

MOBILITES

Présentation – Délibération mobilité – Attribution de la concession de service

Le Pôle d'Équilibre Territorial et Rural du Pays du Lunévillois (ci-après « le PETR » ou « la Collectivité ») a lancé une procédure de publicité et de mise en concurrence pour l'attribution d'un contrat de concession de service public en vue de la gestion et l'exploitation du réseau de transport urbain « LUNEO » du PETR DU LUNEVILLOIS.

La procédure est menée en application des articles du Code de la commande publique relatifs aux concessions, des articles L. 1411-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales, et des dispositions du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route et du Code de la Commande publique

La procédure est formalisée, c'est-à-dire que les candidatures et les offres devaient parvenir avant des dates précises.

1- Rappel de la procédure

L'article L.1411-4 du Code général des collectivités territoriales (C.G.C.T.) dispose que « *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* ».

Il précise qu'« *elles statuent au vu d'un rapport présentant le document contenant les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire* ».

Préalablement à son examen par l'assemblée délibérante, la Commission Consultative des Services Publics Locaux (C.C.S.P.L., Article L.1413-1 du C.G.C.T.) a été consultée le 4 décembre 2024 et a émis un avis favorable au projet.

Le Comité de pôle s'est réuni postérieurement le même jour et a décidé du lancement de la procédure.

Les avis suivants ont été publiés :

- Au BOAMP : 10 décembre 2024 ;
- Au JOUE : 10 décembre 2024 ;
- Dans la revue professionnelle « Ville, Rail et Transport » : transmis le 10 décembre 2024.

La date limite de remise de candidatures a été fixée au 9 janvier 2025.

La commission de délégation de service public s'est prononcée le 15 janvier 2025^[PC1]^[AB2] sur les candidats admis à présenter une offre.

Cinq candidats ont été retenus.

- WECKERLE PERE ET FILS SA le 30/12/2024 à 18:56:54. SARL, au capital de 45 738 €, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nancy sous le numéro 76480149400122 dont le siège social est situé 1 B rue du pré contal, 54300 Luneville.
- SOCIETE D'EXPLOITATION DES ETABLISSEMENTS RENE ANTONI, le 06/01/2025 à 16:50:18. Société par Actions Simplifiée, au capital de 170.000 €, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Strasbourg sous le numéro 728 502 717 dont le siège social est situé 8 Grande Rue à Haguenau (67500).
- DMA FINANCEMENT AUTOCARS DUPASQUIER le 08/01/2025 à 10:11:39 SAS, au capital de 200 000 €, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nancy, sous le numéro 441 424 934 00038 dont le siège social est situé UE DE BLENOD, 54700 Maidières.
- TRANSGRUP XXI, SLU le 08/01/2025 à 19:29:38 société immatriculée B72797475 (équivalent espagnol) dont le siège social est situé Avda. Via Augusta, 105 08174 Sant Cugat del Vallès, Barcelone – Espagne.
- TRANSDEV GRAND EST le 09/01/2025 à 09:12:15, société anonyme au capital de 67 028 364 euros, immatriculée au Registre du commerce et des sociétés de Nanterre sous le numéro 542 104 377 dont le siège social est situé Crystal – 3 Allée de Grenelle à Issy-les-Moulineaux (92130).

Par lettre du 24 janvier 2025^[PC3]^[AB4] les candidats ont été invités à remettre une offre au plus tard le 10 mars 2025 à 12h00.

Les candidats devaient remettre une offre de base, et pouvaient présenter de manière facultative la variante suivante : « *Exploitation d'un réseau variante de conception libre au candidat. Le cas échéant, ce réseau variante sera décrit et chiffré au même titre que le réseau cible dans l'offre de base* ».

Trois candidats ont remis une offre.

- TRANSGRUP XXI, SLU
- SOCIETE D'EXPLOITATION DES ETABLISSEMENTS RENE ANTONI,
- TRANSDEV GRAND EST

La commission de délégation de service public a émis un avis le 27 mars 2025 sur chacune des offres présentées.

L'avis de la CDSP précise les éléments suivants :

Pour le candidat A : l'offre de ce candidat se distingue par une bonne compréhension des attentes techniques et un engagement appréciable sur les objectifs de fréquentation. Elle propose également la contribution financière la plus faible, tout en affichant les objectifs les plus ambitieux en matière de voyages et de recettes commerciales. Néanmoins, des précisions supplémentaires sont nécessaires concernant les moyens matériels mobilisés et la stratégie de communication. Le mémoire technique manque également de clarté et de précision.

Pour le candidat B : il s'engage sur les objectifs de fréquentation et propose une contribution financière relativement faible, tout en démontrant une certaine maîtrise des coûts. Cependant, le fonctionnement proposé pour la centrale de mobilité est à améliorer. Le mémoire technique est confus, et le mémoire financier souffre d'un manque de précision et de justifications. De plus, une incohérence est relevée entre le niveau de fréquentation prévu et les recettes commerciales estimées.

Pour le candidat C : il présente une bonne compréhension des exigences du marché et manifeste un engagement concret envers les objectifs de fréquentation. Toutefois, son offre comporte plusieurs points faibles : elle propose la contribution financière la plus élevée, affiche des objectifs de fréquentation et de recettes commerciales parmi les moins ambitieux, et présente des lacunes notables ainsi que des incohérences dans le mémoire technique.

Par un courrier adressé le 31 mars 2025 à l'ensemble des candidats, ils ont été admis à entrer en négociation.

Il a été spécifié aux candidats qu'ils seraient interrogés sur les points suivants :

- L'offre de transport
- Les moyens matériels (véhicules, billettiques, IV, etc)
- Le fonctionnement de la centrale de mobilité
- La communication / marketing
- La gestion du réseau

Une liste de questions a été adressée à chaque candidat afin qu'il puisse préparer les négociations.

Une séance de négociation s'est tenue dans les locaux du PETR les 23 et 24 avril 2025.

Des échanges intermédiaires ont eu lieu sous forme de questions/réponses, fondés sur les courriers de convocation et les discussions en séance.

Par un courrier du 30 avril 2025, les candidats ont été invités à remettre une offre améliorée au 19 mai 2025 à 17 heures.

Il leur a été demandé de remettre une note d'écart afin de présenter les améliorations et, le cas échéant, les modifications de leur offre initiale.

Cette note devait spécifier, autant que possible les parties de l'offre initiale concernée et, le cas échéant, distinguer les éléments nouveaux.

La négociation a permis d'optimiser les propositions financières et techniques des candidats, notamment sur la desserte du Médipôle, ainsi que sur la gestion de la centrale de mobilités.

À l'issue de la seconde réunion de négociations, un ultime courrier de remarques a été adressé aux candidats le 10 juin 2025.

Le courrier imposait une remise des offres pour le 11 juillet à 17h00.

Les candidats ont remis leurs offres finales dans les délais impartis.

Le présent rapport a aussi pour objet de présenter le choix de l'opérateur qui sera chargé de la gestion et l'exploitation des lignes de transports publics de voyageurs desservant le PETR, et d'approuver les termes de la convention de délégation de service.

2- Les caractéristiques des offres remises

Les offres ont été analysées sur la base des critères de jugement définis dans le règlement de consultation :

- Critère technique (noté sur 50 points) :

- Qualité des services de transport proposés (25 pts) : itinéraires, niveau d'offre, correspondances, cadencement, dispositif qualité.
- Fonctionnement de la centrale des mobilités (10 pts) : moyens d'information des usagers.
- Adéquation des moyens humains et matériels (5 pts) : ratios techniques, matériel roulant, billettique.
- Qualité environnementale de l'offre (5 pts) : type de matériel, gestion environnementale.
- Information, communication et promotion du réseau (5 pts) : information régulière et perturbée, commercialisation, plan d'actions.

- Critère financier (noté sur 50 points) :

- Coût global demandé à la Collectivité (20 pts) : contribution financière forfaitaire
- Cohérence du compte d'exploitation prévisionnel (15 pts) : précision des chiffrages, cohérence des hypothèses, structure des charges.
- Engagement de recettes de trafic (15 pts) : engagement de fréquentation, trajectoire de croissance, robustesse des hypothèses.

Il ressort du déroulement des négociations que :

- Sur le critère technique, l'offre du candidat SOCIETE D'EXPLOITATION DES ETABLISSEMENTS RENE ANTONI est pertinente sur l'ensemble des sous-critères.
- Sur le critère financier, l'offre du candidat TRANSDEV GRAND EST se détache sur les sous-critères les plus significatifs, notamment le coût pour la Collectivité.

L'offre de la société est ainsi la plus pertinente Elle s'élève à 899 k€/an en moyenne annuelle, soit 6 293 k€ cumulés sur la durée du contrat.

Le détail de l'analyse est le suivant :

Critère technique	Candidat A	Candidat B	Candidat C
Sous-Critère 1 : Qualité des services de transports	23/25 L'offre de service est satisfaisante et crédible (TAD du L au S, aucune desserte partielle, etc.).	23/25 L'offre de service est satisfaisante et robuste en termes de cadencement et intercadencement précis, La proposition de desserte de la rue Bichat / du Médipôle jugée la plus intéressante, etc.).	21/25 L'offre de service est plutôt satisfaisante. Au-delà des engagements de fréquentation, l'offre reste classique et la proposition de desserte du Médipôle moins pertinente.
Sous-Critère 2 : Fonctionnement de la centrale des mobilités	8/10 Bonne compréhension des attentes et besoins. Réponse robuste	8/10 Bonne compréhension des attentes et besoins. Réponse robuste	10/10 Très satisfaisant au regard d'une amplitude d'ouverture de l'agence de mobilité maximaliste
Sous-Critère 3 : Adéquation des moyens humains et matériels affectés au service délégué	5/5 Dimensionnement cohérent du parc Interopérabilité de la billettique intégrée Les moyens humains semblent exhaustifs	5/5 Dimensionnement cohérent et optimisé du parc Interopérabilité de la billettique intégrée	2/5 Bien que l'offre du candidat soit globalement cohérente, elle présente des bémols importants la rendant insuffisante (interopérabilité des véhicules non intégrée – surcoût potentiellement structurant, ETP

			de conduite dédiés aux services faibles)
Sous-Critère 4 : Qualité de l'offre sur le plan environnemental	5/5 100% véhicules électriques mis à disposition dès le début du marché	3/5 Véhicules HVO + 1 véhicule électrique, déployés uniquement la 2ème année	4/5 100% véhicules électriques mais qui sont pas déployés en début de contrat.
Sous-Critère 5 : Information des usagers, communication et promotion du réseau	4/5 L'offre est satisfaisante : le candidat répond aux attentes du PETR, en proposant une offre robuste, sans néanmoins proposer de solutions innovantes.	3/5 L'offre est satisfaisante : le candidat répond aux attentes sur le volet Marketing et actions de communication sans proposer de solutions innovantes. Néanmoins, le candidat présente un bémol au sujet de l'organisation de l'entretien de l'information aux points d'arrêts.	4/5 L'offre est satisfaisante : le candidat répond aux attentes du PETR et fait une proposition crédible.

	Candidat A	Candidat B	Candidat C
Appréciation	L'offre technique est satisfaisante. Elle est ambitieuse sur différents points (TAD du L&S, 100% véhicules électriques dès le début de contrat, etc.).	L'offre technique est satisfaisante. Bien que relativement prudente, celle-ci est cohérente, robuste et adaptée aux attentes du PETR.	L'offre technique est satisfaisante sur différents points (centrale de mobilité notamment) ; elle reste néanmoins prudente ou sous-dimensionnée sur certains aspects (moyens matériels et humains).
Note	45	42	41

Critère financier	Candidat A	Candidat B	Candidat C
Sous Critère 1 : Coût global demandé à la Collectivité, constitué de la contribution financière versée au délégataire et des éventuels montants variables à verser	18/20 La contribution financière est la plus élevée à 6 963 k€ cumulés sur la durée du contrat, soit en moyenne 995k€/an (+11% par rapport au moins disant). Ce montant de CFF constitue 94% des produits d'exploitation.	20/20 La contribution financière est la plus faible à 6 293 k€ cumulés sur la durée du contrat, soit en moyenne 899 k€/an. Ce montant de CFF constitue 93% des produits d'exploitation.	19/20 La contribution financière s'élève à 6 752 k€ cumulés sur la durée du contrat, soit en moyenne 964 k€/an (+7% par rapport au mieux disant). Ce montant de CFF constitue 94% des produits d'exploitation.
Sous Critère 2 : Détail, cohérence et pertinence du compte d'exploitation prévisionnel	11/15 Le mémoire du candidat A manque de précision et parfois de cohérence avec le CEP. Le dimensionnement des charges de sous-traitance soulève des interrogations, remettant en question la fiabilité de l'estimation.	13/15 Il présente la marge la plus élevée, tout en restant dans la fourchette du marché. Le dimensionnement de certains postes en frais généraux manque de justification.	12/15 Le niveau de justification des coûts de personnel, en particulier ceux liés aux PMAD, apparaît insuffisamment étayé. Les charges de communication et marketing semblent élevées.
Sous Critère 3 : Niveau d'engagement de recettes de trafic qui traduit la prise de risque commercial du délégataire	12/15 Le candidat présente des recettes de trafic engageantes à 419k€ avec une évolution de +13% entre la 1ère et la dernière année.	14/15 Le candidat présente des recettes de trafic ambitieux à 424k€. Le niveau de voyages à 633k de voyages évolue en cohérence avec les recettes de trafic.	10/15 Le candidat présente les projections de recettes de trafic les plus faibles à 397 k€ alors que ces hypothèses de fréquentation sont les plus

	Toutefois, ses hypothèses d'évolution du nombre de voyage sont incohérentes.	Ces hypothèses sont ambitieuses avec un très bon niveau de justification.	ambitieuses, ce qui semble incohérent. Ces hypothèses manquent de justification suffisante pour en apprécier pleinement la solidité et la fiabilité de son offre.
--	--	---	--

	Candidat A	Candidat B	Candidat C
Appréciation	Satisfaisant La contribution financière est la plus élevée à 6 963 k€ cumulés sur la durée du contrat, soit en moyenne 995k€/an (+11% par rapport au mieux disant). Ce montant de CFF constitue 94% des produits d'exploitation. Le dimensionnement des charges de sous-traitance soulève des interrogations, dans la mesure où des doublons semblent apparaître, remettant en question la fiabilité de l'estimation.	Très satisfaisant La contribution financière est la plus faible à 6 293 k€ cumulés sur la durée du contrat, soit en moyenne 899 k€/an. Il s'agit de la proposition qui présente le chiffrage le plus cohérent, avec les justifications les plus solides et crédibles.	Satisfaisant La contribution financière s'élève à 6 752 k€ cumulés sur la durée du contrat, soit en moyenne 964 k€/an (+7% par rapport au mieux disant). Ce montant de CFF constitue 94% des produits d'exploitation. Le niveau de justification des coûts de personnel, en particulier ceux liés aux PMAD, apparaît insuffisamment étayé. Le candidat présente les projections de recettes de trafic les plus faibles à 397 k€ alors que ces hypothèses de fréquentation sont les plus ambitieuses.
Note 50	41	47	41

Ainsi, et sur l'ensemble des critères, l'offre de 'TRANSDEV GRAND EST' apparaît la plus pertinente et correspond le plus aux attentes du PETR du Pays du Lunévillois.

Elle est proposée pour l'attribution du contrat de délégation de service public.

3- Les caractéristiques essentielles du contrat

3.1 Sur le réseau concédé

Le réseau Lunéo actuel, assure la desserte de quatre communes par deux lignes urbaines :

- Lunéville (17 900 hab.)
- Moncel-lès-Lunéville (600 hab.)
- Chanteheux (2 150 hab.)
- Jolivet (900 hab.)

Les 2 lignes urbaines sont organisées autour du pôle central de la gare SNCF:

- 28 arrêts desservis par la ligne 1;
- 25 arrêts desservis par la ligne 2;

Le contrat en cours prend fin le 31 décembre 2025.

3.2 Sur la description du service à rendre par le Déléataire

Dans le cadre d'une nouvelle convention de DSP, le Déléataire aura en charge les missions suivantes :

- l'exploitation et la gestion des lignes de transports publics routiers de voyageurs desservant le ressort territorial du PETR du Pays Lunévillois ;
- l'exploitation du réseau Lunéo actuel qui assure la desserte de quatre communes par deux lignes urbaines ;
- le recrutement et la gestion du personnel nécessaire à l'exécution de la convention ;
- l'achat, l'équipement, l'entretien et la maintenance complète des matériels roulants, dépôts, bureaux, ateliers de maintenance, et tous autres biens, infrastructures, équipements et matériels nécessaires à l'exécution de la convention ;
- la promotion et la valorisation du service, l'information des usagers en situation normale et perturbée, le contrôle des titres de transports ;
- la modernisation et l'interopérabilité de la billettique, avec notamment la possibilité de l'achat de titre à bord avec une carte bancaire.
- la commercialisation des titres de transports ;

- le contrôle des titres de transport à l'intérieur des véhicules et le recouvrement des indemnités forfaitaires et amendes ;
- l'exécution des plans de transports adaptés et d'information des usagers en cas de perturbation prévisible du trafic ;
- le recueil, le traitement et la transmission de données statistiques relatives aux services exploités ;
- la gestion et le financement des assurances permettant de couvrir les risques liés à la mise en œuvre des services délégués ;
- l'assistance à l'Autorité Organisatrice de la Mobilité concernant l'évolution des services (tracés, horaires, tarifs, véhicules, arrêts...).

Par ailleurs, le Déléataire devra contacter l'ensemble des assurances lui permettant de couvrir les risques inhérents à l'activité.

3.3 La durée de la concession de service public

Conformément à l'article L. 3114-7 du Code de la commande publique, qui pose le principe selon lequel les concessions dont les conventions de Délégation de Service Public font partie, doivent être temporellement limitées, la durée de la convention est de sept ans.

Ainsi le prochain contrat débutera le 1^{er} janvier 2026 et s'achève le 31 décembre 2032 à minuit.

Un temps suffisant est donc prévu pour assurer la transition vers le nouveau contrat.

3.4 L'économie générale de la concession de service public

Le Déléataire, responsable de la gestion et de la mise en œuvre des lignes précitées, les exploitera à ses risques et périls, et assumera tout ou partie des conséquences positives ou négatives qui pourraient résulter d'une augmentation / diminution du trafic.

Le délégataire exécute le service à ses risques et périls, assumant à la fois un risque commercial sur les recettes (principalement lié à la fréquentation) et un risque industriel sur les dépenses.

Une contribution financière forfaitaire annuelle est versée au délégataire pour compenser les sujétions de service public. Cette contribution est calculée comme la différence entre les charges d'exploitation et les recettes d'exploitation prévisionnelles, et est ajustée annuellement par une formule d'indexation.

Si le résultat courant avant impôts et avant participation des salariés est supérieur au résultat prévisionnel annuel, le délégataire verse à l'autorité concédante un intéressement.

Cet intéressement est calculé par tranches, avec des pourcentages différents selon l'excédent de résultat.

Les tarifs des titres de transport auprès des usagers sont arrêtés par l'AO (Autorité Organisatrice), qu'il s'agisse des tarifs commerciaux ou d'éventuels tarifs à caractère social.

Les recettes du délégataire sont liées à la vente de titres de transport, dont les tarifs sont fixés par l'autorité concédante, ainsi que des recettes annexes notamment les produits financiers et les recettes publicitaires.

Le délégataire supporte l'ensemble des charges des services, incluant les charges de personnel, l'entretien du matériel roulant, les coûts d'assurance, les frais de fonctionnement, les études, la politique commerciale et marketing, les frais généraux, les impôts et taxes, et les éventuelles charges liées à la sous-traitance.

L'Autorité Organisatrice peut infliger des pénalités au délégataire en cas de manquement à ses obligations contractuelles. Ces pénalités sont définies dans un tableau spécifique (Annexe P)

Le montant de la CCF s'élève à 899 k€/an en moyenne annuelle, soit 6 293 k€ cumulés sur la durée du contrat.

La contribution financière de l'ancienne convention de délégation de service public représentait 5 910 K€ sur la durée du contrat, soit une moyenne annuelle de 844 k€.