à leur charge. Le tribunal administratif

de Nantes, saisi par le groupe-ment d'entreprises dont l'offre avait été refusée, a annulé la délibération de la commission permanente du conseil général de Vendée lui préférant un autre groupement et enjoint au département de résilier le contrat de délégation litigieux. La cour administrative d'appel de Nantes a considéré que l'entreprise attributaire n'assumant qu'une part très réduite du risque d'exploitation, le contrat en cause devait être regardé, non comme une délégation de service public, mais comme un marché soumis aux règles fixées par le Code des marchés publics pour les marchés passés au nom des collectivités territoriales et de leurs établissements publics. Le Conseil d'Etat n'a pas suivi ce raisonnement et infirmé l'arrêt d'appel par décision du 7 novembre 2008.

#### La délicate définition de la délégation de service public

Les critères de définition de la délégation de service public ont été déterminés par la jurisprudence avant d'être entérinés par le législateur en 2001.

La loi du 29 janvier 1993 dont l'objet est pourtant d'encadrer les délégations de service public a laissé planer un doute sur leur étendue exacte. Le Code des marchés publics qui définit, dans son article premier, les marchés publics comme les « contrats conclus à titre onéreux entre les pouvoirs adjudicateurs (Etat et ses établissements publics autres que ceux ayant un caractère industriel et commercial, collectivités territoriales et établisse-

ments publics locaux) et des opérateurs économiques publics ou privés, pour répondre à leurs besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services », n'aborde pas la question des délégations de service public. En l'absence de définition légale, la distinction entre les contrats portant délégation et les marchés publics est apparue difficile à déterminer. La loi n°2001-1168 du 11 décembre 2001 portant mesures urgentes de réformes à caractère économique et financier (Murcef) a comblé cette lacune en introduisant une définition de la délégation de service public, inspirée des critères dégagés par la jurisprudence, dans la loi du 29 janvier 1993 (art. 38) pour les personnes morales de droit public autres que celles relevant du CGCT et à l'article L. 1411-1 du CGCT, qui fixe le régime de la délégation pour les collectivités et leurs établissements.

La délégation de service public répond aux critères suivants :

- 1) l'objet du contrat doit être **l'exploitation d'un service public** et non une simple participation en moyens matériels ou humains à l'exécution du service public par la collectivité. Il peut s'accompagner de la construction d'un ouvrage ou de l'acquisition de biens nécessaires à ce service.
- 2) il doit s'agir d'un **contrat** entre une personne publique et un délégataire public ou privé.
- 3) la **rémunération doit être substantiellement assurée par les résultats de l'exploitation du service** (dont les recettes des

usagers) et non par un prix versé quoi qu'il arrive par l'administration.

Ce dernier critère apparaît déterminant pour distinguer la délégation de service public du marché public. Or, à nouveau la définition demeure dépendante des avancées jurisprudentielles, tant il apparaît délicat de déterminer ce qu'il faut entendre par « rémunération substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service ». Cette notion prétorienne, consacrée par le législateur dans la loi Murcef, ressort de deux arrêts du Conseil d'Etat <sup>(2)</sup>.

Dans la première décision, le Conseil d'Etat a qualifié de marché public, le contrat conclu par une commune avec une société pour la collecte et le transport des ordures ménagères et la gestion de la décharge communale et prévoyant que la rémunération du cocontractant était assurée au moyen d'un prix payé par la commune. Le juge administratif a souligné que les dispositions de la loi du 29 janvier 1993 n'ont pas eu pour objet et ne sauraient être interprétées comme ayant pour effet de faire échapper au respect des règles du Code des marchés publics, les contrats dans lesquels la rémunération du cocontractant de l'administration n'est pas substantiellement assurée par les résultats de l'exploitation. Pour relever des règles de la gestion déléguée, un contrat doit ainsi assurer que la rémunération du délégataire provient de manière substantielle de l'exploitation du service, et non pas de l'administration elle-

même. Dans le cas inverse où la collectivité continue d'assumer les résultats, le contrat est qualifié de marché public.

Dans la seconde décision, il s'agissait d'un contrat de gérance comportant pour la rémunération de la gestion du service de distribution d'eau potable, une partie fixe représentée par la location des compteurs et une partie proportionnelle au volume d'eau distribué, et pour celle de la gestion du service d'assainissement, une partie proportionnelle au volume d'eau. Le Conseil d'Etat a estimé que ces rémunérations proportionnelles au service rendu constituent un prix versé par la commune, conduisant au respect par les contrats ainsi conclus des règles fixées par le Code des marchés publics pour les marchés passés au nom des collectivités locales.

#### L'interprétation de la notion de risque d'exploitation

Le juge administratif a progressivement élargi la notion de « résultat de l'exploitation ». Il recherche si la rémunération du cocontractant varie en fonction de l'équilibre et de la marge dégagée par l'exploitation et donc si l'exécution du contrat comporte un risque économique lié à l'exploitation du service. Dans la décision souvent citée du 30 juin 1999, *Smitcom*, concernant un service de traitement des déchets, le Conseil d'Etat a relevé que la rémunération du prestataire était composée d'une part, du prix payé par le syndicat mixte pour le traitement des déchets collectés auprès de ses adhérents et d'autre part, d'une partie

variable provenant tout à la fois des recettes d'exploitation liées au traitement des déchets collectés auprès d'autres usagers (que les adhérents du syndicat mixte), de la vente de l'énergie produite et des éventuelles recettes supplémentaires liées aux performances réalisées dans le traitement des déchets collectés auprès des adhérents du syndicat. Cette part des recettes annexes (c'est-à-dire autres que celles correspondant au prix payé par le syndicat) correspondant à environ 30 % des recettes globales, le juge administratif a estimé que sa rémunération était substantiellement assurée par le résultat de l'exploitation du service et confirmé la qualification de délégation de service public du contrat litigieux <sup>(2)</sup>.

Pour autant, des décisions ultérieures ont montré que ce seuil de 30 % ne fournissait pas un critère quantitatif. Cette notion ne saurait également se confondre avec celle de rémunération « majoritairement » fournie par l'exploitation du service. En revanche, ce qui apparaît déterminant, c'est que l'équilibre financier du contrat dépende des recettes engendrées par l'exploitation du service.

Dans le cas qui nous intéresse, pour exclure une rémunération liée aux résultats de l'exploitation et requalifier le contrat de transport régulier de voyageur de marché public, la cour administrative d'appel s'est fondée sur la seule participation directe des familles. Les juges d'appel ont considéré que la part de la rémunération du cocontractant versée par les usagers était insuffisante

pour considérer qu'elle résulte substantiellement de l'exploitation du service. Le Conseil d'Etat apprécie en revanche, plus largement la notion de résultat d'exploitation. A ses yeux, cette notion englobe : les abonnements versés par les familles, les sommes versées par les usagers non scolaires ou d'autres produits commerciaux (publicité, messagerie...), mais aussi les recettes versées par le département.

Retrouvez dans le numéro de janvier 2009, cinq textes concernant les marchés publics et dès à présent sur notre site [www.ministere-interieur.com](http://www.ministere-interieur.com) (thème marchés publics).

A lire aussi la réponse ministérielle, page 701

Selon le Conseil d'Etat, la cour administrative d'appel aurait ainsi du prendre en considération la part versée par le département pour chaque usager scolaire, en substitution des familles. Cette part versée par la collectivité territoriale représente également aux yeux du juge administratif une rémunération variant avec le nombre d'usagers et par conséquent liée aux résultats de l'exploitation du service. Le Conseil d'Etat confirme ici le lien entre le critère de la rémunération et la notion du risque d'exploitation dans la définition de la délégation de service public. Il n'envisage pas la part


**ETUDES**

- 664 -

versée par le département comme une subvention en raison de son caractère variable et la distingue d'un prix versé au cocontractant par la collectivité quoi qu'il arrive. Les recettes d'exploitation du délégataire demeurent liées au nombre d'usagers du service dont les variations peuvent entraîner une baisse de son chiffre d'affaires.

Le Conseil d'Etat considère en outre que si une convention d'intéressement financier prévoit le versement d'une subvention par le département, celle-ci laisse le cas échéant à la charge du cocontractant jusqu'à 30 % du déficit d'exploitation, déduction faite du montant de la subvention.

L'origine des recettes perçues par le cocontractant paraît indifférente, dès lors qu'une part significative du risque d'exploitation

demeure à sa charge.

Cette décision peut être rapprochée d'un arrêt du 20 octobre 2006, dans lequel, statuant sur un contrat ayant pour objet de confier la gestion du service de la restauration scolaire destinée à une école primaire, le Conseil d'Etat a également retenu la qualification de délégation de service public. Le cocontractant percevait de la commune une rémunération fixe mais dont les trois-quarts des recettes, environ, étaient constituées d'une redevance versée par les familles et d'une participation du département et de la caisse d'allocations familiales variant selon le nombre d'usagers. Pour le juge administratif, une rémunération calculée selon ces modalités est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service <sup>(4)</sup>.

**CE, 7 novembre 2008, n° 291 794, Département de la Vendée, Mentionné dans les tables du recueil Lebon**

**Notes :**

(1) art. L. 1411-1 et suivants du CGCT pour les collectivités ; loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques, pour l'Etat

(2) CE, 15 avril 1996, n° 168325, Préfet des Bouches-du-Rhône ; CE, 7 avril 1999, n° 156008, Commune de Guilhaud-Granges

(3) CE, 30 juin 1999, n° 198147, Syndicat mixte du traitement des ordures ménagères Centre Ouest Seine-et-Marnais (Smitcom), Publié au recueil Lebon.

(4) CE, 20 octobre 2006, n° 289 234, Commune d'Andeville.

**Philie Marcangelo-Leos**  
**Docteur en droit public**

43



CODE GENERAL DES COLLECTIVITES TERRITORIALES

CHAPITRE I<sup>er</sup> :  
LES DELEGATIONS  
DE SERVICE PUBLIC

Article L 1411-1

Une délégation de service public est un contrat par lequel une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service. Le délégataire peut être chargé de construire des ouvrages ou d'acquérir des biens nécessaires au service. Les délégations de service public des personnes morales de droit public relevant du présent code sont soumises par l'autorité délégante à une procédure de publicité permettant la présentation de plusieurs offres concurrentes, dans des conditions prévues par un décret en Conseil d'Etat. Les garanties professionnelles sont appréciées notamment dans la personne des associés et au vu des garanties professionnelles réunies en son sein. Les sociétés en cours de constitution ou nouvellement créées peuvent être admises à présenter une offre dans les mêmes conditions que les sociétés existantes.

La commission mentionnée à l'article L. 1411-5 dresse la liste des candidats admis à présenter une offre après examen de

leurs garanties professionnelles et financières, de leur respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue à l'article L. 323-1 du code du travail et de leur aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public. La collectivité adresse à chacun des candidats un document définissant les caractéristiques quantitatives et qualitatives des prestations ainsi que, s'il y a lieu, les conditions de tarification du service rendu à l'usager.

Les offres ainsi présentées sont librement négociées par l'autorité responsable de la personne publique délégante qui, au terme de ces négociations, choisit le délégataire.

Article L 1411-2

Les conventions de délégation de service public doivent être limitées dans leur durée. Celle-ci est déterminée par la collectivité en fonction des prestations demandées au délégataire. Lorsque les installations sont à la charge du délégataire, la convention de délégation tient compte, pour la détermination de sa durée, de la nature et du montant de l'investissement à réaliser et ne peut dans ce cas dépasser la durée normale d'amortissement des installations mises en œuvre. Dans le domaine de l'eau potable, de l'assainissement, des ordures ménagères et autres déchets, les délégations de service public ne

peuvent avoir une durée supérieure à vingt ans sauf examen préalable par le trésorier-payeur général, à l'initiative de l'autorité délégante, des justificatifs de dépassement de cette durée. Les conclusions de cet examen sont communiquées aux membres de l'assemblée délibérante compétente avant toute délibération relative à la délégation.

Une délégation de service ne peut être prolongée que :

a) Pour des motifs d'intérêt général. La durée de la prolongation ne peut alors excéder un an ;

b) Lorsque le délégataire est contraint, pour la bonne exécution du service public ou l'extension de son champ géographique et à la demande du délégant, de réaliser des investissements matériels non prévus au contrat initial, de nature à modifier l'économie générale de la délégation et qui ne pourraient être amortis pendant la durée de la convention restant à courir que par une augmentation de prix manifestement excessive.

La prolongation mentionnée au a ou au b ne peut intervenir qu'après un vote de l'assemblée délibérante.

Les conventions de délégation de service public ne peuvent contenir de clauses par lesquelles le délégataire prend à sa charge l'exécution de services ou de paiements étrangers à l'objet de la délégation.

uh

## ETUDES

- 666 -

Les montants et les modes de calcul des droits d'entrée et des redevances versées par le délégataire à la collectivité délégante doivent être justifiés dans ces conventions. Le versement par le délégataire de droits d'entrée à la collectivité délégante est interdit quand la délégation concerne l'eau potable, l'assainissement ou les ordures ménagères et autres déchets.

La convention stipule les tarifs à la charge des usagers et précise l'incidence sur ces tarifs des paramètres ou indices qui déterminent leur évolution. Les modalités d'application du présent article sont fixées, en tant que de besoin, par décret en Conseil d'Etat.

**Article L 1411-3**

Le délégataire produit chaque année avant le 1<sup>er</sup> juin à l'autorité délégante un rapport comportant notamment les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution de la délégation de service public et une analyse de la qualité de service. Ce rapport est assorti d'une annexe permettant à l'autorité délégante d'apprécier les conditions d'exécution du service public. Dès la communication de ce rapport, son examen est mis à l'ordre du jour de la plus prochaine réunion de l'assemblée délibérante qui en prend acte.

**Article L 1411-4**

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.

**Article L 1411-5**

Après décision sur le principe de la délégation, il est procédé à une publicité et à un recueil d'offres dans les conditions prévues aux troisième et quatrième alinéas de l'article L. 1411-1. Les plis contenant les offres sont ouverts par une commission composée :

a) Lorsqu'il s'agit d'une région, de la collectivité territoriale de Corse, d'un département, d'une commune de 3 500 habitants et plus et d'un établissement public, par l'autorité habilitée à signer la convention de délégation de service public ou son représentant, président, et par cinq membres de l'assemblée délibérante élus en son sein à la représentation proportionnelle au plus fort reste ;  
b) Lorsqu'il s'agit d'une commune de moins de 3 500 habitants, par le maire ou son représentant, président, et par trois membres du conseil municipal élus par le conseil à la représentation proportionnelle au plus fort reste. Il est procédé, selon les mêmes modalités, à l'élection de suppléants en nombre égal à

celui de membres titulaires. Le comptable de la collectivité et un représentant du ministre chargé de la concurrence siègent également à la commission avec voix consultative. Peuvent participer à la commission, avec voix consultative, un ou plusieurs agents de la collectivité territoriale ou de l'établissement public désignés par le président de la commission, en raison de leur compétence dans la matière qui fait l'objet de la délégation de service public.

Au vu de l'avis de la commission, l'autorité habilitée à signer la convention engage librement toute discussion utile avec une ou des entreprises ayant présenté une offre. Elle saisit l'assemblée délibérante du choix de l'entreprise auquel elle a procédé. Elle lui transmet le rapport de la commission présentant notamment la liste des entreprises admises à présenter une offre et l'analyse des propositions de celles-ci, ainsi que les motifs du choix de la candidate et l'économie générale du contrat.

**Article L 1411-6**

Tout projet d'avenant à une convention de délégation de service public entraînant une augmentation du montant global supérieure à 5 p. 100 est soumis pour avis à la commission visée à l'article L. 1411-5. L'assemblée délibérante qui statue sur le projet d'avenant est préalablement informée de cet avis.

45



**Article L 1411-7**

Deux mois au moins après la saisine de la commission prévue à l'article L. 1411-5, l'assemblée délibérante se prononce sur le choix du délégataire et le contrat de délégation.

Les documents sur lesquels se prononce l'assemblée délibérante doivent lui être transmis quinze jours au moins avant sa délibération.

**Article L 1411-8**

Le recours à une procédure de négociation directe avec une entreprise déterminée n'est possible que dans le cas où, après mise en concurrence, aucune offre n'a été proposée ou n'est acceptée par la collectivité publique.

**Article L 1411-9**

Aux conventions de délégation de service public des communes et des établissements publics communaux ou intercommunaux transmises par application de l'article L. 2131-2 au représentant de l'Etat dans le département ou à son délégué dans l'arrondissement, dans un délai de quinze jours à compter de leur signature, l'autorité territoriale joint l'ensemble des pièces dont la liste est fixée par décret en Conseil d'Etat. Elle certifie, par une mention apposée sur la convention notifiée au titulaire de la délégation, que celle-ci a bien été transmise, en précisant la date de cette transmission. Elle informe, dans un délai de quinze jours, le représentant de

l'Etat dans le département ou son délégué dans l'arrondissement de la date de notification de cette convention.

**Article L 1411-10**

Les dispositions des articles L. 1411-1 à L. 1411-9 et L. 1411-11 s'appliquent aux groupements des collectivités territoriales et aux autres établissements publics de ces collectivités.

**Article L 1411-11**

Les dispositions des articles L. 1411-1 et L. 1411-4 à L. 1411-10 sont applicables aux conventions dont la signature intervient à compter du 31 mars 1993.

Elles ne sont pas applicables lorsque, avant le 30 janvier 1993, date de publication de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques, l'autorité habilitée a expressément pressenti un délégataire et que celui-ci a, en contrepartie, engagé des études et des travaux préliminaires.

**Article L 1411-12**

Les dispositions des articles L. 1411-1 à L. 1411-11 ne s'appliquent pas aux délégations de service public :

a) Lorsque la loi institue un monopole au profit d'une entreprise ;

b) Lorsque ce service est confié à un établissement public et à condition que l'activité délég-

guée figure expressément dans les statuts de l'établissement ;

c) Lorsque le montant des sommes dues au délégataire pour toute la durée de la convention n'excède pas 106 000 euros ou que la convention couvre une durée non supérieure à trois ans et porte sur un montant n'excédant pas 68 000 euros par an. Toutefois, dans ce cas, le projet de délégation est soumis à une publicité préalable ainsi qu'aux dispositions de l'article L. 1411-2. Les modalités de cette publicité sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

**Article L 1411-13**

Dans les communes de 3 500 habitants et plus, les documents relatifs à l'exploitation des services publics délégués, qui doivent être remis à la commune en application de conventions de délégation de service public, à l'exception de ceux mentionnés à l'article 6 de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal, sont mis à la disposition du public sur place à la mairie et, le cas échéant, à la mairie annexe, dans les quinze jours qui suivent leur réception par voie d'affiche apposée. Le public est avisé par le maire de cette réception par voie d'affiche apposée en mairie et aux lieux habituels d'affichage pendant au moins un mois.

46



## ETUDES

- 668 -

### Article L 1411-14

Les dispositions de l'article L. 1411-13 s'appliquent aux établissements publics administratifs des communes de 3 500 habitants et plus, aux établissements publics de coopération intercommunale et aux syndicats mixtes mentionnés à l'article L. 5711-1, qui comprennent au moins une commune de 3 500 habitants et plus.

Le lieu de mise à la disposition du public est le siège de l'établissement et les mairies des communes membres de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte.

### Article L 1411-15

Les dispositions de l'article L. 1411-13 sont applicables aux départements. Le lieu de mise à disposition du public est l'hôtel du département. Ces documents peuvent également être mis à la disposition du

public dans chaque canton, dans un lieu public.

### Article L 1411-16

Les dispositions de l'article L. 1411-13 sont applicables aux régions. Le lieu de mise à disposition du public est l'hôtel de la région. Ces documents peuvent également être mis à la disposition du public dans chaque département, dans un lieu public.

### Article L 1411-17

Les dispositions prévues aux articles L. 1411-15 et L. 1411-16 s'appliquent également aux établissements publics de coopération interdépartementale, aux établissements publics de coopération interrégionale et aux syndicats mixtes mentionnés à l'article L. 5721-2 qui comprennent au moins un département ou une région. Le lieu de mise à disposition est le siège de l'établissement et les hôtels des départements

et des régions membres.

### Article L 1411-18

Les conventions relatives à des délégations de service public peuvent être transmises par le représentant de l'Etat dans le département à la chambre régionale des comptes. Il en informe l'autorité territoriale concernée. La chambre régionale des comptes examine cette convention. Elle formule ses observations dans un délai d'un mois à compter de sa saisine. L'avis de la chambre régionale des comptes est transmis à la collectivité territoriale ou à l'établissement public intéressé et au représentant de l'Etat. Les dispositions de l'article L. 244-2 du code des juridictions financières sont applicables. L'assemblée délibérante est informée de l'avis de la chambre régionale des comptes dès sa plus proche réunion.



# ÉPREUVE N° 7