

Nombre de membres au Conseil Métropolitain : 101 titulaires – 42 suppléants	Conseillers en fonction : 101 titulaires – 42 suppléants	Conseillers présents : 66 Dont suppléant(s) : 0 Pouvoirs : 15 Absent(s) excusé(s) : 28 Absent(s) : 7
-----------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Date de convocation : 26 septembre 2023

Vote(s) pour : 71
Vote(s) contre : 10
Abstention(s) : 0

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL METROPOLITAIN

Séance du Lundi 2 octobre 2023,

Sous la présidence de Monsieur François GROSDIDIER, Président de Metz Métropole, Maire de Metz, Membre Honoraire du Parlement.

Secrétaire de séance : Pascal GAUTHIER.

Point n° 2023-10-02-CM-4 :

Renouvellement du mode de gestion du réseau de transport public de voyageurs de Metz Métropole.

Rapporteur : Madame Béatrice AGAMENNONE

Le Conseil,
Les Commissions entendues,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,
VU le Code de la Commande Publique,
VU le Code des transports,
VU l'avis favorable de la commission consultative des services publics locaux en date du 25 septembre 2023,
VU le rapport présenté et annexé à la présente délibération, conformément aux dispositions de l'article L.1411-4 du CGCT,
VU les éléments de préfiguration de la Société d'Economie Mixte à Opération Unique présentés dans le rapport ci-annexé,
CONSIDERANT que l'actuel contrat de concession entre les Transports de l'Agglomération de Metz Métropole et cette dernière arrive à échéance,
CONSIDERANT qu'il appartient au Conseil de se prononcer sur le choix du mode de gestion du service de transport urbain de voyageurs,

ARTICLE 1 : APPROUVE le principe de la délégation de service public avec constitution d'une SEMOP pour l'exploitation du réseau de transport public de voyageurs de Metz Métropole,
ARTICLE 2 : APPROUVE les caractéristiques de l'exploitation que devra assurer la Société d'Economie Mixte à Opération Unique concessionnaire, décrites dans le rapport ci-annexé,
ARTICLE 3 : APPROUVE le principe de la création d'une Société d'Economie Mixte à Opération Unique reposant sur un système moniste ayant pour objet social l'exploitation d'un réseau de transport urbain de voyageurs et dont la Métropole détiendra 60 % du capital,
ARTICLE 4 : DECIDE de l'attribution d'une indemnité de 200 000 euros TTC aux candidats non retenus ayant remis une offre finale,
ARTICLE 5 : AUTORISE Monsieur le Président, ou son représentant, à lancer et à conduire la procédure de consultation, en vue de l'attribution de la délégation de service public avec constitution d'une SEMOP pour l'exploitation du réseau de transport public de voyageurs de Metz

Métropole, et à accomplir tous les actes préparatoires à la passation du contrat,
ARTICLE 6 : AUTORISE Monsieur le Président, ou son représentant, à signer l'ensemble des documents et pièces nécessaires à la bonne exécution de la présente délibération.

Metz, le 3 octobre 2023

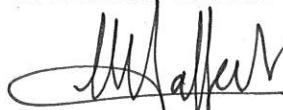
Le Secrétaire de séance



Pascal GAUTHIER
Directeur Général des Services



Pour extrait conforme
Pour le Président et par délégation
La Secrétaire Générale



Marjorie MAFFERT-PELLAT

CONCESSION DE SERVICE PUBLIC AVEC CONSTITUTION D'UNE SEMOP POUR
L'EXPLOITATION DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DE VOYAGEURS DE METZ
METROPOLE

**RAPPORT DE PRESENTATION SUR LES MODES DE
GESTION ET SUR LE PRINCIPE DE LA CONCESSION DE
SERVICE PUBLIC AVEC CONSTITUTION D'UNE SEMOP
POUR L'EXPLOITATION DU RESEAU DE TRANSPORT
PUBLIC DE VOYAGEURS DE METZ METROPOLE**

SOMMAIRE

Article 1. Préambule.....	2
Article 2. Les caractéristiques principales du projet envisagé	2
2.1 Le réseau existant.....	2
2.2 Les enjeux de la future exploitation du réseau de METZ METROPOLE.....	2
Article 3. Les modes de gestion possibles.....	4
3.1 La méthode de détermination des modes de gestion envisageables.....	4
3.2 Le choix d'une gestion externalisée du service	4
3.3 Le choix du contrat support de l'externalisation du service	4
3.4 Le choix du type d'opérateur auprès duquel le service sera externalisé.....	6
3.5 Synthèse	7
Article 4. Justification du recours à un contrat de délégation de service public avec constitution d'une SEMOP.....	8
Article 5. Caractéristiques du CONTRAT DE CONCESSION avec constitution d'une SEMOP.....	9
5.1 Principales caractéristiques de la SEMOP concessionnaire	9
5.2 Description générale du service rendu par le concessionnaire	9
5.3 Rémunération.....	10
5.4 Durée du CONTRAT DE CONCESSION.....	10
5.5 Impact sur le personnel.....	11
5.6 Modalités de contrôle.....	11
5.7 Les sanctions	12
5.8 Fin du contrat	13
5.9 La procédure à mettre en œuvre	13
Article 6. Conclusion	14

Article 1. Préambule

METZ METROPOLE est autorité organisatrice de la mobilité dans son ressort territorial.

A ce titre, elle est compétente pour organiser des services de transports publics.

METZ METROPOLE a attribué à la SAEML TAMM une délégation de service public pour l'exploitation de services de transport public urbain et de transport de personnes à mobilité réduite.

Cette délégation de service public prend fin le 31 décembre 2024 et la continuité du service doit être assurée.

Dans ce contexte, les réflexions menées par METZ METROPOLE, exposées dans le présent rapport, ont abouti à la conclusion selon laquelle le mode de gestion le plus adapté à l'exploitation du réseau de transport public de voyageurs de METZ METROPOLE est la convention de délégation de service (« CONTRAT DE CONCESSION ») avec constitution d'une société d'économie mixte à opération unique (« SEMOP »), conformément aux dispositions des articles L.1541-1 et suivants du code général des collectivités territoriales (« CGCT »).

Dans cette optique, et conformément aux dispositions de l'article L. 1411-4 du code général des collectivités territoriales (« CGCT »), la Commission consultative des services publics locaux (« CCSPL ») a été sollicitée pour avis préalablement à la décision de l'assemblée délibérante sur le principe du recours à la délégation de service public.

Le présent rapport a pour objet de permettre au Conseil Métropolitain de se prononcer, au vu notamment de l'avis de la CCSPL, sur le principe du recours au CONTRAT DE CONCESSION et sur les caractéristiques des prestations que devra assurer le CONCESSIONNAIRE.

Cela étant exposé, il est rappelé les caractéristiques principales du projet envisagé.

Article 2. Les caractéristiques principales du projet envisagé

2.1 Le réseau existant

Metz Métropole mène une politique d'optimisation et de développement de l'offre de transport public et de services à la mobilité.

Cette politique est conduite, en coopération avec les autres AOM, principalement la Région Grand Est au titre de l'accessibilité de la métropole en train et en car, les intercommunalités voisines se saisissant progressivement de leur nouvelle compétence d'Autorité Organisatrice.

Metz Métropole dispose déjà d'une architecture de réseau solide. En effet, la réalisation des deux premières lignes de METTIS, structure centrale du réseau, a donné une impulsion forte à la croissance de l'offre et au développement de la fréquentation.

2.2 Les enjeux de la future exploitation du réseau de METZ METROPOLE

Le réseau de transport existant est un réseau solide, qui a vocation à se développer. Cependant, certaines fragilités apparaissant, doivent être appréhendées dans une perspective de moyen et long terme.

Des difficultés à pourvoir les besoins en conducteurs

À Metz comme dans toute la France, le métier de la conduite est un métier en tension. S'y ajoute la proximité du Luxembourg, qui structurellement offre des niveaux de rémunération plus élevés qu'en France et génère, de façon durable, des besoins considérables de conducteurs pour mettre en œuvre sa politique de développement massif des transports en commun. Mettre en œuvre les

moyens nécessaires pour disposer de l'effectif de conduite nécessaire à la production du service constitue un exercice difficile, mais surtout un enjeu majeur pour le futur exploitant du réseau.

Diminuer le taux de panne du matériel

Les lignes METTIS constituent l'épine dorsale du réseau. La qualité de service est une clé de l'attractivité de l'offre proposée au public. En dépit de l'attention portée à la maintenance par l'opérateur, le taux de panne sur le matériel de grande capacité est important. Les véhicules sont très sollicités et avancent en âge. La maîtrise de leur fiabilité et de leur disponibilité est un véritable défi.

Faire face aux besoins grandissants des usagers en services numériques

Différentes évolutions numérique et servicielles sont en cours ou attendues, portant sur les systèmes de billettique et plus globalement l'évolution des modes de paiement (*open payment*, CB2D), l'Aide à l'Exploitation (SAE), l'information numérique temps réelle des usagers (déploiement de Bornes d'Information Voyageurs), ou encore une application numérique plus performante. L'ensemble de ces services est désormais indispensable que ce soit pour les usagers, l'exploitation du réseau, ou encore un pilotage plus efficient de l'offre globale de transport par la Métropole. Une mise en oeuvre réussie de ces nouveaux outils constitue un élément clé pour assurer une qualité de service globale sur le territoire.

C'est face à ces défis que Metz Métropole doit projeter l'exploitation de son réseau pour les prochaines années, tout en intégrant la mise en oeuvre de plusieurs actions structurantes pour l'organisation et la gestion de ce réseau.

Un réseau amené à évoluer à court terme

Metz Métropole a engagé les procédures pour l'aménagement d'une troisième ligne METTIS. Elle va donc mener avec son opérateur un exercice déjà réussi avec METTIS A et B : maîtriser le déploiement d'un axe lourd et restructurer le réseau. De nouveaux éléments à prendre en considération vont conduire à accroître significativement l'ampleur du défi opérationnel.

En termes de conception du réseau il importe de répondre à l'évolution de l'agglomération qui devient davantage multipolaire. La conception radioconcentrique du réseau, sans être disqualifiée, ne suffit plus à répondre à l'ensemble des besoins de mobilité, aux ambitions de gain de part de marché du transport public et aux attentes des communes et des habitants.

S'agissant de la qualité de service, il est désormais attendu qu'elle soit homogène sur l'ensemble des lignes du réseau, que ces dernières soient opérées directement par l'exploitant ou dans le cadre de contrats de sous-traitance. Le déploiement des nouveaux outils numériques (système d'aide à l'exploitation) sur l'ensemble des moyens matériels utilisés pour rendre le service doit permettre d'atteindre cet objectif.

Le défi du verdissement progressif de la flotte

Metz Métropole s'engage dans une mutation énergétique structurée autour de l'achat de Bus à Haut Niveau de Service mus à l'hydrogène vert pour équiper la future ligne METTIS C. Cette démarche s'inscrit dans le cadre du développement d'un écosystème territorial hydrogène promu par l'ADEME dans le cadre de son dernier appel à projets. Parallèlement au projet hydrogène, le renouvellement de la flotte de bus conduira à l'électrification d'une partie de la flotte de bus classiques.

Par conséquent, les principaux enjeux identifiés au titre des prochaines années sont :

- Enjeux de service : assurer les ressources humaines suffisantes pour offrir une bonne qualité de service et la faire progresser, garantir l'attractivité des métiers, reconfigurer le réseau en intégrant la troisième ligne de BHNS ;
- Enjeux de maîtrise technique et opérationnelle : déploiement de la troisième ligne de BHNS et la mise en oeuvre du réseau reconfiguré, assurer la transition énergétique et maîtriser des technologies récentes et nouvelles, renforcer la filière maintenance ;

- Enjeux économiques et de performance : réussir la captation de nouveaux clients en portant l'accompagnement aux changements d'habitude, assurer la performance et la qualité de service pour atteindre les objectifs de fréquentation et de recettes, maîtriser l'équilibre financier et économique du service tout en maintenant une politique ambitieuse de mobilités ;
- Enjeux de pilotage et de management : disposer d'un encadrement compétent en vue d'assurer un dialogue social performant, veiller à l'attractivité de l'entreprise comme employeur, améliorer la gouvernance.

Article 3. Les modes de gestion possibles

3.1 La méthode de détermination des modes de gestion envisageables

La détermination du mode de gestion suppose de se positionner sur quatre points distincts :

- Le choix d'une gestion directe ou externalisée du service (régie / contrat) ;
- Le choix du contrat support de l'externalisation de la gestion du service (marché public / concession) ;
- Le choix du type d'opérateur auprès duquel le service sera externalisé (société publique de type société publique locale (SPL), société d'économie mixte de type SEM à opération unique, opérateur privé).

La synthèse de cette analyse est restituée ci-après.

3.2 Le choix d'une gestion externalisée du service

Premièrement, il appartient à METZ METROPOLE de décider si elle souhaite gérer directement ou externaliser auprès d'un tiers la gestion du service.

S'agissant des services de transports publics de personnes, l'article L1221-7 du Code des transports précise qu'une régie de transports a pour objet « *d'exploiter des services de transports publics de personnes, qu'ils soient urbains ou routiers non urbains, et, à titre accessoire, toutes activités de transports ou connexes à celui-ci, effectuées à la demande ou avec l'accord de l'autorité organisatrice* ».

La gestion directe du service implique la constitution d'une régie, laquelle suppose :

- D'importants moyens matériels et humains pour assurer la gestion intégrale du service, à la fois dans l'exploitation technique et le suivi administratif du contrat ;
- Le portage par METZ METROPOLE de l'ensemble des risques juridiques, techniques, financiers et sociaux du service.

Les différentes formes de régies ne permettent pas le jeu de la concurrence, n'emportent pas de transfert de risques et n'autorisent pas la mobilisation d'un opérateur de transport dont l'expérience peut être bénéfique au service rendu et utile pour le verdissement de la flotte.

La gestion du service étant actuellement externalisée, cela supposerait que METZ METROPOLE puisse en outre avoir la capacité de reprendre la gestion d'ici à l'expiration du contrat actuel.

Il convient donc pour METZ METROPOLE de privilégier l'externalisation de la gestion du service.

3.3 Le choix du contrat support de l'externalisation du service

L'externalisation de la gestion du service suppose ensuite de définir le type de contrat ayant vocation à supporter l'externalisation du service.

Sur ce point, deux montages sont traditionnellement opposés en matière de mobilité : le recours à un marché public et le recours à une délégation de service public (le recours à un marché de partenariat n'étant aucunement adapté à la seule gestion d'un service public).

3.3.1 Le recours à un marché public

Conformément à l'article L.1111-1 du code de la commande publique (CCP), un marché public est :

« Un contrat conclu par un ou plusieurs acheteurs soumis au présent code avec un ou plusieurs opérateurs économiques, pour répondre à leurs besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services, en contrepartie d'un prix ou de tout équivalent ».

Dès lors qu'il implique la réalisation de prestations distinctes, le marché public doit donner lieu à allotissement.

La durée du contrat doit être fixée en tenant compte de l'obligation d'assurer une remise en concurrence périodique.

Dans le cadre de l'exploitation d'un service public de transport, le titulaire du marché public est rémunéré par l'Autorité organisatrice sur la base de prix figurant dans le marché.

Autrement dit, quel que soit le résultat de son activité, le prestataire ne subit pas les conséquences financières et est rémunéré à hauteur du prix contractuellement défini à l'acte d'engagement. Les aléas sont directement supportés par l'Autorité organisatrice, une augmentation ou une diminution du nombre de voyageurs n'entraînant aucune conséquence sur la rémunération forfaitaire de l'entreprise.

La rémunération du prestataire n'est pas liée aux résultats d'exploitation du service. Elle couvre les charges d'exploitation de l'entreprise sur la base d'une offre de service donnée.

La passation d'un marché public ne transfère ainsi pas le risque commercial, qui resterait donc supporté par l'autorité organisatrice.

Un tel mode de gestion conduit à la nécessaire implication pratique et matérielle de l'Autorité organisatrice dans la gestion quotidienne du service du fait des risques économiques, techniques, juridiques et comptables qu'elle devra conserver, ainsi que de l'organisation des services nécessaires au suivi de l'exécution du marché.

Si la conclusion d'un marché public présente l'avantage, pour l'Autorité organisatrice, de faire exécuter le service par un prestataire privé, tout en conservant un contrôle étroit sur le service et en définissant les modalités d'exécution du service, le marché public de services :

- Doit donner lieu à allotissement et ne permet pas de confier à un tiers la gestion globale de prestations distinctes ;
- Apparaît peu responsabilisant pour le titulaire ;
- Fait peser sur METZ METROPOLE l'intégralité des risques d'exploitation – dont notamment les risques commerciaux.

Il convient donc pour METZ METROPOLE de ne pas recourir au marché public.

3.3.2 Le recours à une délégation de service public

Conformément à l'article L.1121-1 du code de la commande publique (CCP) :

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

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

La délégation de service public mentionnée à l'article L.1411-1 du code général des collectivités territoriales est une concession de services ayant pour objet un service public et conclue par une collectivité territoriale, un établissement public local, un de leurs groupements, ou plusieurs de ces personnes morales (article L.1121-3 du CCP).

La caractéristique de la concession de service public tient à la notion de « risque lié à l'exploitation » qui fonde le critère de distinction avec un marché public.

Le délégataire exploite à ses risques et périls le service et sa rémunération est liée aux résultats de l'exploitation.

Le contrat définit des obligations qui garantissent que l'activité continuera à répondre aux exigences du service public (continuité, égalité, mutabilité), la collectivité devant veiller au respect de ces obligations et en sanctionner la violation.

L'autorité concédante transfère la responsabilité du service mais en conserve le contrôle.

3.4 Le choix du type d'opérateur auprès duquel le service sera externalisé

Troisièmement, il convient pour METZ METROPOLE de déterminer le type d'opérateur auquel elle souhaite confier l'exécution du service.

Outre la mise en concurrence auprès des opérateurs privés (SEM ou opérateurs économiques) qui viendraient se porter candidat à l'attribution du contrat, METZ METROPOLE peut envisager de confier le contrat à une société d'économie mixte à opération unique spécifiquement dédiée à l'exécution du contrat ou à une société publique locale.

3.4.1 La contractualisation avec une société d'économie mixte à opération unique

METZ METROPOLE pourrait envisager de confier l'exécution du contrat à une société spécifiquement dédiée à cette fin, laquelle sera constituée sous la forme d'une société anonyme d'économie mixte, société de droit privé associant le cas échéant un groupement de collectivités et au moins un opérateur économique.

Il s'agit du mécanisme de la SEM à opération unique (SEMOP), prévu à l'article L.1541-1 du CGCT, lequel permet d'associer au sein du capital d'une même société en charge de l'exécution d'un contrat public :

- Une collectivité locale (ou un groupement de collectivités locales) qui devra détenir entre 34 et 85 % du capital social, METZ METROPOLE pouvant donc faire librement le choix de rester majoritaire au capital ;
- Un ou plusieurs opérateurs privés, lesquels peuvent donc être majoritaires (à la différence du droit commun des sociétés d'économie mixte) ; il peut être noté que la participation au capital d'une SEM à opération unique est donc directement liée à la capacité des actionnaires potentiels à offrir sur le marché économique la réalisation de travaux ou d'ouvrages, la fourniture de produits ou la réalisation de prestation de services, c'est-à-dire plus généralement qui exercent une activité économique sur un marché concurrentiel.

Ce mécanisme présente l'intérêt de placer METZ METROPOLE au plus près de l'exécution du service, en lui permettant de bénéficier d'un droit de regard « permanent » sur les décisions prises en vue de l'exécution du contrat, y compris sur les décisions financières (partage des bénéfices par exemple), tout en bénéficiant du savoir-faire des opérateurs économiques coactionnaires.

Elle suppose toutefois un fort degré d'ingénierie contractuelle et de suivi de l'exécution du service.

3.4.2 Le recours à une SPL

METZ METROPOLE pourrait également envisager de confier l'exécution du contrat à une société publique locale au capital exclusivement public.

Conformément aux dispositions de l'article L.1531-1 du CGCT, la SPL est constituée sous la forme d'une société anonyme au capital exclusivement public, soumise au Code de commerce pour l'essentiel, à l'exception des dispositions spécifiques aux SPL, qui sont prévues par le CGCT.

Les SPL sont « compétentes pour (...) exploiter des services publics à caractère industriel et commercial ou toutes autres activités d'intérêt général ».

L'objet social des SPL est encadré par les mêmes règles qui régissent les interventions économiques des collectivités territoriales et de leurs groupements. En effet, si les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent créer des SPL dans des secteurs variés, elles ne peuvent le faire que dans le cadre des compétences qui leur sont attribuées par la loi.

Le recours à une SPL suppose donc :

- Une gestion exclusivement publique du service à l'exclusion de toute participation privée ;
- Une cogestion limitée aux seules personnes publiques disposant de compétences complémentaires.

Le recours à une SPL suppose en conséquence de trouver un autre acteur public compétent en matière de mobilité et désireux de prendre des participations au sein du capital d'une société publique locale auprès de laquelle il pourrait externaliser la gestion des services dont il a la charge. Ce choix implique également de renoncer à la présence d'un partenaire technique expert privé.

Pour l'ensemble de ces raisons, la mise en place d'une SPL doit être écartée.

3.5 Synthèse

	Points forts	Limites
Régie	Transparence et maîtrise du service Pas de procédure de mise en concurrence	Absence de l'expertise technique d'un opérateur Nécessité d'un personnel propre spécialisé Ensemble des risques supportés par METZ METROPOLE
Marché public	Transparence et maîtrise du service Transfert des risques liés à l'exploitation technique	Obligation d'allotissement Pas forcément de possibilité de négocier avec les candidats Durée du contrat relativement courte (3-5 ans) impliquant une remise en concurrence périodique Prise en charge des risques financiers par METZ METROPOLE

Délégation de service public	<p>Contrat global</p> <p>Responsabilité et transfert du risque au titulaire</p> <p>Rémunération liée aux résultats d'exploitation</p> <p>Expertise technique apportée par un opérateur</p> <p>Contrat longue durée</p>	<p>Externalisation du service public</p> <p>Maîtrise du service plus réduite</p>
Délégation de service public avec constitution d'une SEMOP	<p>Idem DSP</p> <p>Contrôle et implication renforcée de METZ METROPOLE</p>	<p>Externalisation du service public</p> <p>Portage des risques par METZ METROPOLE à hauteur de sa participation au capital</p> <p>Forte ingénierie contractuelle</p>
Constitution d'une SPL	<p>Gestion publique du service à travers un outil évolutif et de coopération</p>	<p>Suppose la mise en place d'une coopération avec a minima une autre personne publique</p> <p>Absence de l'expertise technique d'un opérateur</p>

Article 4. Justification du recours à un contrat de délégation de service public avec constitution d'une SEMOP

Eu égard à l'étude des modes de gestion envisageables, la délégation de service public avec constitution d'une SEMOP apparaît comme étant le mécanisme le plus adapté.

La gestion de réseau de transport a jusqu'alors été effectuée dans le cadre d'une gestion externalisée.

METZ METROPOLE ne dispose donc pas actuellement du savoir-faire et des moyens matériels et humains pour permettant de gérer directement son service public des transports en régie.

Le choix d'un marché public de service serait peu responsabilisant pour le titulaire du contrat et conduirait METZ METROPOLE à conserver une grande partie des risques d'exploitation, et à procéder à un allotissement de prestations, sur une durée plus courte.

Le choix d'une délégation de service public permettra donc à METZ METROPOLE de continuer à externaliser la couverture des risques industriels et commerciaux.

La délégation de service public permet une gestion aux risques et périls d'un opérateur économique, ce qui conduit à une prise en charge par le délégataire de tout ou partie de :

- L'aléa économique, tenant à l'évolution de l'activité ;
- L'aléa financier, tenant à la gestion de l'activité d'exploitation et à la gestion des investissements prévus au contrat ;
- L'aléa technique, tenant à l'obligation de maintenir le bon fonctionnement continu du service, et au déploiement des évolutions technologiques complexes (notamment la motorisation hydrogène). Le délégataire sera responsable à la fois aux niveaux contractuel et réglementaire de la qualité du service public et du bon fonctionnement des biens nécessaires au service et dont il aura la responsabilité.

Par ailleurs, METZ METROPOLE a émis la volonté de participer à une société dédiée à l'exploitation du futur service, pour conserver la maîtrise de la gouvernance, et de partager les risques avec un opérateur privé, auprès duquel elle entend externaliser la gestion du service.

Le recours au mécanisme de la SEMOP apparaît donc approprié, au détriment d'une simple procédure permettant aux opérateurs économiques (opérateurs privés ou SEM) de répondre, en ce qu'il est susceptible de favoriser la concurrence.

Il ressort ainsi de l'analyse que la délégation de service public avec constitution d'une SEMOP est bien appropriée au service et aux enjeux, et offre les meilleures garanties pour assurer la continuité du service.

Article 5. Caractéristiques du contrat de concession avec constitution d'une SEMOP

5.1 Principales caractéristiques de la SEMOP concessionnaire

5.1.1 Principales caractéristiques de la SEM à opération unique concessionnaire

1° Objet social

L'objet social de la SEMOP sera confondu avec l'objet du contrat de délégation de service public qui lui sera confié et dont elle aura en charge l'exécution.

2° Durée de la SEM à opération unique

La durée de la SEMOP sera confondue avec la durée du contrat de concession unique qui lui sera confié et dont elle aura en charge l'exécution.

3° Répartition du capital social

METZ METROPOLE détiendra 60 % du capital social de la SEMOP.

4° Règles de gouvernance

La SEMOP pourrait être organisée sous la forme d'une société anonyme selon un système moniste dissocié (Conseil d'administration et Président/Directeur général).

Le Conseil d'administration serait alors composé d'un nombre de sièges attribués en proportion du pourcentage de capital détenu par chacun des actionnaires.

Les fonctions de Président et de Directeur général devraient être dissociées.

Le président du Conseil d'administration sera un représentant de METZ METROPOLE, conformément aux dispositions de l'article L.1541-1 du CGCT.

5° Règles de dévolution de l'actif et du passif

Les biens nécessaires au fonctionnement du service concédé reviendront à METZ METROPOLE en fin de contrat, charge à ce dernier le cas échéant de les remettre par la suite à disposition d'un nouvel opérateur.

5.2 Description générale du service rendu par le concessionnaire

La SEMOP concessionnaire aura pour mission la gestion et l'exploitation du service public des transports publics de personnes.

Le Délégué aura à charge :

- La gestion et l'exploitation du service public de transport, notamment des services réguliers de transport public de personnes, des services de transports scolaires et des

- services de Transports A la Demande (TAD) et de Transport de Personnes à Mobilité Réduite (TPMR) ; les navettes gratuites ou payantes ;
- La gestion de la relation clientèle et commerciale avec les usagers, comprenant notamment la gestion des réservations et des réclamations, y compris pour les services TAD et TPMR ;
 - La fourniture de l'ensemble des moyens et matériels nécessaires à l'exploitation, autres que les biens mis à disposition par l'Autorité Organisatrice ;
 - La gestion du personnel et la reprise du personnel affecté au service public dans les conditions prévues par la loi et la convention collective applicable ;
 - L'entretien et la maintenance des véhicules, des biens affectés aux services et de l'ensemble des biens, mobiliers et immobiliers nécessaires à l'exploitation mis à disposition de l'Autorité Organisatrice et ceux mis à disposition par le Délégué ;
 - La politique commerciale avec la mise en œuvre des actions d'information de la clientèle et la promotion des services du réseau ;
 - Un devoir de conseil notamment, les propositions relatives aux adaptations du réseau, en termes d'offre et de tarifs ;
 - Les études diverses relatives à des évolutions du réseau ;
 - L'assistance à l'Autorité Organisatrice pour la réalisation des investissements nécessaires à l'exploitation du service ;
 - L'exploitation de services exceptionnels de transport (commémorations, fêtes, expositions, évènementiels divers.) ;
 - La gestion (administrative, commerciale et service) des services de transports scolaires.

Le détail des prestations et l'ensemble des obligations du concessionnaire feront l'objet d'une description lors de l'établissement du dossier de consultation des entreprises.

5.3 Rémunération

Le Délégué assume le risque industriel et le risque commercial d'exploitation du service.

Le Délégué s'engage pour les différentes années du Contrat sur un niveau de charges d'exploitation et de recettes.

Le Délégué perçoit une rémunération partagée entre :

- La rémunération liée au financement des investissements (amortissements et frais financiers) ;
- La rémunération liée à l'exploitation du réseau, dont le montant est indexé chaque année.

La rémunération du Délégué liée à l'exploitation est ajustée d'un certain nombre de mécanismes financiers liés à l'évolution de l'offre, à la non-réalisation de service, aux systèmes de qualité de service, de pénalités, d'intéressements (recettes, fréquentation...) ou encore de partage de gains de productivité.

5.4 Durée du CONTRAT DE CONCESSION

Aux termes de l'article R.3114-1 du CCP, pour la détermination de la durée du contrat de concession, les investissements s'entendent comme les investissements initiaux ainsi que ceux devant être réalisés pendant la durée du contrat de concession, lorsqu'ils sont nécessaires à l'exploitation des travaux ou des services concédés.

Sont notamment considérés comme tels les travaux de renouvellement, les dépenses liées aux infrastructures, aux droits d'auteur, aux brevets, aux équipements, à la logistique, au recrutement et à la formation du personnel.

Aux termes de l'article R.3114-2 du Code de la commande publique, lorsque la durée des contrats de concession est supérieure à 5 ans, la durée ne doit pas excéder le temps raisonnable escompté par le concessionnaire pour qu'il amortisse les investissements réalisés pour l'exploitation des ouvrages ou services avec un retour sur les capitaux investis, compte tenu des investissements nécessaires à l'exécution du contrat.

Compte tenu des investissements mis à la charge du Concessionnaire mais également des évolutions structurantes qui vont avoir lieu durant l'exécution du futur Contrat et qui vont nécessiter de la part du futur Opérateur un temps suffisant pour lui permettre le déploiement et la montée en puissance de la troisième ligne METTIS de même que l'accompagnement à l'évolution de la structuration du nouveau réseau ainsi que l'accompagnement à la transition énergétique et à la maîtrise des nouvelles technologies, il est proposé une durée de Contrat de 10 ans.

5.5 Impact sur le personnel

En application de l'article L.1224-1 du code de travail, les contrats de droit privé des salariés actuellement affectés au service de transports en commun seront automatiquement transférés au futur délégataire.

5.6 Modalités de contrôle

METZ METROPOLE, en tant qu'autorité délégante, conservera le contrôle du service et devra obtenir de la SEMOP concessionnaire tous les renseignements nécessaires à l'exercice de ses droits et obligations, et ce, dans tous les domaines : technique, comptable, environnement, etc.

L'information du public devra faire l'objet d'une proposition spécifique du concessionnaire. Il devra y associer des représentants de METZ METROPOLE.

Le délégataire sera ainsi soumis à de nombreuses mesures de contrôle relevant à la fois des obligations contractuelles et des obligations réglementaires assorties de sanctions.

En outre, le mécanisme de la SEMOP présente l'intérêt de placer METZ METROPOLE au plus près de l'exécution du service, en lui permettant de bénéficier d'un droit de regard « permanent » et d'un pouvoir décisionnaire sur l'actes pris en vue de l'exécution du contrat, y compris sur les décisions financières.

5.6.1 Les mesures de contrôle susceptibles d'être mises en œuvre

METZ METROPOLE pourra à tout moment mettre en place un contrôle technique soit par ses propres services techniques, soit dans le cadre d'un marché de contrôle spécifique avec production de rapports trimestriels et annuels, voire mensuels.

Elle pourra en outre mandater un bureau financier, comptable et juridique spécialisé afin d'effectuer, sur la base des informations transmises concernant l'exercice de l'année précédente, un contrôle relatif notamment :

- À la sincérité des comptes produits par le CONCESSIONNAIRE ;
- À l'évolution des charges et des produits ;

- À l'utilisation des comptes de gros entretien et renouvellement à son évolution financière et comptable ;
- Au respect des obligations contractuelles du concessionnaire.

Ce contrôle s'effectuera sur la base des pièces comptables et juridiques produites par le concessionnaire et sur place au siège du CONCESSIONNAIRE.

5.6.2 Le contrôle réglementaire du délégataire

Conformément aux dispositions de l'article L3131-5 du Code de la commande publique et de l'article L. 1411-3 du code général des collectivités territoriales, le concessionnaire produira chaque année un rapport comportant notamment les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution du contrat de concession et une analyse de la qualité des ouvrages ou des services.

Ces rapports comprendront également tous les éléments et informations permettant d'apprécier les conditions d'exécution du service public. Le contrôle du service par les élus et la population.

Le Président mettra, chaque année, à l'ordre du jour de l'assemblée délibérante, le rapport du délégataire.

Le contenu de ces rapports devra respecter à minima les dispositions des articles R3131-2 et suivants du CCP ainsi que celles prévues contractuellement.

5.6.3 Un contrôle renforcé

Indépendamment de l'obligation de production périodique d'informations par celui qui exécute le service public, le contrôle de METZ METROPOLE sera renforcé par sa position d'actionnaire

Il sera organisé par des dispositions contractuelles et statutaires strictes.

Il est assorti de sanctions spécifiques.

5.7 Coût prévisionnel global de l'opération

La valeur du contrat est estimée à 940 000 000 euros HT sur les 10 années se décomposant sur les bases des estimations suivantes : 823 000 000 euros HT en fonctionnement et 114 000 000 euros HT en investissements.

Le coût supporté par la Métropole intégrera sa participation au capital de la société à hauteur de 60 % et le versement de sa contribution financière forfaitaire prévue au contrat.

5.8 Les sanctions

Dans le cadre du futur contrat, METZ METROPOLE aura la possibilité de prévoir des sanctions applicables en cas de manquements du concessionnaire à ses obligations contractuelles.

Ces sanctions pourront aller, selon les cas, de sanctions pécuniaires à la sanction résolutoire.

5.8.1 Sanctions pécuniaires : pénalités

Des sanctions adaptées à chaque manquement du délégataire seront prévues par le CONTRAT DE CONCESSION.

Le CONTRAT DE CONCESSION pourra prévoir notamment une pénalité en cas de retard ou de carences du CONCESSIONNAIRE dans l'exécution de ses obligations contractuelles. METZ

METROPOLE pourrait alors infliger de plein droit ces pénalités à définir dans le CONTRAT DE CONCESSION.

Les conditions et modalités de mise en œuvre de ces sanctions seront définies dans le CONTRAT DE CONCESSION, étant précisé que l'actionnaire opérateur économique aura vocation à supporter les conséquences de ces sanctions.

5.8.2 Sanctions coercitives : l'exécution d'office et la mise en régie provisoire.

Si le CONCESSIONNAIRE ne réalise pas l'entretien des ouvrages et des installations nécessaires à l'exploitation du service, METZ METROPOLE pourrait procéder ou faire procéder aux frais du concessionnaire, à l'exécution d'office des travaux nécessaires au fonctionnement du service, dans les conditions définies par le CONTRAT DE CONCESSION.

En cas de faute grave, notamment si la sécurité publique venait à être compromise ou si le service n'était exécuté que partiellement, METZ METROPOLE pourrait mettre le service délégué en régie provisoire dans les conditions définies par le CONTRAT DE CONCESSION.

5.8.3 Sanction résolutoire : la déchéance.

Le CONCESSIONNAIRE pourrait être déchu du CONTRAT DE CONCESSION notamment :

- En cas de fraude ou de malversation de sa part ;
- En cas de faute d'une particulière gravité et, notamment, en cas d'interruption totale ou partielle du service pendant une durée supérieure à une période à définir dans la convention ou, si du fait du délégataire, la sécurité publique venait à être compromise.

5.9 Fin du contrat

5.9.1 Sort des biens en fin de contrat

Au terme du CONTRAT DE CONCESSION, et ce, pour quelque raison que ce soit, l'ensemble des biens, équipements et installations nécessaires à l'exploitation du service public, seront remis par le concessionnaire à METZ METROPOLE en bon état d'entretien, compte tenu de leur usage, selon les modalités et aux conditions à définir dans le CONTRAT DE CONCESSION.

Les biens de retour feront retour à METZ METROPOLE en fin de contrat. Les conditions de remise des biens de retour seront définies dans les dispositions contractuelles du CONTRAT DE CONCESSION.

Les biens de reprise pourront être repris par METZ METROPOLE selon les modalités qui seront précisées dans le CONTRAT DE CONCESSION. Il s'agit des biens financés par le délégataire qui ne sont pas directement nécessaires à l'exploitation du service.

5.10 La procédure à mettre en œuvre

Au vu de présentation qui précède, il est proposé au Conseil Métropolitain de décider d'engager une procédure de publicité et de mise en concurrence conformément aux articles L. 3111-1 et suivants et R. 3111-1 et suivants du Code de la commande publique, pour l'attribution du CONTRAT DE CONCESSION avec constitution d'une SEMOP.

Cette procédure se déroulera selon les étapes suivantes :

- Décision sur le principe du recours au CONTRAT DE CONCESSION avec constitution d'une SEMOP et le lancement de la procédure, objet de la délibération donnant lieu au présent rapport ;

- Envoi et publication de l'appel à candidatures ;
- Au vu des dossiers de candidatures, la Commission de délégation de service public (« CDSP ») dressera la liste des candidats recevables ;
- Après examen des offres, au vu de l'avis de la CDSP, il sera engagé librement toute discussion utile (négociation) avec un ou plusieurs de ces candidats ;
- Réception, analyse et choix du Président sur les offres finales ;
- L'assemblée délibérante aura en fin de procédure à délibérer sur le choix du Président au regard des documents qui seront communiqués aux conseillers 15 jours avant ;
- Constitution de la SEMOP ayant comme actionnaires METZ METROPOLE et l'actionnaire opérateur économique sélectionné ;
- Signature du contrat avec la SEMOP.

Article 6. Conclusion

Compte tenu des objectifs de METZ METROPOLE et des contraintes afférentes à l'exploitation du réseau de transport public de voyageurs de METZ METROPOLE, la solution d'un CONTRAT DE CONCESSION avec constitution d'une SEMOP semble la mieux adaptée.

Pour l'ensemble des raisons énumérées ci-avant, il vous est proposé d'adopter le présent rapport.

Résumé de l'acte

057-200039865-20231002-2023-10-DC4-DE

Numéro de l'acte : 2023-10-DC4
Date de décision : lundi 2 octobre 2023
Nature de l'acte : DE
Objet : Renouvellement du mode de gestion du réseau de transport public de voyageurs de Metz Métropole
Classification : 8.7 - Transports
Rédacteur : Catherine DELLES
AR reçu le : 04/10/2023
Numéro AR : 057-200039865-20231002-2023-10-DC4-DE
Document principal : 99_DE-4.pdf

Historique :

03/10/23 16:39	En cours de création	
03/10/23 16:40	En préparation	Catherine DELLES
04/10/23 10:59	Reçu	Catherine DELLES
04/10/23 11:00	En cours de transmission	
04/10/23 11:02	Transmis en Préfecture	
04/10/23 11:06	Accusé de réception reçu	