

4^{ème} RÉUNION de 2011 - Séance du Jeudi 30 juin 2011

L'an deux mil onze, le trente juin à 9 heures 30, le Conseil Général du Tarn s'est réuni à l'Hôtel du Département, sous la présidence de M. CARCENAC, Président.

M. GARCIA remplit les fonctions de Secrétaire.

Étaient présents : Tous les Conseillers généraux, sauf MM. BILLET, BOUSQUET G., CABOT, FABRE J-M. et GALZIN ; excusés.

Rapport n° 2/01, 2^{ème} Commission-page 53

2/01. RAPPORT DE PRÉSENTATION - MODE DE GESTION DU RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF INTERURBAIN DE VOYAGEURS

Rapporteur : M.PAGÈS

Le Conseil général,

Vu l'article L 1531-1 du Code général des collectivités territoriales,

Vu les lois :

- n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI),
- n°93-122 du 23 janvier 1993 dite loi SAPIN,
- n°2010-559 du 28 mai 2010 pour le développement des Sociétés Publiques Locales (SPL),

Vu sa délibération du 5 décembre 2005 approuvant le principe d'une délégation de service public pour l'exploitation des lignes régulières de transport d'intérêt départemental,

Vu les conventions de délégation de service public signées en application de cette délibération,

Vu la convention collective nationale du transport,

Vu les conclusions de la commission Infrastructures, Déplacements et Bâtiments, réunie le 4 mai 2011 pour auditionner l'ensemble des délégataires actuels,

Vu l'avis favorable de la commission consultative des services publics locaux réunie le 20 juin 2011,

Vu l'avis favorable du Comité technique paritaire, réuni le 23 juin 2011,

Vu le rapport de M. le Président,

Après avis de la Commission Infrastructures, Déplacements et Bâtiments,

Considérant :

- que l'échéance des conventions de délégation précitées étant fixée au 31 août 2012, l'assemblée départementale doit décider du mode de gestion du réseau de transport départemental,
- qu'après cinq années d'exploitation du nouveau réseau, la quasi-totalité des délégataires n'a pas pris la mesure des exigences de la délégation de service public de transport et des missions qui lui ont été confiées dans ce cadre,

.../...

- qu'en effet, les auditions auxquelles il a été procédé, laissent apparaître une divergence profonde entre les nécessités d'une vraie politique de développement des transports publics et le métier accompli par les délégataires privés actuels,
- que le mode de gestion du réseau départemental de ligne régulière le plus approprié semble être la gestion directe au travers d'une Société Publique Locale (SPL) qui offrira un service optimisé et de meilleure qualité pour un coût identique,

– **DONNE ACTE** à M. le Président de sa communication ci-annexée (annexe 1) relative au mode de gestion du réseau de transport collectif interurbain de voyageurs,

– **DÉCIDE :**

- 1 - de **CRÉER** une Société Publique Locale de transport, dénommée "D'un point à l'autre" qui aura pour objet la gestion et l'exploitation des services de transport et leur développement dans le cadre des compétences attribuées aux collectivités locales actionnaires de la société,
- 2 - d'**APPROUVER**, conformément au document ci-annexé (annexe 2), le projet de statuts de la SPL,
- 3 - d'**APPROUVER** le principe d'une participation départementale de 200 000 € au capital de la SPL, à inscrire au chapitre 26, article 261 du Budget, lors d'une décision modificative ultérieure.

– **AUTORISE** M. le Président à signer tous les documents nécessaires à la mise en place du capital de la SPL et à accomplir toutes les formalités légales utiles,

– **DONNE DÉLÉGATION** à la Commission permanente pour désigner le représentant permanent du Département aux Assemblées d'actionnaires, les représentants du Département au Conseil d'administration de la SPL et procéder à toute nomination nécessaire à son bon fonctionnement.

Le Président

RAPPORT DE PRÉSENTATION

MODE DE GESTION DU RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF INTERURBAIN DE VOYAGEURS



I. Présentation générale

I.1. Un contexte

Lors des premières lois de décentralisation, la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982, d'orientation des transports intérieurs (LOTI) a attribué aux Conseils Généraux l'organisation et la gestion de l'ensemble des lignes régulières dites « lignes d'intérêt départemental ».

Conformément à la loi n° 93-122 du 23 janvier 1993 dite Loi Sapin, le Conseil Général du TARN a conclu successivement en 1998 et 2006 des délégations de services publics pour l'exploitation des lignes régulières.

Depuis septembre 2006 l'application des moyens inscrits dans le schéma des déplacements à savoir, le tarif unique, le cadencement des lignes structurantes, l'augmentation de l'offre et la promotion du réseau, a entraîné une augmentation de la fréquentation sans précédent. Ainsi la fréquentation commerciale annuelle est passée de 167 000 à près de 450 000 voyages.

L'échéance des conventions de délégation précédemment citées étant fixé au 31 août 2012, l'assemblée départementale doit décider du mode de gestion du réseau de transport départemental.

I.2. Les enjeux

Le Conseil Général du TARN a su anticiper et accompagner la mutation profonde des habitudes de déplacements qui est en train de s'opérer. La prise de conscience des problématiques environnementales, cumulée à l'augmentation des coûts des carburants et à la baisse du pouvoir d'achat, poussent les populations à penser autrement leurs déplacements. Bien plus qu'un phénomène de mode, l'utilisation des transports collectifs s'ancre durablement dans le quotidien de la population. La croissance démographique prévisible sur le département du TARN rend encore plus importante et indispensable la poursuite de la politique de développement du réseau départemental de transport public.

Dans un cadre budgétaire de plus en plus contraint le développement de l'offre de transport impose d'une part une recherche permanente d'optimisation des moyens, d'autre part une souplesse d'organisation permettant l'expérimentation de solutions novatrices.

Pour permettre l'accès de chaque Tarnaise et Tarnais à une solution transport adaptée, le Conseil Général va définir dans les mois à venir les nouvelles orientations en terme de Transport à la Demande et un schéma d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

I.3. Le bilan des DSP en cours

Choisir le futur mode de gestion du réseau nécessite au préalable de dresser un bilan du fonctionnement actuel. Pour ce faire la commission Infrastructure, Déplacements et Bâtiments s'est appuyée sur les bilans annuels d'activités établis par les services, et a auditionné l'ensemble des délégataires actuels le 4 mai 2011.

Après cinq années d'exploitation du nouveau réseau, la quasi-totalité des Délégataires n'a pas pris la mesure des exigences de la délégation de service public de transport et des missions qui lui ont été confiées dans ce cadre. Les auditions laissent apparaître une divergence profonde entre les nécessités d'une vraie politique de développement des transports publics et le métier accompli par les délégataires.

Le constat ainsi établi permet de dresser un bilan plus général de la DSP allotie. Bien que cette formule permette aux petites entreprises de participer à la mise en concurrence, de nombreux inconvénients viennent remettre en cause ce fonctionnement, au profit de la délégation à lot unique :

- Nombre d'interlocuteurs
- Complexité de la gestion contractuelle
- Périmètre économique de chaque convention ne permettant pas de financer et structurer les services de contrôle et sécurité
- Périmètre géographique de chaque convention ne permettant pas au délégataire de s'engager sur une politique ambitieuse de développement du réseau
- Pas d'homogénéité et d'uniformité dans le service offert
- Manque de cohérence globale du réseau
- Différence de niveau de service entre les lignes
- Nombreuses missions non assumées
- Manque de réactivité

II. Les caractéristiques du service

II.1. Description

Le service objet de la délégation consiste à répondre aux besoins de déplacement des citoyens par le biais de lignes régulières dont les itinéraires, les points d'arrêts et les tarifs sont fixés par avance d'un commun accord entre l'exploitant et l'autorité organisatrice.

Ces transports sont assurés au moyen d'autocars offrant un nombre de places suffisant et répondant au cahier des charges de la convention de délégation.

Le niveau minimum de fréquence et d'allers et retours quotidiens est défini par l'autorité organisatrice.

L'ensemble de ces lignes régulières composant le réseau Tarn Bus fonctionnent six jours sur sept.

II.2. Investissements

Le délégataire réalise et supporte la totalité des investissements en matériel roulant nécessaires à la bonne exécution du service. Le plan de renouvellement de ce matériel relève uniquement de la responsabilité de l'exploitant.

Ces investissements représentent près de 16 à 18 % des charges d'exploitation du réseau.

II.3. Equilibre économique

Afin d'assurer l'équilibre économique de la délégation, le Conseil Général verse, si nécessaire, au délégataire une subvention d'équilibre. Ce même délégataire s'engage contractuellement sur un niveau de charge d'exploitation ainsi que sur les recettes hors scolaires pour la durée totale de la convention.

Le Conseil Général paye au délégataire l'intégralité de l'utilisation des lignes par les élèves subventionnés et par les bénéficiaires de cartes à caractère social.

II.4. Perspectives d'évolution

Dans un contexte environnemental et économique fort, les politiques transports de l'ensemble des autorités organisatrices que sont le Conseil Général, le Conseil Régional, les Communautés d'agglomération et les établissements publics de coopération intercommunale devront s'harmoniser afin de répondre aux besoins de déplacement de plus en plus importants de la population. Il en va ainsi du transport à la demande (TAD) mais aussi des transports pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

Le délégataire du réseau départemental devra donc adapter l'offre aux exigences de ces politiques.

III. Le mode de gestion du service

III.1. Les différents modes de gestion

En application du CGCT (Code général des collectivités), le Département peut soit assurer la gestion directe du service, soit en confier la gestion à un délégataire public ou privé.

La gestion directe s'effectue au travers de deux types de structures :

- La régie simple qui n'est autre qu'un service de la collectivité avec un budget annexe et dont le personnel est de droit public,
- La régie personnalisée (Etablissement Public Industriel et Commercial) dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière, dont le personnel est de droit privé.

Le périmètre d'intervention de ces deux structures est limité au territoire de compétence de leur collectivité. Par définition la collectivité attribue directement la gestion des services à ses régies. Elles sont pour leur part soumises au code des marchés publics pour leurs propres achats, de biens ou services.

La délégation de service public est d'une part soit à lot unique, soit allotie, d'autre part confiée soit à un opérateur privé soit à un opérateur public.

Les opérateurs privés peuvent choisir différents statuts tels que SA, SARL, SAS, être indépendants ou filiales de grands groupes et se présenter individuellement ou en groupement. Quels que soient leurs choix, l'attribution d'une DSP à un opérateur privé s'effectue à l'issue d'une mise en concurrence. Par suite le contrôle de la collectivité repose sur la vérification de la conformité de l'exécution du service à la convention de DSP et sur l'examen du rapport annuel d'activité.

Les opérateurs publics sont des sociétés anonymes (SA) répondant au code du commerce dont le capital mixte est détenu en majorité par des collectivités pour les sociétés d'économie mixtes (SEM) ou dont le capital est détenu en totalité par des collectivités pour les sociétés publiques locales (SPL).

De par sa participation au capital, la collectivité assure un contrôle direct sur la société. L'attribution de la délégation du service s'effectue par une mise en concurrence pour les SEM alors que les SPL bénéficient, du fait de leur capital exclusivement public, d'une attribution directe dans le cadre de la notion de 'In house'. Ceci interdit de facto à ces dernières la cotraitance et limite leur périmètre d'intervention aux territoires de compétence des collectivités actionnaires. Les SEM et SPL ne sont pas soumises, pour leurs propres achats, au code des marchés publics, mais aux règles de l'ordonnance n° 2005-649 du 6 juin 2005 relative aux marchés passés par certaines personnes publiques ou privées non soumises au code des marchés publics.

Le personnel des délégataires privé ou public relève du droit privé et est soumis en transport interurbain à la convention collective nationale du transport.

III.2. Avantages et inconvénient des différents modes

	Gestion directe		Délégation de service public			
	Régie simple	EPIC	Délégataire privé		SPL	SEM
			Entreprise	Groupement		
Avantages pour la personne publique	Maîtrise et suivi du service public –transparence Facilité d'adaptation de la politique «transports» Contrôle direct de l'usage des fonds publics Economie pour la collectivité grâce à la maîtrise des coûts Pas de procédure de mise en concurrence, attribution directe		Transfert du risque commercial, industriel et juridique sur l'opérateur Bénéfice du savoir faire de l'opérateur Implication de l'opérateur dans la gestion du service Transfert de gestion du service	Les opérateurs de petites tailles peuvent participer	Attribution directe, pas de procédure de mise en concurrence Maîtrise et suivi du service public –transparence Facilité d'adaptation de la politique «transports» Régie par le CGCT et par le code du commerce Fonctionne comme une société de droit privé Facilité la mise en œuvre de l'intermodalité Optimisation des moyens entre les activités des différentes collectivités actionnaires	Maîtrise et suivi du service public –transparence Régie par le CGCT et par le code du commerce Fonctionne comme une société de droit privé
Inconvénients pour la personne publique	Comptabilité publique Soumis au code des marchés publics pour leurs besoins Intervention limitée aux territoires de compétence de(s) la collectivité(s) Cohabitation difficile entre le statut de droit public et la CCNT		Surcoût du service lié à la marge commerciale de l'opérateur et aux frais de siège (groupe) Evolution du réseau soumis à l'objectif de rentabilité financière recherché par l'opérateur Moindre maîtrise Procédure de mise en concurrence Coûts liés à la procédure Risque de recours	Difficulté de garantie de la continuité du service public sur la durée	Gouvernance délicate Risque d'absorption d'un membre par un groupe Risque de manque de cohérence	Procédure de mise en concurrence Coûts liés à la procédure Risque de recours

III.3. Mode d'organisation préconisé : La Société Publique Locale

1°. Intérêt d'une SPL

Après examen des différents modes d'organisation, la SPL présente un intérêt par sa souplesse de gestion relevant des sociétés commerciales (statut privé). C'est dans le cadre de la volonté de souplesse de gestion, et tout en conservant le contrôle des opérations, que notre collectivité pourrait envisager la constitution d'une SPL ouverte à des opérations d'aménagement sur le territoire départemental ainsi que la réalisation sous mandat de bâtiments publics, indépendamment de la SPL Transport faisant l'objet du présent rapport.

2°. Présentation sommaire de la SPL

Loi n°2010-559 du 10 mai 2010.

Les SPL ont été introduites dans le droit positif par la loi n° 2010-559 du 28 mai 2010.

Ce sont des sociétés anonymes régies par le livre II du code de commerce. Par ailleurs, elles sont soumises au titre II du livre V de la première partie du CGCT qui porte sur les sociétés d'économie mixte locales (SEML).

Par dérogation à l'article L225-1 du code de commerce qui prévoit pour les sociétés anonymes que "le nombre des associés ne peut être inférieur à sept", les SPL peuvent n'être composées que de deux actionnaires.

Seules les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent devenir actionnaires. L'actionnariat est donc strictement public.

Les SPL sont compétentes pour réaliser des opérations d'aménagement au sens de l'article L300-1 du code de l'urbanisme, des opérations de construction ou pour exploiter des services publics à caractère industriel ou commercial ou toutes autres activités d'intérêt général.

Elles ne peuvent exercer leurs activités que pour le compte exclusif et sur le territoire de compétence de leurs actionnaires.

Leur capital social doit être égal à 37 000 € au moins (article L224-2 du code de commerce).

Par dérogation, il doit être au moins égal à 225 000€ lorsqu'elles ont dans leur objet la construction d'immeubles à usage d'habitation, de bureaux ou de locaux industriels, destinés à la vente ou à la location et à 150 000€ lorsqu'elles ont dans leur objet l'aménagement.

Une SPL chargée de la gestion d'un service public doit présenter un capital social minimum de 37.000 €

Les SPL sont soumises au respect des règles de l'ordonnance n° 2005-649 du 6 juin 2005 relative aux marchés passés par certaines personnes publiques ou privées non soumises au code des marchés publics. Par ailleurs, elles sont tenues de respecter les règles du code des marchés publics dans un cas de figure : celui du mandat.

3°. Prestations intégrées

Il ressort de l'exposé des motifs et des rapports des commissions des lois du Sénat et de l'Assemblée nationale qu'en créant les SPL, la volonté du législateur a été de mettre à la disposition des collectivités territoriales un nouvel outil d'intervention avec lequel elles puissent contracter librement dans le respect des règles communautaires.

En principe, dès lors qu'un pouvoir adjudicateur souhaite contracter avec une entité tiers, il doit le faire dans le respect des règles de transparence et de mise en concurrence afin d'assurer une égalité de traitement entre les candidats potentiels.

Toutefois, le juge communautaire a élaboré au fil des années une jurisprudence fixant les conditions permettant à une personne qui est un pouvoir adjudicateur au sens de la réglementation communautaire de confier à un tiers la réalisation d'opérations, qualifiées de "prestations intégrées" ou contrats de quasi-régie ou encore contrats "in house", en écartant l'application des règles de mise en concurrence.

Cette jurisprudence procède de l'idée selon laquelle il n'est pas nécessaire d'exiger la mise en œuvre d'obligations de publicité et de mise en concurrence pour la conclusion de contrats entre un pouvoir adjudicateur et une entité qui, bien que dotée de la personnalité morale, constitue un simple prolongement administratif de celui-ci.

4°. Contrôle analogue

La Cour de Justice des Communautés Européennes (CJCE) a posé, deux conditions cumulatives à la reconnaissance d'une relation de quasi-régie :

- le contrôle exercé par le pouvoir adjudicateur sur son cocontractant doit être analogue à celui exercé sur ses propres services ;
- le cocontractant doit réaliser l'essentiel de son activité pour la ou les collectivités qui le détiennent.

Par la suite, la CJCE est venue préciser ses exigences sur la nature et l'intensité du contrôle exercé par le pouvoir adjudicateur sur l'entité tiers ainsi que la proportion des activités de celle-ci au-delà de laquelle on peut considérer qu'elle effectue « l'essentiel de son activité » avec la ou les personnes publiques qui la contrôlent.

S'agissant du second critère, il sera systématiquement respecté puisque les SPL sont des "opérateurs dédiés" exclusivement aux besoins de leurs collectivités actionnaires.

S'agissant du premier critère, la loi du 28 mai 2010 pour les SPL a tenté de sécuriser au maximum l'intervention de ces sociétés au profit de leurs actionnaires (actionnariat strictement public).

Les statuts de la SPL doivent prévoir des articles particuliers justifiant du contrôle par ses actionnaires en prévoyant, à côté de l'assemblée générale des actionnaires et du Conseil d'Administration, un comité ou commission suivant de près la gestion de la société et de ses engagements.

IV. La SPL de transport

IV.1. Contexte

Convaincue que dans le contexte décrit en I.2 du présent rapport :

- La prise de conscience des problématiques environnementales, cumulée à l'augmentation des coûts des carburants et à la baisse du pouvoir d'achat, poussent les populations à penser autrement leurs déplacements,
 - Bien plus qu'un phénomène de mode l'utilisation des transports collectifs s'ancre durablement dans le quotidien de la population,
 - La croissance démographique sur le département du TARN va se poursuivre,
- L'assemblée départementale souhaite affirmer le développement du réseau départemental de transport public, du transport à la demande et la prise en compte des problématiques des personnes à mobilité réduite.

Après audition des représentants de l'Association des Transporteurs Tarnais de Voyageurs (TTV), et des représentants de la Fédération Nationale de Transports de Voyageurs (FNTV) conformément au CGCT de la DSP en cours, une profonde divergence est apparue entre les nécessités d'une vraie politique de développement des transports publics et le métier accompli par les délégataires privés actuels.

L'idée est de confier la gestion des transports interurbains relevant du Conseil général à une SPL, mais aussi les compétences relevant des autres collectivités territoriales susceptibles d'être actionnaires de la SPL.

Le recours à la SPL permettrait d'assurer une cohérence du service public des transports relevant des collectivités actionnaires et de contrôler au plus près à travers les clauses de la convention confiant le service public à la SPL, mais aussi par un contrôle très fort des collectivités sur la gestion de la société.

IV.2. Actionnariat et encadrement

La politique des transports du Département s'appuie aussi sur les autres autorités organisatrices de transport que sont les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale. Ces dernières ont un rôle primordial à jouer dans la définition et la mise en œuvre des transports d'intérêts locaux bien souvent organisés sous forme de transport à la demande.

Dans ce contexte et conformément à la loi 2010-559 du 28 mai 2010 limitant la participation aux seules collectivités, le Département fait le choix d'ouvrir le capital de la SPL « D'un point à l'autre » aux collectivités et intercommunalités départementales qui détiennent une compétence d'organisation des transports et partagent la vision d'avenir de ce service public.

Le capital social pourrait être composé de parts sociales d'une valeur nominale de 200 euros. Le Conseil Général du TARN détenant 1 000 parts, le nombre de parts détenues par chaque collectivité actionnaire étant déterminé selon la population communale ou par addition des parts attribuables à chaque commune qui les composent pour les EPCI.

Population communale	nombre de parts sociales
1 à 499	1
500 à 1999	3
2 000 à 9 999	5
plus de 10 000	25

L'activité du transport collectif de voyageurs étant strictement encadrée par des règles d'accès à la profession, l'équipe d'encadrement pourrait être composée entre autre, d'un directeur général et de deux cadres supérieurs titulaires de l'attestation de capacité à l'exercice de la profession de transporteur public routier de personnes.

L'encadrement métier serait composé d'au moins :

- Un directeur général,
- Un responsable prospective, développement et qualité,
- Deux cadres opérationnels expérimentés.

Cette équipe devrait être mobilisée dix mois avant la reprise de l'exploitation du réseau TARN Bus.

IV.3. Analyse du marché

Conformément à l'article L1531-1 du CGCT (Code général des collectivités territoriales) la SPL exercerait ses activités uniquement pour le compte de ces actionnaires. Selon la théorie du « In-house » aucune mise en concurrence n'est nécessaire pour attribuer les marchés à la SPL.

Le transport régulier

Le Conseil Général pourrait confier à la SPL, sous forme de convention d' Obligation de Service Public (OSP), la gestion complète du réseau TARN Bus pour une durée initiale de 8 années à compter du 1^{er} septembre 2012. La SPL exploiterait en direct les lignes structurantes du réseau pour lesquelles 70 véhicules et 80 conducteurs seraient nécessaires. Le reste du réseau ferait l'objet d'un affrètement auprès d'entreprises privées. Dans le prolongement des quatre dernières années, l'objectif fixé au réseau TARN Bus devrait progresser de près de 10% par an afin de répondre à l'augmentation de la fréquentation.

Le Conseil Général ferait exploiter par la SPL dès septembre 2012 les services de transport spéciaux scolaires des élèves handicapés. La SPL se doterait de 26 véhicules de type VL dont la moitié équipée pour le transport des Personnes à Mobilité Réduite (PMR). En septembre 2013 les services spéciaux scolaires pouvant entrer dans le cadre de réutilisation des véhicules déjà affectés sur les lignes régulières seraient confiés à la SPL.

Les intercommunalités pourraient confier les services de transports à la demande à la SPL, qui les exploiterait en complément d'activité avec les véhicules PMR.

Le transport occasionnel

A ces activités viendraient s'ajouter les services occasionnels déjà financés par le Conseil Général, les intercommunalités ou les communes à destination du milieu associatif (Transport occasionnel) ou des écoles primaire ou secondaire (transport périscolaire). Ces prestations s'inscriraient principalement dans le cadre de la réutilisation du matériel roulant, optimisant ainsi son amortissement.

Les activités ainsi captées par la SPL, étant déjà existantes, elles ne nécessiteraient aucun financement supplémentaire de la part des collectivités. Relevant pour la grande majorité de compétences obligatoires, la pérennité de ces activités serait assurée.

Le CA serait donc à plus de 90 % stable pour la durée des contrats conclus avec les collectivités actionnaires.

IV.4. Services offerts

La SPL assurerait les missions suivantes :

- L'organisation, l'exploitation, la gestion et la commercialisation de l'ensemble des lignes du réseau TARN Bus et de TAD,
- La promotion et la commercialisation des services de transport, ainsi que leur gestion financière et comptable et la perception des redevances auprès des usagers,
- L'accueil, l'information, le contrôle et la sécurité des usagers, l'organisation, la vérification et la mise en œuvre des autorisations d'accès des usagers au service,
- Le conseil et l'assistance au Conseil Général et aux autres collectivités dans le cadre de l'optimisation et de la consolidation TARN Bus et TAD, ainsi que la maîtrise des évolutions des réseaux existants,
- La mise en œuvre de toutes mesures visant à atteindre les objectifs de qualité définis avec le Département et ces partenaires.

En ce qui concerne les activités de transport occasionnel (périscolaire et associatif), la SPL assurerait directement ou en sous-traitance les transports commandés par les collectivités. Au besoin, elle proposerait la gestion de crédits de transport alloués par ces collectivités aux structures (Etablissements scolaires, associations, structures périscolaires) bénéficiant d'une prise en charge des transports.

IV.5. Moyens et organisation

Dans la mesure où le réseau TARN Bus représenterait près de 85% du CA de la SPL, les moyens matériels et immobiliers, ainsi que l'organisation seraient calibrés pour répondre aux besoins du réseau Départemental.

Le matériel roulant

Le parc nécessaire à l'exploitation des lignes du réseau structurant et des services spéciaux scolaires doit répondre aux dernières normes en vigueur et obligatoires dès septembre 2015 (ceintures de sécurité, éthylotest anti-démarrage, accessibilité aux PMR, moteurs euro 5 etc.). Ceci représente une immobilisation d'un peu plus de 15 millions d'euros. Afin de ne pas immobiliser tous ces capitaux, les véhicules seraient financés par des contrats de location financière contractés auprès des organismes bancaires, forme communément adoptée par le secteur des transports. La location du matériel roulant représenterait entre 16 et 18 % des charges d'exploitation.

Parc prévisionnel

Matériel	2012/2013	2013/2014	2014/2015
Autocars de ligne CHNS	23	28	31
Autocars de ligne	47	47	49
VL	13	13	13
VL équipé PMR	13	13	13

Les besoins immobiliers

L'exploitation s'articulerait autour de trois dépôts. Ils permettraient le stationnement, le ravitaillement et l'entretien de premier niveau des véhicules, ainsi que la prise et fin de services des conducteurs. Des locaux administratifs et techniques y seraient nécessaires.

Equipements des dépôts :

- Parkings autocars,
- Parking des véhicules du personnel
- Piste de lavage avec recyclage des eaux usées
- Station de distribution de carburant et additifs (cuve de 35 000 litres)
- Atelier
- Travée de travail
- Système de levage des véhicules
- Station de distribution des fluides
- Vestiaires et sanitaires
- Locaux administratifs
 - Bureaux d'exploitation
 - Secrétariat
 - Bureaux de direction
 - Salle de formation
- Pièce de prise de service
- Salle de repos et de restauration
- Vestiaires et sanitaires
- Local syndical

L'investissement des dépôts pourrait être supporté par une société immobilière et les loyers facturés à la SPL (estimation : 240 000 euros par an).

Le personnel de conduite

La SPL conformément à la Convention Collective Nationale du Transport (CCNT) reprendrait le personnel de conduite des délégataires actuels, affecté aux lignes reprises en direct. L'effectif serait d'environ 70 ETP (équivalent temps plein) soit près de 90 conducteurs.

Le personnel d'exploitation

Le personnel d'exploitation ne répondant pas aux critères de reprise du personnel comme pour les conducteurs, la SPL lancerait le recrutement des quatre agents de maîtrise nécessaire et du personnel administratif (accueil, secrétariat).

Le personnel d'atelier

Quatre mécaniciens seraient recrutés pour assurer la maintenance de premier niveau, ainsi que la préparation et le passage au contrôle technique des véhicules. Une extension de garantie des véhicules devrait limiter les coûts de maintenance.

L'organisation

L'organisation de la SPL s'appuierait sur les fondamentaux du métier et les fonctions qui en découlent, à savoir quatre services :

- Prospectives développement et qualité,
- Méthodes et développement,
- Exploitation,
- Administratif et financier.

Le premier participerait avec l'autorité organisatrice à la définition des objectifs généraux (politique des transports) et à la projection à long terme.

Le second traduit les objectifs généraux en plan de production annuel. Il assure la gestion prévisionnelle des moyens matériels et du personnel (graphicage, habillage etc.) et suivrait la réalisation de la production à l'aide de tableaux de bord.

Le troisième divisé en trois centres de régulation dont le principal situé à Albi, assurerait la production et adapterait les moyens tant humain que matériel à la situation réelle. Le suivi en temps réel du réseau sera effectué grâce à un SAEIV (Système d'aide à l'exploitation et information voyageurs) dès septembre 2013.

Le service administratif et financier serait mutualisé avec la SEM81 et toute autre structure, que le département serait amené à créer, par le biais d'un GIE. Tout dispositif permettant la mutualisation des coûts serait examinée en tant que besoin.

IV.6. Conclusion

En résumé dans le cadre de la poursuite de sa politique volontariste de développement des transports collectifs, le Département décide de se doter de sa propre société de transport. Sous forme de Société Publique Locale issue de la loi 2010-559 du 28 mai 2010, cette entreprise détenue à 100% par des capitaux publics se verra confier l'exploitation du réseau TARN Bus directement sans mise en concurrence. Désireux de proposer une solution transport à l'ensemble de la population Tarnaise, le Département veut profiter des économies d'échelle pour développer un réseau de transport à la demande en réutilisant les moyens mis en œuvre pour les services spéciaux scolaires des enfants handicapés. L'entrée dans le capital des communes et établissements publics de coopération intercommunale permettra de développer un partenariat efficace pour offrir des transports collectifs à tous.

Avec un budget transport annuel de plus de 20 millions d'euros, dont 7 affectés au réseau TARN Bus, le Conseil Général assurera, dans un premier temps, plus de 90% du chiffre d'affaire de la SPL. Le reste de l'activité, de type scolaire, périscolaire ou occasionnel pour le compte des collectivités actionnaires, permettra une optimisation des véhicules et une augmentation des volumes horaires du personnel de conduite.

La SPL offrira un service optimisé et de meilleure qualité pour un coût identique.

V. Répartition des missions entre le Conseil Général et la SPL

La vocation de la SPL transport est d'exploiter les services de transport que les collectivités actionnaires lui confient. Ces dernières lui délèguent la gestion de leurs réseaux sans pour autant lui transférer leurs compétences transport. La SPL ne se substitue donc en aucun cas aux collectivités et à leurs services techniques.

La création de la SPL transport n'aura donc que des répercussions marginales sur l'organisation de la Direction des transports du Département. Le directeur des transports actuellement contractuel pourra pour une part de son temps participer au démarrage de la SPL. Les missions seront réparties comme suit :

Missions du Conseil Général

- Définir la politique des déplacements (Objectifs et moyens)
- Définir la politique tarifaire ou homologuer les tarifs (art. L1221-5 code des transports)
- Définir les dessertes prioritaires en cas de perturbations (art. L1222-2)
- Assurer l'équilibre financier des contrats de délégation de services publics
- Contrôler la bonne exécution du service
- Contrôler les comptes du délégataire relatifs aux conventions de délégation
- Prononcer des sanctions à l'encontre de la SPL si des dysfonctionnements sont rencontrés
- Assurer la gestion des équipements des points d'arrêts (étude et aménagement)
- Assurer les relations partenariales avec les autres Autorités Organisatrices de transport (interopérabilité, harmonisation des réseaux etc.) qu'elles soient départementales ou régionales.

Missions de la SPL

- Elaborer l'offre de déplacement répondant aux objectifs fixés par les autorités organisatrices
- L'organisation, l'exploitation, (gestion du personnel, Entretien du matériel ...) la gestion et la commercialisation de l'ensemble des lignes des réseaux qui lui sont confiés.
- La promotion et la commercialisation des services de transport, ainsi que leur gestion financière et comptable et le cas échéant la perception des redevances auprès des usagers.
- L'accueil, l'information, le contrôle et la sécurité des usagers, l'organisation, la vérification et la mise en œuvre des autorisations d'accès des usagers au service.
- Le conseil et l'assistance aux collectivités dans le cadre de l'optimisation et de la consolidation des différents réseaux (TARN Bus, TAD etc.), ainsi que la maîtrise des évolutions du réseau existant.
- La mise en œuvre de toutes mesures visant à atteindre les objectifs de qualité définis avec les collectivités.

Au vu de tous ces éléments le mode de gestion du réseau départemental de ligne régulière le plus approprié semble être la gestion directe au travers d'une Société Publique Locale relevant de la loi n°2010-559 du 28 mai 2010. Les services de transports spéciaux scolaires feront à quelques exceptions près l'objet de marchés publics.

Je vous demande de bien vouloir :

- Adopter la création de la SPL transport « D'un point à l'autre »,
- Approuver le projet de statuts de la SPL ci-annexés,
- De vous prononcer en faveur d'une participation de 200 000 € au capital de la SPL « D'un point à l'autre » ,

- De m'autoriser à signer tous les documents nécessaires à la mise en place du capital de la SPL « D'un point à l'autre » et en tant que de besoins à accomplir toutes les formalités légales,
- D'inscrire les crédits nécessaires à une prochaine décision modificative budgétaire au chapitre 26 – article 261,
- Autoriser la Commission Permanente à procéder :
 - à la nomination du représentant permanent du Département aux assemblées d'actionnaires,
 - à la nomination des représentants du Département au conseil d'administration de la SPL
 - à toute nomination nécessaire au bon fonctionnement de la SPL