



COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

**YVETOT
NORMANDIE**

**DELEGATION DE SERVICE PUBLIC RELATIF A LA GESTION ET EXPLOITATION DES
SERVICES DE TRANSPORT PUBLIC URBAIN ET A LA DEMANDE SUR LE TERRITOIRE DE
LA CCYN**

Rapport d'analyse des offres

Mars 2024

Table des matières

1.	RAPPEL DE LA PROCEDURE	3
1.1	RAPPEL DES CARACTERISTIQUES ET DES ENJEUX DU PROJET	3
1.2	IDENTIFICATION DU POUVOIR ADJUDICATEUR	3
1.3	FORME DE LA CONVENTION	4
1.4	DEROULEMENT DE LA PROCEDURE	4
2.	COMPLETEDE DES OFFRES	5
2.1	RAPPEL DES EXIGENCES RELATIVES A LA COMPOSITION DES DOSSIERS D'OFFRE	5
2.2	ANALYSE DE LA COMPLETEDE DES OFFRES	6
3.	CRITERES DE NOTATION	7
4.	MODIFICATIONS JURIDIQUES DU CANDIDAT	8
5.	ANALYSE DU CRITERE TECHNIQUE POUR LA NOTATION DES OFFRES.....	9
5.1	PRESENTATION DES OFFRES RECUES	9
5.2	NOTATION DU CRITERE TECHNIQUE.....	12
5.2.1	Pertinence de la desserte : capacité à optimiser le rapport entre la fréquentation et les kilomètres en charge sur lignes régulières (V/K moyen sur la durée du contrat hors TAD)	13
5.2.2	Pertinence de l'offre de TAD : adéquation aux besoins et lisibilité de l'offre	13
5.2.3	Organisation de l'exploitation : pertinence et adéquation des moyens humains et techniques aux services proposés et capacité pour respecter les objectifs au contrat ...	14
5.2.4	Procédure d'entretien maintenance du patrimoine et procédure de partage d'information avec la communauté de communes.....	15
5.2.5	Synthèse de la note sur le critère technique	16
6.	ANALYSE DU CRITERE FINANCIER POUR LA NOTATION DES OFFRES.....	16
6.1	PRESENTATION DES OFFRES	16
6.2	NOTATION DU CRITERE FINANCIER	19
6.2.1	Montant total de la compensation financière demandée à la collectivité sur la durée du contrat actualisé au taux de 5 % - nb : plus le montant demandé est faible et plus le candidat aura de points.....	19
6.2.2	Cohérence et solidité des hypothèses et du plan d'affaire prévisionnel sur la durée de la convention – sur l'exploitation : Montants de recettes et charges actualisés au taux de 5 % - nb : plus le montant demandé est faible et plus le candidat aura de points.....	19
6.2.3	Niveau de risque assumé par le Concessionnaire (Recettes commerciales /Charges) et capacité à optimiser la part des recettes commerciales	20
6.2.4	Pertinence et représentativité des coefficients d'actualisation proposés dans la formule d'actualisation.....	20
6.2.5	Niveau de coût marginal moyen.....	21
6.2.6	SYNTHESE DU CRITERE FINANCIER.....	21
7.	CONCLUSION	22

Le présent rapport a pour objet d'analyser les offres reçues par la Communauté de communes Yvetot Normandie (ci-après, la « **CCYN** ») dans le cadre de la procédure ayant pour objet la désignation du titulaire du contrat de délégation de service public pour la gestion et l'exploitation des transports publics urbains et à la demande sur le territoire de la CCYN.

L'objet du présent rapport est de présenter l'**analyse des offres** conformément au Code de la commande publique (ci-après, le « **CCP** ») et au règlement de consultation.

1. RAPPEL DE LA PROCEDURE

1.1 RAPPEL DES CARACTERISTIQUES ET DES ENJEUX DU PROJET

Le présent contrat a pour objet de confier au Concessionnaire l'exploitation du service public des transports de voyageurs sur le territoire de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), à savoir :

1. L'exploitation des services publics de transport (lignes régulières urbaines et transport à la demande) ;

La continuité du service public quelles que soient les circonstances à l'exception de cas de force majeure ;

2. L'entretien courant, la surveillance, la maintenance et la gestion des biens mis à disposition par l'Autorité Organisatrice ou dont le Délégué a la responsabilité d'exploitation et notamment :

- o Les poteaux d'arrêt,
- o Le matériel roulant nécessaire au service de transport et de mobilité,
- o Le système de billettique et d'information voyageurs,

3. La fourniture et/ou l'adaptation aux besoins, l'entretien et la maintenance des autres biens nécessaires à l'exploitation,

- o Le dépôt de bus
- o Les agences commerciales
- o Le matériel roulant nécessaire pour l'exploitation du transport à la demande

4. L'affectation des conducteurs et autres agents nécessaire à l'exécution du service ;

La gestion commerciale et administrative du réseau ;

La mise à jour des dispositifs d'information (sur le mobilier urbain, sur les véhicules, sur le site internet, etc.) destinés à l'information des usagers (horaires, itinéraires, tarifs, perturbations sur le réseau, etc.) ;

La conduite d'une communication/marketing accrue pour mieux vendre le réseau ;

La gestion des recettes liées à la vente de titres ;

Une assistance conseil permanente à l'AOM permettant d'apporter toutes les améliorations à la qualité du service rendu aux usagers et adapter le service en fonction des besoins.

1.2 IDENTIFICATION DU POUVOIR ADJUDICATEUR

COMMUNAUTE DE COMMUNES YVETOT NORMANDIE

4 RUE DE LA BRÊME

76190 YVETOT

1.3 FORME DE LA CONVENTION

La présente consultation est une procédure ouverte. Les candidats sont invités à remettre simultanément leur dossier de candidature et leur offre avant l'heure et la date limite indiquées en page de garde.

Le concessionnaire se voit transférer le risque d'exploitation du service. Le service est accessible gratuitement aux usagers. Le concessionnaire est rémunéré sur la base de la différence entre l'engagement de charges et l'engagement de recettes souscrits par lui, et il est intéressé au développement de la fréquentation. Le concessionnaire assume donc également le risque de fréquentation.

La valeur de la concession est estimée à 4,3 M€ HT pour l'offre de base et 5,3 M€ HT toutes options comprises au jour de l'envoi de l'avis de concession.

La durée d'exploitation est de 6 ans à compter du 1er janvier 2025, soit une échéance fixée au 31 décembre 2030, sauf résiliation anticipée.

1.4 DEROULEMENT DE LA PROCEDURE

La présente consultation est organisée selon les principales étapes suivantes :

- Par délibération n°2023_09_11 du 21 septembre 2023, le Conseil communautaire a approuvé le principe de la Concession sous forme d'une délégation de service public de type affermage pour l'exploitation du service de transport urbain de personnes pour une durée de 6 ans.
- Dans le cadre de la présente procédure, les candidats remettent simultanément leurs dossiers de candidatures et leurs offres, selon les modalités précisées du présent règlement de consultation.
- En application de l'article L.1411-5 du CGCT, la Commission de Délégation de Service Public établira la liste des candidats admis à présenter une offre, après examen de leurs garanties professionnelles et financières, de leur respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue aux articles L.5212-1 à L.5212-4 du code du travail et de leur aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.
- En vertu de l'article L.1411-5 du CGCT, la Commission de Délégation de Service Public procédera ensuite à l'analyse des offres des seuls soumissionnaires admis à présenter une offre en considération des critères de jugement prévus à l'article 5.2 du présent règlement de consultation. Au vu de l'avis de la Commission, l'autorité habilitée à signer la convention peut organiser librement une négociation avec tout ou partie des soumissionnaires, dans les conditions prévues à l'article 6 du présent règlement de consultation.
- A l'issue de la ou des négociations, le ou les soumissionnaires seront invités à remettre une offre finale sous un délai qui leur sera indiqué.
- L'analyse des offres finales sera effectuée au regard des critères de jugement des offres prévus à l'Article 5.2 du présent règlement de consultation et sera retranscrite dans un rapport de choix signé par l'autorité habilitée à signer le contrat de concession.
- Le projet de contrat et ses annexes seront finalisés avec l'attributaire.
- L'Autorité habilitée saisira ensuite le Conseil communautaire du choix auquel elle aura procédé conformément aux dispositions de l'article L.1411-5 du CGCT. Elle lui transmet le rapport de la commission présentant notamment la liste des entreprises admises à

présenter une offre et l'analyse des propositions de celles-ci, ainsi que les motifs du choix de la candidate et l'économie générale du contrat.

- A l'issue de la séance du Conseil communautaire, il sera procédé aux formalités d'achèvement de la procédure.

La date limite de remise des offres a été fixée au lundi 4 mars 2024 à 12h.

La candidature du candidat CARS HANGARD a été jugée recevable par la commission de délégation de service public le 19 mars 2024.

2. COMPLETUE DES OFFRES

Le nombre d'opérateurs économiques ou groupements d'opérateurs économiques ayant remis leurs offres avant la date et l'heure limite de dépôt est le suivant : un (1).

- CARS HANGARD

L'ouverture des plis a eu lieu le 4 mars 2024 à 14h (heure locale).

2.1 RAPPEL DES EXIGENCES RELATIVES A LA COMPOSITION DES DOSSIERS D'OFFRE

Les candidats devaient, aux termes de l'article 4.1 du règlement de consultation, produire les éléments ci-dessous à l'appui de leur offre.

Les soumissionnaires doivent remettre une offre intégralement rédigée en langue française, de même que tout document susceptible d'être transmis à la CCYN. Les documents rédigés dans une autre langue que le français, devront être accompagnés de leur traduction :

Les soumissionnaires transmettent les pièces suivantes :

- Le Projet de contrat complété, daté (champs en violet à compléter par les soumissionnaires). Le soumissionnaire peut proposer dans le document Cadre de réponse (onglet « Proposition et observations contractuelles ») des compléments ou des modifications aux dispositions prévues dans le contrat à l'exclusion de toute modification substantielle du projet de contrat. Chaque complément ou modification doit faire l'objet d'une justification précise. Les stipulations du projet de contrat qui n'auront pas fait l'objet de propositions d'amendement seront considérées comme acceptées en l'état par les soumissionnaires dès le stade de la remise de l'offre initiale, sans préjudice de la possibilité que se réserve l'Autorité concédante de les faire éventuellement évoluer dans le cadre de la négociation mais sans que les soumissionnaires ne puissent y prétendre.
- Le Cadre de réponse complété pour tous les onglets version Excel Offre A, offre de base ;
- Le Cadre de réponse complété pour tous les onglets version Excel Offre A1 et A2 offre de base avec option 1 et option 2 avec colorisation en rouge des cases modifiées dans chaque onglet par rapport à l'offre A ;
- Le Cadre de réponse complété pour tous les onglets version Excel Offre B, offre variante ;

- Le Cadre de réponse complété pour tous les onglets version Excel Offre B1 et B2 offre variante avec options 1 et 2 avec colorisation en rouge des cases modifiées dans chaque onglet par rapport à l'offre B ;
- La note explicative synthétique respectant la contrainte de 40 pages au maximum pour l'offre de base (Offre A). C'est-à-dire 20 feuilles recto verso ou 40 feuilles recto seul. Cette note explicative synthétique accompagne et ne se substitue pas aux éléments renseignés dans le Cadre de réponse ;
- La note explicative synthétique respectant la contrainte de 40 pages au maximum pour l'offre de variante (Offre B). C'est-à-dire 20 feuilles recto verso ou 20 feuilles recto seul. Cette note explicative synthétique accompagne et ne se substitue pas aux éléments renseignés dans le Cadre de réponse ;
- Les éléments complémentaires à fournir avec la note explicative synthétique, à savoir :
 - Des plans de réseau (format A3) et des grilles horaires tels que précisés au document programme
 - Les qualifications professionnelles des membres du personnel affectés à l'exécution de la Concession (CV)

2.2 ANALYSE DE LA COMPLETUDE DES OFFRES

Le tableau ci-dessous recense l'ensemble des pièces et documents exigées des candidats dans le cadre de leur offre.

Une offre a été reçue : CARS HANGARD

DOCUMENTS DU DOSSIER D'OFFRE EXIGES DES CANDIDATS	COMPLETUDE
<ul style="list-style-type: none"> • Le Projet de contrat complété, daté (champs en violet à compléter par les soumissionnaires). Le soumissionnaire peut proposer dans le document Cadre de réponse (onglet « Proposition et observations contractuelles ») des compléments ou des modifications aux dispositions prévues dans le contrat à l'exclusion de toute modification substantielle du projet de contrat. Chaque complément ou modification doit faire l'objet d'une justification précise. Les stipulations du projet de contrat qui n'auront pas fait l'objet de propositions d'amendement seront considérées comme acceptées en l'état par les soumissionnaires dès le stade de la remise de l'offre initiale, sans préjudice de la possibilité que se réserve l'Autorité concédante de les faire éventuellement évoluer dans le cadre de la négociation mais sans que les soumissionnaires ne puissent y prétendre. 	OUI
<ul style="list-style-type: none"> • Le Cadre de réponse complété pour tous les onglets version Excel Offre A, offre de base ; 	OUI
<ul style="list-style-type: none"> • Le Cadre de réponse complété pour tous les onglets version Excel Offre A1 et A2 offre de base avec option 1 et option 2 avec colorisation en rouge des cases 	OUI

modifiées dans chaque onglet par rapport à l'offre A ;	
<ul style="list-style-type: none"> Le Cadre de réponse complété pour tous les onglets version Excel Offre B, offre variante ; 	OUI
<ul style="list-style-type: none"> Le Cadre de réponse complété pour tous les onglets version Excel Offre B1 et B2 offre variante avec options 1 et 2 avec colorisation en rouge des cases modifiées dans chaque onglet par rapport à l'offre B ; 	OUI
<ul style="list-style-type: none"> La note explicative synthétique respectant la contrainte de 40 pages au maximum pour l'offre de base (Offre A). C'est-à-dire 20 feuilles recto verso ou 40 feuilles recto seul. Cette note explicative synthétique accompagne et ne se substitue pas aux éléments renseignés dans le Cadre de réponse ; 	OUI
<ul style="list-style-type: none"> La note explicative synthétique respectant la contrainte de 40 pages au maximum pour l'offre de variante (Offre B). C'est-à-dire 20 feuilles recto verso ou 20 feuilles recto seul. Cette note explicative synthétique accompagne et ne se substitue pas aux éléments renseignés dans le Cadre de réponse ; 	OUI
<ul style="list-style-type: none"> Les éléments complémentaires à fournir avec la note explicative synthétique, à savoir : <ul style="list-style-type: none"> Des plans de réseau (format A3) et des grilles horaires tels que précisés au document programme Les qualifications professionnelles des membres du personnel affectés à l'exécution de la Concession (CV) 	OUI

3. CRITERES DE NOTATION

Conformément à l'article 9 du règlement de consultation, Les offres de base et les variantes seront jugées, distinctement, sur la base de critères et sous- critères suivant la pondération suivante :

Critères pondérés		Sous-critères pondérés	
Performance économique	60	Montant total de la compensation financière demandée à la collectivité sur la durée du contrat actualisé au taux de 5 % - nb : plus le montant demandé est faible et plus le candidat aura de points	25
		Cohérence et solidité des hypothèses et du plan d'affaire prévisionnel sur la durée de la convention – sur l'exploitation	15

		Montants de recettes et charges actualisés au taux de 5 % - nb : plus le montant demandé est faible et plus le candidat aura de points	
		Niveau de risque assumé par le Concessionnaire (Recettes commerciales /Charges) et capacité à optimiser la part des recettes commerciales	10
		Pertinence et représentativité des coefficients d'actualisation proposés dans la formule d'actualisation	5
		Niveau de coût marginal moyen	5
Qualité du service rendu aux usagers	40	Pertinence de la desserte : capacité à optimiser le rapport entre la fréquentation et les kilomètres en charge sur lignes régulières (V/K moyen sur la durée du contrat hors TAD)	20
		Pertinence de l'offre de TAD : adéquation aux besoins et lisibilité de l'offre	10
		Organisation de l'exploitation : pertinence et adéquation des moyens humains et techniques aux services proposés et capacité pour respecter les objectifs au contrat	5
		Procédure d'entretien maintenance du patrimoine et procédure de partage d'information avec la communauté de communes	5
Note sur /	100		100

4. MODIFICATIONS JURIDIQUES DU CANDIDAT

Le candidat n'a pas modifié les clauses du contrat. Il a uniquement complété les parties en violet comme prévu avec les informations de son offre. Il s'agit par exemple du coût kilométrique de minibus (0,35€/km) et midibus (1€/ km), les informations sur la société dédiée, etc.

Toutefois certains de ses compléments doivent être régularisés (précisés) parce qu'ils comportent des erreurs.

- **Article 10.5 : Coûts des kilomètres commerciaux supplémentaires :**

Il a été demandé aux candidats de mentionner le coût par kilomètre commercial supplémentaire. Ex : pour la manifestation « Lumières au Fay »

Sans complément de la part du candidat, la CCYN retiendra le coût kilométrique marginal repris dans le cadre de réponse Excel pour les kilomètres commerciaux supplémentaires.

- **Article 28.3 : le matériel roulant et les équipements d'exploitation**

Dans cet article, il est prévu l'existence d'un compte des dépenses d'investissement courants. Le candidat devait proposer le montant annuel à verser sous forme de provisions.

Le candidat complète la clause en indiquant le montant annuel de 20 000 €HT. En revanche, ce montant des provisions n'est pas identifiable dans les comptes ou autres documents financiers remis dans le cadre de la DSP.

- **Article 34 : Compensation forfaitaire de l'autorité délégante**

Les montants inscrits dans cet article ne correspondent pas aux montants repris dans le cadre de réponse EXCEL.

- **Article 35 : la formule d'indexation**

Le candidat n'a pas complété cet article avec les indices proposés pour la formule d'indexation.

Le candidat doit mettre en cohérence cet article et la proposition faite sur le sujet.

Au niveau juridique, l'absence de modifications pourrait signifier que le projet de contrat tel que rédigé convient au candidat.

Toutefois, après analyse complète de l'ensemble des offres sur le critère juridique, technique et financier, les offres reçues par le candidat ne sont pas acceptables en l'état.

CALIA Conseil alerte la CCYN sur **le risque de requalification des offres reçues** en marchés publics. En effet, les conclusions de l'analyse font ressortir une absence de risque avéré porté par le candidat CARS HANGARD.

5. ANALYSE DU CRITERE TECHNIQUE POUR LA NOTATION DES OFFRES

5.1 PRESENTATION DES OFFRES RECUES

Le DCE publié, dans le cadre de la procédure de passation de la DSP pour la gestion et l'exploitation des services de transport urbain et à la demande sur le territoire de la CCYN, présentait deux offres auxquelles les candidats étaient tenus de répondre obligatoirement :

- L'offre de base : fondée sur le PDMS travaillé avec le bureau d'études technique Transitec. La CCYN a mis à disposition des candidats l'ensemble des documents en lien avec le PDMS : amplitude horaire, tracé des lignes, etc.
- L'offre variante : l'objectif poursuivi par la CCYN dans cette offre est de laisser aux candidats la possibilité d'optimiser l'offre de base en réorganisant les tracés des lignes. La réorganisation ne concerne que le réseau régulier, c'est-à-dire que la proposition de transport à la demande est identique dans les deux offres.

En plus de deux offres, les candidats devaient répondre à deux options identiques sur les deux offres :

- L'exploitation du service de transport à la demande avec deux véhicules en cas de succès après la mise en place du service. La CCYN attendait du candidat le chiffrage du coût supplémentaire.

Sur cette option, le document programme n'était pas suffisamment clair. Ce point sera abordé avec le candidat au cas où il a la possibilité de remettre une nouvelle offre.

En effet, le document programme mentionnait : « ... il est attendu du candidat de chiffrer l'intégration du transport à la demande sur une zone supplémentaire en cas de succès de sa mise en place. »

- Le verdissement mixte de la flotte sur la base de l'offre optimisée : l'objectif ici est de chiffrer le réseau optimisé avec l'acquisition de deux véhicules électriques sur les 5 véhicules prévus dans le plan pluriannuel d'investissement

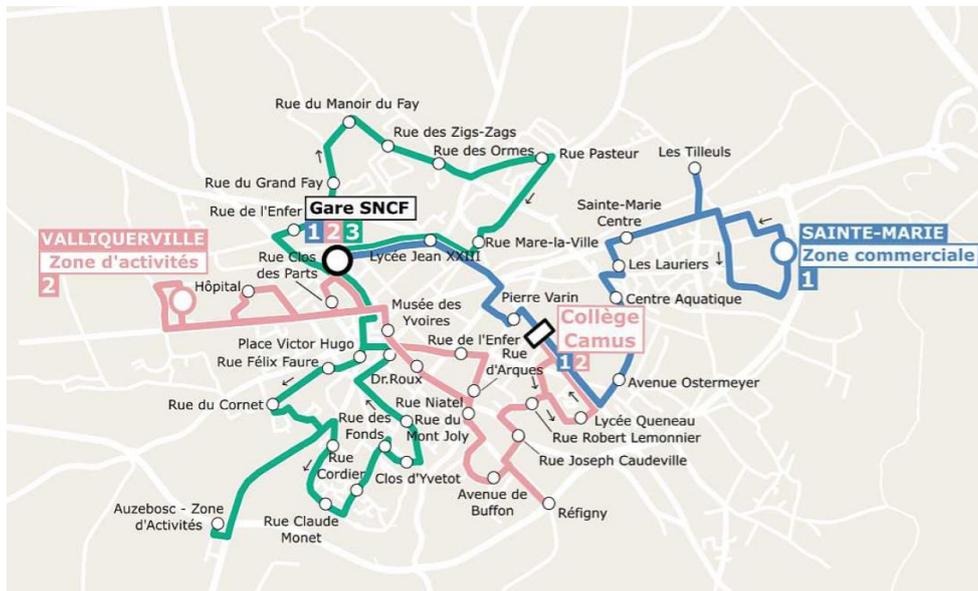
Le candidat CARS HANGARD a répondu aux offres attendues : offre de base et offre variante

a) Différence de deux offres sur le réseau régulier

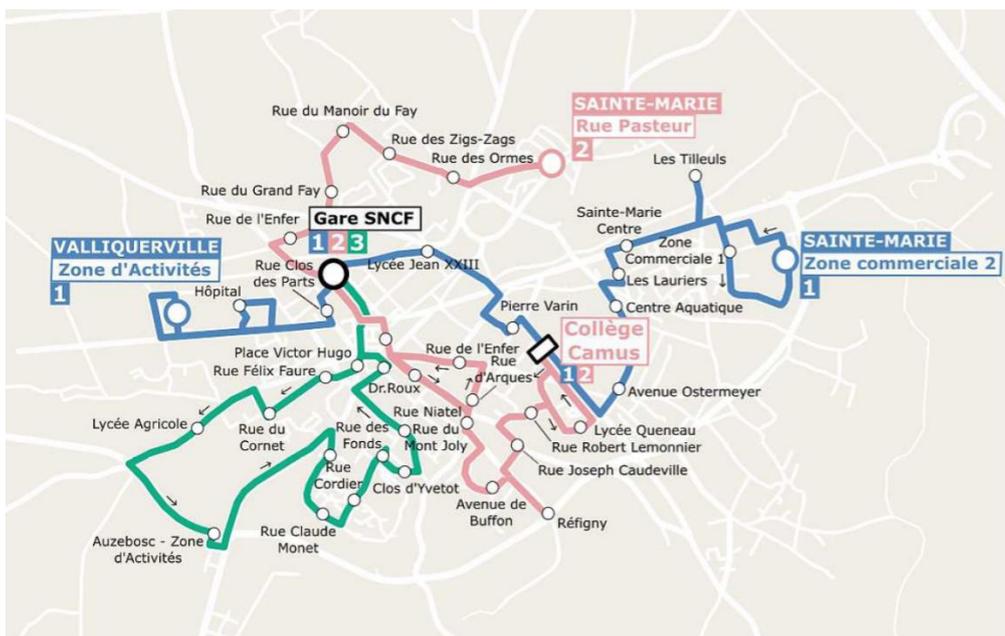
Le candidat s'est basé sur des documents fournis et sur sa connaissance du territoire pour construire les offres.

a. Tracé des lignes

- Offre de base



- Offre variante



Comme mentionné précédemment, le candidat a construit son offre sur la base du tracé de l'étude réalisée par le BE Transitec. Par ailleurs, dans son offre variante, le candidat n'a pas optimisé son offre. Il était attendu des propositions techniques s'appuyant sur l'expertise du délégataire.

Les changements effectués sont :

- Ligne 1 : le candidat prolonge la ligne sur la partie Ouest après la gare jusqu'à la Zone d'Activités de Valliquerville, sur un tracé de 7,76kms. Cette partie du réseau est desservie par la ligne 2 dans l'offre de base
- Ligne 2 : le candidat propose de desservir le Collège Camus vers les quartiers résidentiels du Nord d'Yvetot et de Sainte-Marie-des-Champs, sur un tracé de 7,60kms. Le candidat coupe la desserte de la ligne 3 sur la partie Nord de la gare pour que cela soit réalisé par la ligne 2. Au terminus de la ligne, le conducteur effectuera un temps d'arrêt avant de reprendre le même chemin pour le retour.
- La ligne 3 : Le candidat ne maintient le tracé de l'offre de base que sur la partie Sud avec une communication à la gare. Cette ligne présente comme difficulté le manque de connexions avec les autres lignes du réseau.
Aussi le candidat prévoit sur une partie de la ligne d'utiliser la rocade (zone d'activité d'Auzebosc). Il sera nécessaire de confirmer la conformité de cette proposition vis-à-vis de la réglementation sur la circulation des bus avec des passagers debout (cette option avait été écartée dans l'étude menée par le BE).
- La navette marché reste inchangée.

Sur le tracé, aucune optimisation.

b. Amplitude horaire

Le candidat a basé ses offres sur l'amplitude de 7h à 19h du lundi au vendredi et 7h-12h le samedi.

- Ligne 1 : HP : 30min et HC : 1h
 - 18 courses dans les deux sens de 7h10-19h05 (offre de base)
 - 17 courses aller de 7h04-18H44 et 18 courses au retour de 7h03-18H42 (offre variante)
- Ligne 2 : HP : 30min et HC : 1h
 - 17 courses de 7h00-18h55 et 16 courses de 7h00-18h25 (offre de base)
 - 17 courses dans les deux sens de 6h53-18h27 (offre variante)
- Ligne 3 : HP/HC – 1 heure
 - 12 courses de 6h55-18h12 (offre de base)
 - 13 courses de 7h11-18h40 (offre variante)
- La navette marché : 10 min (mercredi et samedi)
 - 25 courses de 9h00-13h00
 - 23 courses de 9h20-13h00

Sur certaines lignes, les services s'arrêtent tôt. Aussi le candidat ne distingue pas les horaires pendant et hors vacances scolaires. Il prévoit les renforts des services même pendant les vacances scolaires. Ce point mérite d'être revu afin d'optimiser les offres.

Sur le Transport à la demande, les propositions horaires sont les suivantes :

Fonctionnement commercial	Zone 1 (Nord)		Zone 2 (Sud)	
Heure d'arrivée garantie à Yvetot	09h30	13h30	10h00	14h00
Heure de départ garantie d'Yvetot	12h00	15h00	12h30	15h30

Les créneaux de 15h ou 15h30 paraissent trop tôt pour l'arrêt du service surtout mercredi après-midi. Cette proposition ne répond pas aux ambitions de la CCYN.

c. Offre kilométrique

Sur l'offre de base :

- Service régulier : 176 557 kms totaux en moyenne annuelle
- TAD : 15 250 kms en 2025 (puis progression sur la durée du contrat de +7% en moyenne par an environ) jusqu'à atteindre le total de 108 844kms sur la durée du contrat

Sur l'offre variante :

- Service régulier : 200 344 kms totaux par an
- TAD : inchangé

Sur l'option 1 TAD :

Le candidat prévoit 24 321 kms totaux annuels en moyenne, soit un total de 121 603 kms totaux sur la durée du contrat.

b) Conclusion sur les offres reçues sur le plan technique

Sur l'offre kilométrique, les propositions du candidat restent limitées et moins ambitieuses. Elles ne répondent que très peu aux attentes de la CCYN. Il est nécessaire que le candidat précise l'offre kilométrique maximale du parcours pour faciliter l'analyse de ses hypothèses d'évolution.

Dans l'ensemble, elles paraissent moins optimisées et ne sont pas force de propositions pour la CCYN.

L'offre variante ne répond pas à l'objectif de la CCYN d'obtenir une offre ambitieuse et optimisée qui rendrait le réseau actuel attractif, tout en limitant l'augmentation des coûts financiers. La proposition n'est pas conforme aux attentes de la CCYN.

Sur la proposition de l'offre du transport à la demande, le candidat doit préciser les conditions de modalités de déclenchement de l'option. Cela devra intégrer à la fois l'adéquation entre la qualité de service et l'offre de service proposée.

Aussi afin de faciliter le déclenchement de l'article 37 du projet de contrat sur les coûts du service de transport à la demande. Le candidat doit préciser à la fois les niveaux d'offre kilométrique plancher et plafond.

Le candidat sera invité à préciser les hypothèses retenues pour la construire de son offre : horaires retenus à argumenter, le choix des tracés de lignes régulières.

5.2 NOTATION DU CRITERE TECHNIQUE

Le candidat est noté sur 40 points. Les offres sont indépendantes l'une de l'autre.

Elles seront comparées entre elles afin de déterminer la mieux disante de deux.

5.2.1 Pertinence de la desserte : capacité à optimiser le rapport entre la fréquentation et les kilomètres en charge sur lignes régulières (V/K moyen sur la durée du contrat hors TAD)

L'offre de base est construite sur la base d'une étude menée par un BE technique. Elle répond aux attentes de la CCYN : de supprimer les boucles, de rendre lisible l'offre kilométrique, un réseau construit autour de la gare SNCF, etc...

En revanche, l'offre variante proposée par le candidat pose question sur quelques points cités ci-haut : pertinence du tracé, capacité à optimiser le rapport V/K.

Le candidat ne justifie pas concrètement le choix du tracé, le gain de fréquentation réalisé (la population ciblée, etc..) Les offres du candidat sont assez succinctes sur ces points et ne permettent de juger de la pertinence de la desserte.

Sur ce sous-critère, **l'offre de base obtient la moyenne, soit la note de 10/20** parce qu'il manque des informations sur le ratio V/K pour cette offre.

En revanche, **l'offre variante est jugée insatisfaisante et obtient la note de 5/20**. Les tracés de certaines lignes sont intéressants mais le manque d'explications, d'éléments concrets qui fondent l'offre ne permettent pas de juger sa pertinence.

5.2.2 Pertinence de l'offre de TAD : adéquation aux besoins et lisibilité de l'offre

Ce sous-critère prend en compte la proposition de l'option 1.

Le candidat prévoit un transport à la demande sur deux zones exploitées par un véhicule dans la tranche ferme. Pour l'exploitation du service, le candidat prévoit :

- Un ETP chargé de la gestion du réseau Vikibus,
- Une politique commerciale et marketing importante pour faire connaître le réseau
- Un véhicule dédié à l'exploitation du réseau
- Une carte isochrone paramétré à 15 minutes et un isochrone paramétré à 20 minutes à partir du centre-ville d'Yvetot.

Le fonctionnement du TAD s'effectue sur les deux zones : Nord (1) et Sud (2)

Comme indiqué dans le DCE, le service de transport à la demande fonctionnera en heure creuse avec 2 courses le matin et 2 l'après-midi sur les deux zones.

Le candidat propose les créneaux suivants :

Fonctionnement commercial	Zone 1 (Nord)		Zone 2 (Sud)	
Heure d'arrivée garantie à Yvetot	09h30	13h30	10h00	14h00
Heure de départ garantie d'Yvetot	12h00	15h00	12h30	15h30

En ce qui concerne la gestion de réservation des courses, le candidat propose une réservation par téléphone ou en remplissant un formulaire en ligne disponible sur le site Vikibus.

Les usagers pourront réserver sur la plateforme dédiée ou par téléphone jusqu'à 2h avant le début du trajet pour le trajet après 9h. Les réservations avec l'heure d'arrivée garantie à 9h30 s'effectuent la veille avant 17h. Cette particularité s'applique également aux usagers souhaitant se déplacer pour 9h30 le lundi matin, ils pourront réserver jusqu'au samedi à 17h.

L'offre kilométrique du TAD du candidat interroge parce qu'elle semble sous dimensionnée. Le candidat prévoit 18 141 kms totaux par an avec un taux de déclenchement relativement faible :

Taux de déclenchement évalué (Base)						
Jour	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi
Taux de déclenchement 2025	20%	20%	50%	20%	20%	50%
Taux de déclenchement 2030	33,5%	33,5%	63%	33,5%	30%	63%

Cette proposition est jugée insatisfaisante et moins ambitieuse au niveau technique.

Le candidat prévoit des moyens importants et justifiés de publicité (communication sur le réseau) mais comme sur le réseau régulier, il n'évalue pas le gain des actions menées sur le niveau de fréquentation.

Les moyens déployés pour l'exploitation du service paraissent suffisants pour lancer le service : les modalités de réservation via un formulaire en ligne ou par téléphone, quant à elles, paraissent contraignantes.

Le candidat doit proposer des outils de réservation tel qu'une application mobile ou une plateforme qui communiquerait avec ATOUMOD ou autres sites facilitant la gestion du service.

Pour l'option avec un 2^{ème} bus pour l'exploitation en cas de succès, le candidat n'a pas chiffré les coûts supplémentaires. Ce point sera traité avec le candidat pendant les négociations. Il lui sera demandé d'argumenter et d'éventuellement revoir à la hausse ses hypothèses sur l'offre kilométrique.

Le candidat chiffre tout de même l'impact d'une augmentation de l'offre TAD en cas de succès :

- Un véhicule en plus
- Un ETP conducteur
- +12 759 kms totaux supplémentaires sur la durée du contrat
- La mise en place d'un outil de gestion TAD pour la gestion du service au vu de l'augmentation de l'offre.

L'option doit être précisée parce qu'actuellement le candidat n'explique pas les modifications de l'offre suite au succès. Il n'analyse pas non plus les raisons du succès : est-ce lié à la demande (plus d'usagers et nombre des places insuffisant dans le véhicule) ou à la quantité des courses, etc. Les impacts financiers à intégrer seront différents...

Pour ce sous-critère, **CALIA Conseil propose la note moyenne de 5/10**. Sur le tracé, l'offre est intéressante mais plusieurs interrogations demeurent au niveau du fonctionnement et organisation du service. Les moyens mis en œuvre risquent de ne pas œuvrer en faveur du déploiement efficace du réseau.

5.2.3 Organisation de l'exploitation : pertinence et adéquation des moyens humains et techniques aux services proposés et capacité pour respecter les objectifs au contrat

En ce qui concerne les moyens humains, le candidat a correctement dimensionné ses offres.

Le dimensionnement du personnel de conduite est cohérent et adapté pour l'exploitation du service régulier et transport à la demande. Il prévoit 11,1 ou 11,9 ETP conduite dans l'ensemble du réseau (tous services confondus). Cela correspond aux heures de conduite totales

nécessaires pour l'exploitation du service. En revanche, pour les personnels hors conduite, le candidat sera invité à préciser son chiffrage par exemple responsable marketing, agent entretien, etc.

Le dimensionnement des offres est suffisant et mérite des précisions.

Sur les besoins en véhicules, le candidat utilise l'ensemble du parc actuel et ceux prévus dans le renouvellement. Il est prévu que parmi les véhicules sortants du parc, le candidat en utilise un pour la réserve. Ce point n'a pas été traité par le candidat (sort des biens).

Les moyens matériels pour l'exploitation sont en grande partie fournis par la CCYN et remis en fin de contrat. L'annexe « Biens de retour » n'a pas correctement été remplie. Le candidat mentionne :

- 5 véhicules sans les identifier (gabarit, motorisation), et
- 1 voir deux minibus pour le service TAD. La volonté de la CCYN n'est pas d'acquérir le véhicule pour le transport à la demande. Le candidat devait mettre à disposition un voire deux véhicules pour le service de TAD.

Le candidat a chiffré l'enveloppe d'investissement de 6 véhicules à 674 k€.

Il est indiqué qu'un véhicule de réserve peut être mis à disposition en cas de panne du véhicule TAD mais que ce coût n'est pas estimé. Dans ce cas, le véhicule étant mis à disposition, le délégataire doit proposer une solution de remplacement sans surcoût pour la CCYN.

Pour le transport régulier, il est prévu dans l'offre de la CCYN qu'avec le renouvellement du parc, le candidat utilisera un des véhicules sortis du parc comme bus de réserve. Aucune mise à disposition du délégataire n'est attendue.

Aussi il prévoit la location du véhicule de service dans ses coûts d'exploitation.

L'annexe « Biens de reprise » doit être précisée par le candidat parce que s'y trouvent des véhicules aussi. Ce point sur les matériels roulants et autres moyens déployés pour les services sera précisé avec le candidat.

Les offres du candidat obtiennent la note 2,5/5. Le critère doit encore être retravaillé.

5.2.4 Procédure d'entretien maintenance du patrimoine et procédure de partage d'information avec la communauté de communes

Dans l'annexe 3 « Dépôt », le candidat présente son dépôt ainsi que son atelier de maintenance. Toutefois, il ne précise pas la procédure d'entretien-maintenance.

Son mémoire technique ne contient pas d'éléments dans ce sens. Cela signifie que ce point n'a pas été traité pas le candidat. La CCYN attend un engagement clair de la part du candidat sur ce point.

A titre informatif, la CCYN prévoit le renouvellement du parc en cours de la DSP et envisage même un renouvellement mixte avec des véhicules électriques. Elle souhaite donc savoir si le candidat sera en mesure d'entretenir les véhicules mis à disposition.

En ce qui concerne le partage d'informations, le candidat mentionne les rapports mensuels et annuels avec la mise de l'outil Power BI. Cela permettra à « la CCYN d'avoir, tout au long de la vie du marché, une information claire, lisible et transparente. »

Cela signifie que le candidat mettra à disposition de la CCYN les accès de l'outil que le délégataire prend en charge. Ce point devra être confirmé par le délégataire.

Dans son mémoire technique, le candidat s'engage sur un partage des informations facilité. Il propose des tableaux de bord, des extractions des données conformément à ce qui est demandé contractuellement. LA CCYN souhaite disposer d'un accès permanent aux plateformes de suivi de l'activité. Le candidat devra confirmer l'engagement.

Pour ce sous-critère, **CALIA Conseil propose la note moyenne de 2,5/5**. Le candidat ne traite qu'une partie du sous-critère.

5.2.5 Synthèse de la note sur le critère technique

<i>sur 40 points</i>	OB	OV
Sous-critère 1	10,00	5,00
Sous-critère 2	5,00	5,00
Sous-critère 3	2,50	2,50
Sous-critère 4	2,50	2,50
TOTAL	20,00	15,00

Sur le critère technique, c'est l'offre de base qui est la mieux disante avec la note de 20/40. Elle obtient la moyenne. Il est vrai que cette offre mérite d'être retravaillée, mais il l'est aussi que c'est celle qui se rapproche des attentes de la CCYN contrairement à l'offre variante.

6. ANALYSE DU CRITERE FINANCIER POUR LA NOTATION DES OFFRES

6.1 PRESENTATION DES OFFRES

Dans l'ensemble, **les comptes d'exploitation prévisionnel remis par le candidat pour les deux offres comportent des erreurs de calcul**. Ces erreurs ne concernent que les renvois des cellules, ce qui a pu être régularisé au moment de l'analyse, à l'exception de la formule de la contribution financière forfaitaire. En effet, le candidat ne soustrait pas ses engagements des recettes dans le montant attendu de la compensation financière.

Les erreurs de calcul ramènent l'engagement des charges d'exploitation à :

- 6,6 M€ (marge comprise) sur l'offre de base (hors option)
- 7,01 M€ (marge comprise) sur l'offre variante

Ces enveloppes sont de très loin supérieures à la valeur estimée de la délégation de service public telle que prévue dans le règlement de consultation.

Les écarts sont de :

- +2,3 M€ sur l'offre de base
- +2,7 M€ sur l'offre variante

Il convient aussi de préciser que le candidat n'a pas chiffré les coûts supplémentaires des options. Il a uniquement intégré les dotations aux amortissements du deuxième minibus pour le transport à la demande.

L'écart kilométrique entre l'offre de base et l'offre variante est de +15% de kms commerciaux et +8% de kms totaux. Cela a comme conséquence financière une évolution de +6% sur l'engagement total des charges.

Dans la structure du compte d'exploitation, l'engagement des charges d'exploitation est composé de :

- **Les charges de personnel** qui représentent au total 47% de l'engagement des charges qui correspondent à la rémunération de 11 conducteurs en moyenne pour l'exploitation du service (offre de base) et 11,9 ETP pour la variante.

Le candidat retient un coût moyen par conducteur de 45 728€ par an.

Ce montant est supérieur à la rémunération actuelle en raison du changement de la convention collective des conducteurs.

L'écart est de +7% du total des heures par conducteur.

Le dimensionnement est cohérent par rapport au service. A titre informatif, dans le chiffrage réalisé avant la procédure, le dimensionnement du personnel était aussi de 11 ETP et le coût moyen dans la même moyenne (légèrement basse).

- **Les coûts de roulage** qui représentent entre 16 et 17% en fonction de l'offre, constituent le deuxième poste des charges :

Comme mentionné précédemment, l'écart en kilomètres totaux est de +15% et financièrement, l'écart est de +13%.

Pour le chiffrage de son offre, le candidat présente les coûts unitaires suivants :

	Minibus	Midibus
Carburant	0,18€	0,27€
Lubrifiant	0,01€	0,01€
Pneumatiques	0,02€	0,10€
Lavage / nettoyage	0,05€	0,04€
Entretien-maintenance	0,09€	0,59€
<i>Pièces détachées</i>	0,05€	0,30€
<i>Personnel y/c charges sociales</i>	0,04€	0,24€
<i>Sous-traitance</i>	0,01€	0,05€
Total	0,35€	1,00€

Ces coûts correspondent à la valeur actuelle du marché.

Le candidat pourrait tout de même être invité à optimiser ses coûts de roulage sur le midibus : coût d'entretien-maintenance par exemple. Malgré le plan de renouvellement, le candidat prévoit un niveau important d'entretien-maintenance.

Ce point est à confirmer mais il semblerait que le candidat ait basé son offre sur l'état actuel du parc alors qu'un plan de renouvellement lui a été remis.

Dans le chiffrage de ces coûts de roulage, le candidat n'a pas intégré le coût de fonctionnement de l'option verdissement ni l'extension du transport à la demande.

Le candidat fournit la liste des besoins et explique le fonctionnement, mais ne chiffre pas.

Le chiffrage peut être réalisé en se basant sur le coût marginal mais cela reste une hypothèse. Le candidat sera invité à préciser ce point.

- **Les coûts fixes** : ce poste représente 25% du total des charges d'exploitation :

Quelques postes mériteraient plus de précision de la part du candidat afin de comprendre le chiffrage :

- Achats : le candidat devra préciser le 10 K€ de la 1^{ère} année sur les poteaux-points d'arrêts et vêtements professionnels.
Le candidat doit préciser les hypothèses retenues pour le chiffrage
- Locations véhicules de service : 3 k€ par an. Le candidat doit préciser les conditions de la location et préciser le nombre de véhicules concernés ?
- Loyer dépôt : 22,5 K€ par an. Ce montant comprend le loyer ainsi que les charges locatives. Le candidat sera invité à préciser à quoi correspondent les charges locatives de 4k€ par an ainsi que le dimensionnement du loyer.
- Les charges de personnel hors conduite : ici, une attention importante sur le dimensionnement d'ETP. Le candidat prévoit 0,5 ETP Marketing et commercial, cela semble surélevé au regard du gain sur le volet commercial.
- Les frais généraux : la 1^{ère} année coûte 40 k€ de plus que le reste de la DSP. Le candidat sera invité à préciser son chiffrage. Ce poste doit être revu parce que certaines hypothèses ne semblent pas cohérentes. Par exemple, le coût de peinture prévu chaque année, le coût de l'assistance technique auquel s'ajoute le coût de réunir assistance, etc.

Le candidat pourrait optimiser ces coûts afin de rendre son offre compétitive.

- **Les dotations aux amortissements** : le candidat chiffre les dotations aux amortissements des véhicules financés par la CCYN. Cela ne devrait pas être le cas, il y a donc sur ce poste une économie de +500 k€ au total des charges d'exploitation.

Le candidat ne peut pas à la fois verser une redevance de mise à disposition et prendre en compte les dotations aux amortissements des investissements qu'il ne porte pas lui-même.

Il intègre aussi l'acquisition d'un véhicule TAD PMR comme bien propre et fait reposer l'amortissement sur les charges de la DSP. Le candidat ne devrait pas considérer cette charge comme un amortissement sur la DSP, mais plutôt une charge de mise à disposition de ce véhicule.

Il n'est donc pas possible pour lui de l'amortir intégralement sur la durée de la DSP. Dans ce sens, le bien devra être requalifié en « bien de reprise ».

Après correction de ce poste, il y a +/- 500 k€ de réduction sur la durée de la DSP pour l'ensemble des offres remises.

- **Les charges financières** et exceptionnelles de 19 k€ en moyenne annuelle doivent être précisées par le candidat.
- Le candidat retient une marge de 4%, ce qui reste dans la moyenne de DSP transports publics.

Le retour à la convention collective actuelle est aussi une piste pour réduire son engagement des charges.

6.2 NOTATION DU CRITERE FINANCIER

6.2.1 Montant total de la compensation financière demandée à la collectivité sur la durée du contrat actualisé au taux de 5 % - nb : plus le montant demandé est faible et plus le candidat aura de points

La valeur actuelle nette est indice financier qui permet de différencier la valeur actuelle de la valeur du marché.

Pour ce critère, c'est sur la base de la formule EXCEL VAN à un taux de 5% sur la différence cumulée entre l'engagement des charges et l'engagement des recettes qu'a été effectué le calcul :

M€	OB	OV
VAN (5%)	5,45	5,75
25 points	25,00	23,70

Le montant faible est celui de l'offre de base. Donc, c'est elle qui obtient la note maximale sur ce sous-critère.

6.2.2 Cohérence et solidité des hypothèses et du plan d'affaire prévisionnel sur la durée de la convention – sur l'exploitation : Montants de recettes et charges actualisés au taux de 5 % - nb : plus le montant demandé est faible et plus le candidat aura de points

Sur la cohérence des offres, elles doivent encore être précitées. Certaines hypothèses paraissent surdimensionnées et incohérentes en lien avec les services attendus.

Uniquement les coûts en lien avec les personnels de conduite nécessaire à l'exploitation du service.

En actualisant au taux de 5%, c'est l'offre de base qui est la mieux disante.

L'enveloppe est la moins élevée de deux offres.

M€	OB	OV
Sous-critère 2	15,00	14,22

CALIA Conseil propose de réduire cette note de 5 points sur chacune des offres en lien avec la cohérence des hypothèses du plan d'affaire prévisionnel.

La note obtenue est de 10/15 pour l'offre de base et de 9,22/15 pour l'offre variante.

6.2.3 Niveau de risque assumé par le Concessionnaire (Recettes commerciales /Charges) et capacité à optimiser la part des recettes commerciales

Sur ce sous-critère, il y a un risque de requalification de la délégation de service public en marché public. La part des recettes commerciales est de 3% en moyenne sur la durée de la DSP.

Les recettes estimées sont de 23 681 € en 2025. Ce niveau des recettes semble inférieur par rapport au niveau de l'offre kilométrique proposée. Il semblerait que le candidat n'ait pas intégré la mise en place du transport à la demande.

Sur la grille de tarification, le souhait d'évolution a été pris en compte. Une augmentation du est toutefois envisagée dès 2025 uniquement sur le pass mensuel. Cela n'était pas prévu dans l'offre. Le candidat devra donc justifier ses hypothèses.

On peut s'interroger sur la pertinence de conserver l'abonnement VIKIfamille, très peu utilisé et qui complexifie la lecture des tarifs. Une grille plus simplifiée et lisible pourrait être envisagée. Le constat est que le candidat a construit son offre sans prise de risque commercial comme s'il s'agissait d'un marché public. Il ressort des offres que le candidat ne fait pas corrélés les moyens déployés et les résultats obtenus (ou à obtenir).

Comme piste d'améliorations, le candidat doit intégrer l'effet population (évolutions démographiques du territoire) et l'effet offre (quels sont les impacts de la nouvelle offre dans le niveau de fréquentation) ou intégrer le projet de développement sur le territoire pour identifier le gain sur la fréquentation.

Le candidat n'a prévu comme levier uniquement l'effet prix, cela paraît très limité dans la construction de son offre. Il sera attendu de lui d'améliorer son ratio R/D.

Sur ce sous-critère, **CALIA Conseil propose de juger insatisfaisant le niveau de deux offres. Donc la note attribuée est de 0.**

Ce point sera traité en priorité au vu du risque qui pèse sur la procédure.

6.2.4 Pertinence et représentativité des coefficients d'actualisation proposés dans la formule d'actualisation

Coefficient (cf. projet de contrat)	a	b	c	d
DFn	44%	38%	5%	13%
DTADn	52%	41%	4%	3%
DFn - CALIA Conseil	45%	34%	4%	17%
DTADn - CALIA Conseil	51%	38%	4%	7%

Par rapport à la structure du chiffrage, CALIA Conseil a refait le calcul de la part de chaque indice dans le CEP afin de vérifier la pertinence des coefficients d'actualisation.

Dans l'ensemble, les coefficients retenus sont pertinents dans la formule d'indexation.

Les principales variations concernent les frais des services et les coûts de roulage. Cela est pertinent parce que le risque d'évolution importante sur le coût du gaz est limité.

Le candidat n'a pas traité la deuxième partie du sous-critère sur la représentativité dans la formule. Il manque la part fixe dans la formule. **Ce point est à régulariser.**

Le candidat obtient la note 3/5 sur les deux offres. Le candidat doit encore compléter l'article du projet de contrat en lien avec la formule d'indexation.

6.2.5 Niveau de coût marginal moyen

Prestation	Unité	€ HT
Services supplémentaires		
Service supplémentaire - Minibus	par kilomètre	0,35
Service supplémentaire - Midibus	par kilomètre	1,00

Comme mentionné précédemment, le coût kilométrique du Midibus à 1€ paraît élevé et peut être optimisé. **CALIA propose une note de 3/5 sur ce sous-critère pour les deux offres.**

6.2.6 SYNTHÈSE DU CRITÈRE FINANCIER

<i>sur 60 points</i>	OB	OV
Sous-critère 1	25,00	23,70
Sous-critère 2	10,00	9,22
Sous-critère 3	0	0
Sous-critère 4	3	3
Sous-critère 5	3	3
TOTAL	41,00	38,91

Sur le critère financier, c'est l'offre de base qui est la mieux disante avec la note de 41/60.

7. CONCLUSION

Les offres remises par le candidat doivent être précisées et améliorées.

Sur la partie juridique, le candidat devra prendre en compte les éléments propres à une délégation de service public et les intégrer dans ses offres afin de limiter le risque de requalification en marché public.

A titre informatif, les risques dans une DSP sont sur **les charges** (niveau des charges prévisionnelles par rapport aux charges réalisées) et **sur les recettes** (niveau des recettes prévisionnelles par rapport aux réalisées). En l'espèce, les deux niveaux de risque n'ont pas été pris en compte dans les offres (ou difficilement identifiables).

Le candidat doit aussi compléter et/ou modifier les clauses citées ci-haut.

Sur le plan technique, les offres ne répondent pas complètement aux attentes de la CCYN. L'offre de base est la mieux disante en obtenant la note moyenne. Cela signifie qu'il y a plusieurs axes d'amélioration : offre kilométrique proposée, les horaires de service, la mise en place du transport à la demande, les propositions propres du candidat, etc. Des optimisations sont attendues.

Sur le plan financier, les offres fournies sont supérieures à l'enveloppe estimative. La valeur estimative n'ayant pas vocation à exprimer le plafond financier attendu, les offres ne sont pas irrégulières. En revanche, la part de contribution financière forfaitaire de la CCYN pourrait se trouver limitée par rapport aux recettes du budget annexe.

Après analyse des offres, le constat est que le candidat a retenu des hypothèses erronées au niveau financier, ce qui a comme conséquence la réduction de l'enveloppe de deux offres. Aussi plusieurs postes semblent surdimensionnés. Des optimisations sont attendues au niveau financier.

En somme, les propositions offrent à la CCYN des marges de manœuvre importantes à saisir pendant la séance des négociations en lien avec ses ambitions.

Les offres obtiennent les notes suivantes :

	OB	OV
critère financier	41,00	38,91
critère technique	20,00	15,00
Total	61,00	53,91

C'est l'offre de base qui est la mieux disante avec une note de 61/100. Mais elle ne peut être acceptée en l'état.