



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 du président

**Septembre 2024**

## Table des matières

1.	<b>RAPPEL DES OFFRES DEMANDEES AUX CANDIDATS.....</b>	<b>3</b>
2.	<b>RAPPEL CRITERES DE NOTATION.....</b>	<b>3</b>
3.	<b>DEROULEMENT DE LA PROCEDURE.....</b>	<b>4</b>
4.	<b>PROCEDURE DE SELECTION DES CANDIDATURES .....</b>	<b>5</b>
5.	<b>PROCEDURE D'OUVERTURE ET ANALYSE DES OFFRES .....</b>	<b>6</b>
6.	<b>SYNTHESE DES OFFRES FINALES RECUES : OFFRE DE BASE ET VARIANTE .....</b>	<b>7</b>
6.1	<b>OFFRE DE BASE .....</b>	<b>7</b>
6.2	<b>OFFRE VARIANTE .....</b>	<b>8</b>
6.3	<b>SERVICE A LA DEMANDE .....</b>	<b>9</b>
6.3.1	LES OPTIONS .....	10
7.	<b>ANALYSE DES OFFRES FINALES SUR LE VOLET TECHNIQUE.....</b>	<b>12</b>
7.1	<b>PERTINENCE DE LA DESSERTE : CAPACITE A OPTIMISER LE RAPPORT ENTRE LA FREQUENTATION ET LES KILOMETRES EN CHARGE SUR LIGNES REGULIERES (V/K MOYEN SUR LA DUREE DU CONTRAT HORS TAD) .....</b>	<b>12</b>
7.2	<b>PERTINENCE DE L'OFFRE DE TAD : ADEQUATION AUX BESOINS ET LISIBILITE DE L'OFFRE.....</b>	<b>12</b>
7.3	<b>ORGANISATION DE L'EXPLOITATION : PERTINENCE ET ADEQUATION DES MOYENS HUMAINS ET TECHNIQUES AUX SERVICES PROPOSES ET CAPACITE POUR RESPECTER LES OBJECTIFS AU CONTRAT.....</b>	<b>13</b>
7.3.1	Les moyens humains .....	13
7.3.2	Les moyens matériels .....	13
7.4	<b>PROCEDURE D'ENTRETIEN MAINTENANCE DU PATRIMOINE ET PROCEDURE DE PARTAGE D'INFORMATION AVEC LA COMMUNAUTE DE COMMUNES.....</b>	<b>13</b>
7.4.1	Procédure d'entretien maintenance .....	13
7.4.2	Partage d'information .....	13
7.5	<b>SYNTHESE DE LA NOTE SUR LE CRITERE TECHNIQUE.....</b>	<b>14</b>
8.	<b>ANALYSE DES OFFRES SUR LE VOLET FINANCIER .....</b>	<b>14</b>
8.1	<b>MONTANT TOTAL DE LA COMPENSATION FINANCIERE DEMANDEE A LA COLLECTIVITE SUR LA DUREE DU CONTRAT ACTUALISE AU TAUX DE 5 % - NB : PLUS LE MONTANT DEMANDE EST FAIBLE ET PLUS LE CANDIDAT AURA DE POINTS</b>	<b>15</b>
8.2	<b>COHERENCE ET SOLIDITE DES HYPOTHESES ET DU PLAN D'AFFAIRE PREVISIONNEL SUR LA DUREE DE LA CONVENTION – SUR L'EXPLOITATION : MONTANTS DE RECETTES ET CHARGES ACTUALISES AU TAUX DE 5 % - NB : PLUS LE MONTANT DEMANDE EST FAIBLE ET PLUS LE CANDIDAT AURA DE POINTS .....</b>	<b>15</b>
8.3	<b>NIVEAU DE RISQUE ASSUME PAR LE CONCESSIONNAIRE (RECETTES COMMERCIALES /CHARGES) ET CAPACITE A OPTIMISER LA PART DES RECETTES COMMERCIALES .....</b>	<b>16</b>
8.4	<b>PERTINENCE ET REPRESENTATIVITE DES COEFFICIENTS D'ACTUALISATION PROPOSES DANS LA FORMULE D'ACTUALISATION .....</b>	<b>18</b>
8.4.1	Offre de base.....	18
8.4.2	Offre variante.....	18
8.5	<b>NIVEAU DE COUT MARGINAL MOYEN .....</b>	<b>18</b>
8.6	<b>SYNTHESE DU CRITERE FINANCIER.....</b>	<b>19</b>
9.	<b>CONCLUSION.....</b>	<b>20</b>

Le présent rapport du Président a pour objet de présenter l'**analyse des offres** reçues par la Communauté de communes Yvetot Normandie (ci-après, la « **CCYN** ») conformément au Code de la commande publique (ci-après, le « **CCP** ») et au règlement de consultation dans le cadre de la procédure ayant pour objet la désignation du titulaire du contrat de délégation de service public (DSP) pour la gestion et l'exploitation des transports publics urbains et à la demande sur le territoire de la CCYN.

## 1. RAPPEL DES OFFRES DEMANDEES AUX CANDIDATS

Le cahier des charges publié demandait aux candidats d'établir :

- une offre de base : concerne l'exploitation des services de transport sur le territoire de la CCYN sur la base des résultats de l'étude menée par le bureau d'études technique TRANSITEC. Cette offre comprend :
  - une proposition sur le réseau urbain desservant les villes d'Yvetot, Sainte Marie des champs, Valliquerville et Auzebosc. Il est composé de deux lignes fortes, une ligne secondaire et une navette marché
  - un service de transport à la demande permettant la liaison entre les autres villes de la communauté de communes à la Ville d'Yvetot.
- une offre variante : elle s'étend sur le même périmètre que l'offre de base, avec la même amplitude horaire et les arrêts existant sur le même réseau que l'offre de base, les candidats ont été invité à librement proposer une variante.
- deux options :
  - L'augmentation de l'offre de transport à la demande : +1 véhicule en cas de succès de la mise en place de ce nouveau service
  - Le verdissement du parc véhicule avec un renouvellement mixte des véhicules mis à disposition par la CCYN (2 véhicules électriques sur les 5 véhicules à acquérir par la CCYN).

## 2. RAPPEL CRITERES DE NOTATION

Conformément à l'article 9 du règlement de consultation, les offres de base et les variantes ont été 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
<b>Qualité du service rendu aux usagers</b>	<b>40</b>	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 /	<b>100</b>		100

### 3. DEROULEMENT DE LA PROCEDURE

Les étapes de la procédure ont été jalonnées par les dates suivantes :

- Date de délibération par le conseil communautaire approuvant le principe de la concession sous forme de DSP de type affermage pour l'exploitation du service de transport urbain de personne pour une durée de 6 ans : 21 septembre 2023
- Date de Publication du dossier de consultation des entreprises (DCE) au JOUE : 27 décembre 2023
- Date de Publication du DCE au BOAMP : 27 décembre 2023
- Date limite de réception des candidatures et offres initiales : 4 mars 2024
- Date de la Commission de Délégation de Service Public (CDSP)d'analyse des candidatures : 19 mars 2024 (en application de l'article L.1411-5 du Code général des collectivités territoriales - CGCT)
- Date de la CDSP d'analyse des offres : 02 avril 2024 (en application de l'article L.1411-5 du CGCT)
- Date de la 1<sup>ère</sup> séance de négociations : 16 avril 2024
- Date limite de réception des offres améliorées : 31 mai 2024
- Date de la 2<sup>ème</sup> séance de négociations : 02 juillet 2024
- Date limite de réception des offres finales : 12 août 2024

- Date d'envoi des questions complémentaires et demandes de précisions au candidat sous forme de négociation écrite : 27 août 2024
- Date limite de réception des réponses du candidat : 06 septembre 2024
- Date d'envoi des dernières questions de précisions au candidat : 10 septembre 2024
- Date limite de réception des réponses : 12 septembre 2024
- Date de présentation au comité de pilotage: 12 septembre 2024

## 4. PROCEDURE DE SELECTION DES CANDIDATURES

Les candidats ont été invités à remettre les dossiers de candidatures et une première version des offres au plus tard le lundi 04 mars 2024 à 12h00.

Après ouverture des plis, une seule société a remis une candidature dans les délais fixés par l'appel public à la concurrence et le règlement de consultation : CARS HANGARD SAS.

Monsieur le Président, accompagné de ses services et son assistant à maîtrise d'ouvrage, s'est assuré de la complétude du dossier après avoir ouvert les candidatures.

Le dossier reçu par le candidat CARS HANGARD SAS a été jugé complet.

Le Président, en liaison avec ses services et son assistant à maîtrise d'ouvrage, a procédé à l'analyse de la candidature reçue.

La CDSP prévue par l'article L. 1411-5 du CGCT, réunie le 19 mars 2024, a procédé à l'établissement de la liste des candidats admis à présenter une offre conformément à ce qui avait été énoncé dans l'avis d'appel public à concurrence et dans le règlement de la consultation, au vu des seuls renseignements relatifs aux candidatures et après examen :

- De l'aptitude du candidat à exercer l'activité.
- De la capacité économique et financière du candidat.
- De la capacité technique et professionnelle du candidat.
- De l'aptitude du candidat à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

A la suite de cet examen, la CDSP a décidé de s'approprier les termes du rapport d'analyse des candidatures.

Le candidat a été admis par la CDSP à présenter une offre, à savoir : la société CARS HANGARD SAS

## 5. PROCEDURE D'OUVERTURE ET ANALYSE DES OFFRES

Après ouverture et analyse des offres remises par le candidat, dont le dossier était formellement complet, et conformément aux dispositions de l'article L. 1411-5 du CGCT, lors de la séance du 02 avril 2024, la CDSP a émis un avis sur le candidat admis à participer aux négociations.

En effet, l'analyse de l'offre initiale a permis de mettre en exergue le fait que les offres présentaient un intérêt susceptible de conduire à ce que l'autorité habilitée à signer la convention engage une négociation avec le candidat.

Au vu de cet avis, le Président a engagé librement une négociation avec le candidat, la société CARS HANGARD SAS.

Le candidat a par la suite été invité à une réunion de négociation le 16 avril 2024.

A l'issue de ce premier tour de négociation, il a été demandé au candidat de remettre des premières offres révisées. Les offres améliorées ont été analysées en vue d'un second tour de négociation s'étant tenu le 02 juillet 2024. Suite à ce second tour de négociation, il a été demandé au candidat de remettre une nouvelle version des offres valant offres finales.

Les offres finales ont été analysées et ont donné lieu à une série des questions complémentaires sous forme de négociation écrite.

Après analyse des réponses aux questions du candidat, une dernière liste des questions de précisions et compléments a été envoyée au candidat.

Le candidat a apporté les précisions nécessaires le jeudi 12 septembre.

L'analyse de l'offre finale est ensuite intervenue le 12 septembre 2024.

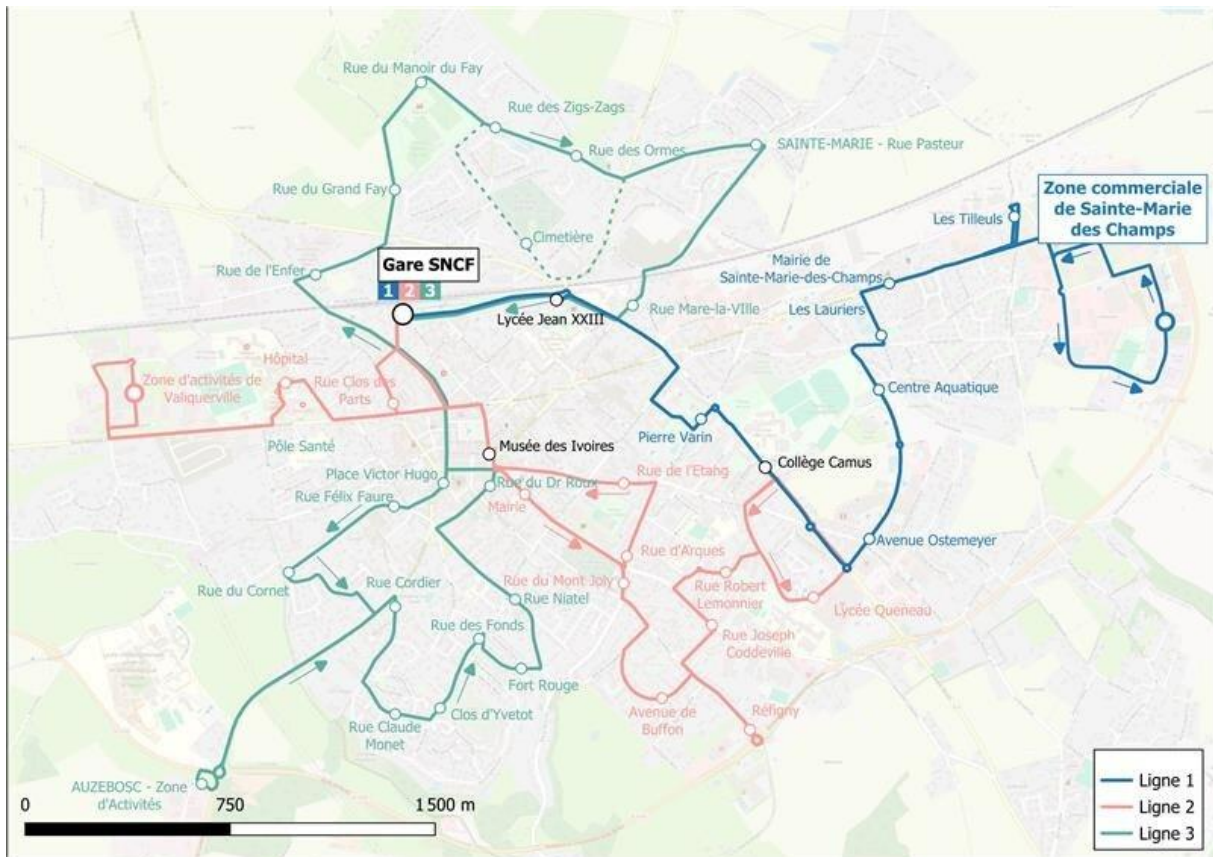
## 6. SYNTHÈSE DES OFFRES FINALES RECUES : OFFRE DE BASE ET VARIANTE

Le candidat a remis une offre de base (A) et une variante libre (B).

Les deux offres répondent aux exigences du cahier des charges.

Les deux offres présentent des différences uniquement sur le réseau urbain. Le réseau régulier est défini sur 5,5 jours par semaine du lundi au samedi midi, (du lundi au vendredi sur une amplitude horaire allant de 7h00 à 19h00 environ). Le service ne fonctionne pas les jours fériés.

### 6.1 OFFRE DE BASE



Cette offre répond aux exigences du cahier des charges. Elle propose une offre kilométrique de 151 343 kilomètres (kms) commerciaux et 165 180 kms totaux, soit un taux de kms non commerciaux de 8%.

Pour l'exploitation de cette offre, le candidat prévoit un besoin en véhicule de 7 véhicules au total dont 5 en circulations, et en personnel de 8 ETP conduite.

Cette dernière version de l'offre intègre :

- Les hypothèses de périodes de vacances scolaires ainsi que les jours fériés dans la définition de l'offre kilométrique.
- La manifestation Lumières au Fay.

Les lignes 1 et 2 sont des lignes fortes. Elles disposent d'une fréquence différente selon les périodes :

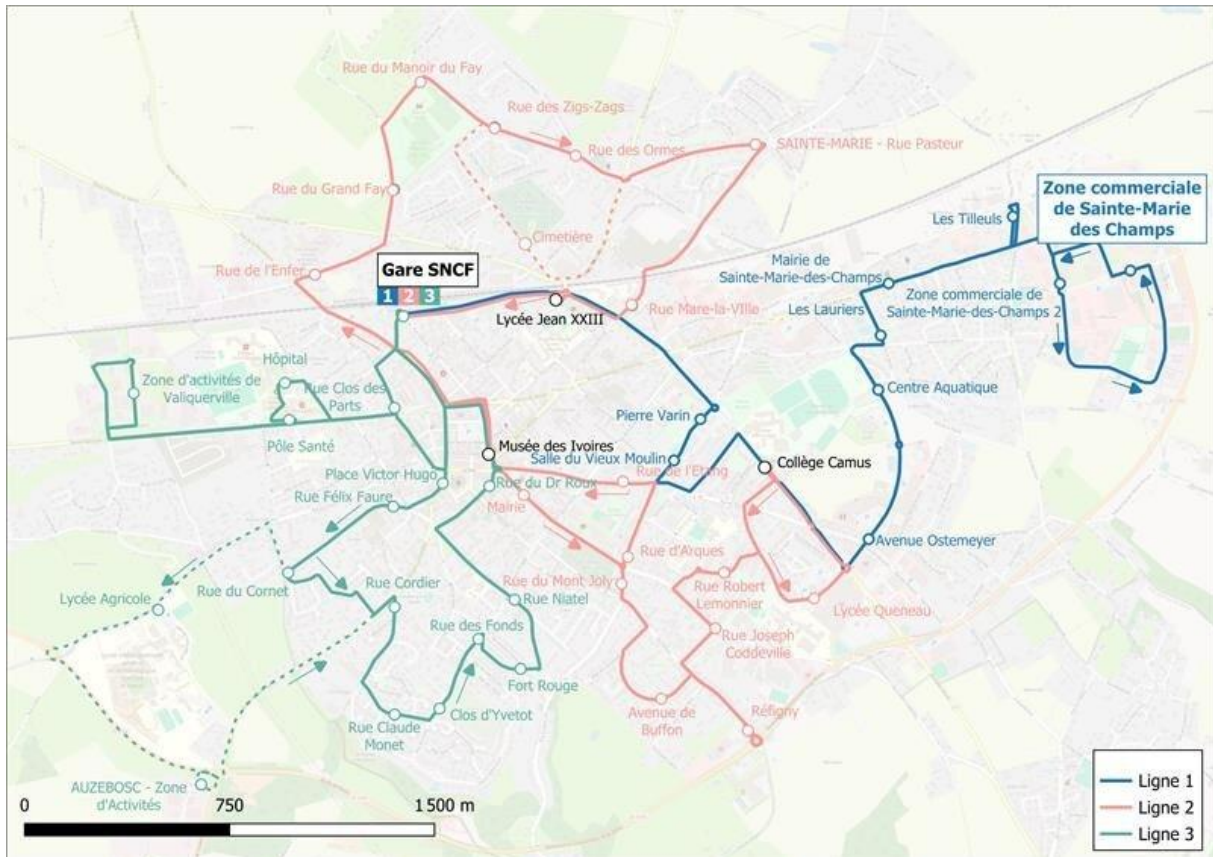
- A la demi-heure en heure de pointe (entre 7h et 9h le matin et après 17h) et à l'heure en heure creuse (période scolaire).
- A l'heure toute le journée (période de vacances scolaires).

La ligne 3 a une fréquence à l'heure quelle que soit la période de l'année.

La navette marché reste inchangée par rapport à l'offre actuelle.

## 6.2 OFFRE VARIANTE

Les tracés et l'amplitude des lignes ont évolué tout au long des négociations. Un travail continu du candidat a été réalisé pour intégrer les remarques techniques et tenir compte des spécificités du territoire.



L'offre kilométrique de l'offre variante est de 158 595 kms totaux dont 150 027 kms commerciaux, soit un taux de kms non commerciaux de 5%.

Pour l'exploitation de cette offre, le candidat prévoit un besoin en véhicules identique à l'offre de base : 7 véhicules au total dont 5 en lignes, et 8 ETP conducteurs sur les moyens humains.

Les principales modifications sur les tracés sont :

- Ligne 1 : L'origine/ destination est la même que dans l'offre de base.

L'itinéraire est modifié entre « Yvetot - Jean XXIII » et « Yvetot – Collège camus » afin de desservir l'arrêt Yvetot – Salle du Vieux Moulin, et limiter les problèmes de circulation au niveau du carrefour rue Rétimare / rue de la briqueterie

- Ligne 2 : le candidat propose après la gare d'Yvetot de desservir les quartiers résidentiels du Nord d'Yvetot et de Sainte-Marie-des-Champs, sur un tracé de 7,1 kms.



La ligne 2 reste inchangée par rapport à l'offre de base concernant la desserte du Sud d'Yvetot.

Le candidat fait le choix de conserver la boucle au nord afin de limiter les investissements (poteaux d'arrêts). Il propose :

- Une fréquence à la demi-heure aux heures de pointe pour la portion « Yvetot-Gare » « Yvetot – Collège Camus »
- Une fréquence à l'heure pour le nord de la ligne (boucle passant par le quartier résidentiel du Fay)

Conformément à la demande de la CCYN, le candidat intègre la desserte du cimetière 2 fois le matin et 2 fois l'après-midi dans la dernière version de son offre. Il fait le choix d'intégrer cette desserte sur le parcours de la ligne 2.

- La ligne 3 : Le candidat modifie le parcours : la desserte va de la zone d'activités d'Auzebosc vers la zone d'activités Valliquerville sur un tracé de 12,6 kms (au lieu de 7,6 kms).

Il améliore la desserte dans le centre-ville avec l'ajout d'un arrêt.

Le candidat fait le choix de combiner la boucle de la ligne 3 au tronçon de Valliquerville initialement prévu pour la ligne 1. Il conserve l'arrêt Pole Santé contrairement à l'offre de base.

Le candidat propose de traverser la rocade avec la ligne 3 dans le but de relier le lycée Agricole et la Zone d'Activités d'Auzebosc aux heures de pointe. Cette proposition est rendue possible par les dispositions du code de la Route (l'article R. 110-2).

- La navette marché reste inchangée.

### 6.3 SERVICE A LA DEMANDE

La proposition répond aux exigences du cahier des charges.

Conformément au cahier des charges, l'offre de Transport à la Demande (TAD) fonctionnera en heure creuse dans l'intervalle allant de 9h00 à 17h00.

Le réseau régulier est défini sur 5,5 jours par semaine tandis que le transport à la demande est prévu sur 6 jours (lundi au samedi de 9h à 17h).

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	16h00	12h30	16h30

Le candidat prévoit le niveau de fréquentation suivant :

Fréquentation projetée pour le Transport à la Demande de la CCYN (Variante)						
Année	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Nombre de voyages	1335	1446	1544	1668	1800	2052

Le candidat prévoit d'affecter 1,04 ETP sur la gestion et l'exploitation du transport à la demande. Il aura la charge de « l'ensemble du service : de la politique commerciale et marketing du réseau mais également le service de TAD. Sur les jours ouvrés, le référent gèrera la prise en charge des réservations via le l'application dédiée, la relation avec les conducteurs, l'animation des journées de présentation du service... »

L'offre kilométrique est de 15 250 kms totaux en 2025 puis il est prévu une 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.

Afin d'éviter que le service à la demande fasse concurrence au transport scolaire, le candidat propose d'autoriser les usagers scolaires sur les périodes suivantes :

- Uniquement le mercredi après-midi et le samedi en période scolaire
- En période de vacances scolaires

Pour l'exploitation du service, le candidat a proposé :

- Un véhicule 9 places mis à disposition par le candidat pour ce service
- La mise en place d'un outil de gestion du TAD : TAD GEOLITE, proposé par la société Hubup.

Cet outil permet une gestion globale du service de transport à la demande et est parfaitement adapté aux territoires de petites et moyennes tailles. La plateforme Hubup permet de faire le lien entre les réservations et l'exploitation du TAD.

Le candidat a proposé une démonstration pendant les séances de négociation.

Les modalités de réservation sont les suivantes : une réservation sur la plateforme dédiée ou par téléphone jusqu'à 2h avant le début du trajet.

Pour les usagers souhaitant réserver la 1<sup>ère</sup> course de la journée, les appels téléphoniques devront être passés au plus tard la veille avant 17h. Si c'est la course du lundi, les réservations se font au plus tard samedi avant 17h.

### 6.3.1 LES OPTIONS

#### 6.3.1.1 OPTION 1

Pour rappel, l'option 1 a pour objet l'augmentation de l'offre de transport à la demande (+1 véhicule en cas de succès de la mise en place de ce nouveau service)

Fonctionnement commercial – Zone 1 et 2		
Heure d'arrivée garantie à Yvetot	09h30	13h30
Heure de départ garantie d'Yvetot	12h00	16h30

L'option 1 permet d'étendre les horaires de fonctionnement du TAD et une harmonisation entre les zones.

L'option prévoit :

- +1 ETP de conduite supplémentaire
- +1 véhicule
- Ajustement du taux de déclenchement et du niveau de fréquentation

Le candidat propose d'intégrer la proposition selon laquelle les parties conviennent de se rencontrer dès lors que 25% des boucles sont supérieures à 30 min durant 2 semaines consécutives (hors vacances scolaires) afin de décider du déclenchement de l'option 1.

L'écart entre l'offre ferme du service à la demande et l'option est de près de 5 625 kms totaux l'année 1, soit +27%. Cet écart est différent chaque année jusqu'à atteindre 9191 kms d'écart la dernière année (en moyenne 23% entre la 2<sup>ème</sup> et la 4<sup>ème</sup> année et 30% les deux dernières années). Le surcoût financier est de +/-59 k€ par an.

#### 6.3.1.2 **OPTION 2**

Pour rappel, l'option 2 a pour objet le verdissement du parc véhicule avec un renouvellement mixte des véhicules mis à disposition par la CCYN (2 véhicules électriques sur les 5 véhicules à acquérir par la CCYN).

Le candidat mentionne qu'il exploitera les véhicules diesel avec du biocarburant HVO à hauteur de 20% sur la durée du contrat même sans enclenchement de l'option 2. Pour cela, il précise que le biocarburant HVO est miscible avec le gazole. C'est pour cette raison qu'environ 20% par an de HVO sont injectés dans sa cuve.

Pour l'option 2, **le candidat propose l'acquisition de minibus électriques.**

Les bornes de charge seront classiques, sur pieds et installées directement sur site. Le contrat d'électricité en cours dans l'entreprise est parfaitement adapté à la mise en place des bornes avec une puissance souscrite correspondante.

Le verdissement de la flotte avec deux véhicules électriques permettrait de valoriser l'engagement de la CCYN en matière de transition énergétique. L'exploitation de véhicules électriques contribue en effet à limiter les impacts sur le changement climatique avec zéro émission de CO2 en activité de conduite, à améliorer la qualité de l'air au niveau local puisqu'il n'y a pas de polluant à l'échappement et à diminuer considérablement les nuisances sonores.

Cette option permet une économie évaluée à +/-27 k€ sur la durée de la DSP.

## 7. ANALYSE DES OFFRES FINALES SUR LE VOLET TECHNIQUE

Les offres du candidat sont notées sur 40 points. Les offres sont indépendantes l'une de l'autre.

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

### 7.1 PERTINENCE DE LA DESSERTE : CAPACITE A OPTIMISER LE RAPPORT ENTRE LA FREQUENTATION ET LES KILOMETRES EN CHARGE SUR LIGNES REGULIERES (V/K MOYEN SUR LA DUREE DU CONTRAT HORS TAD)

---

L'écart entre les deux offres est de -4% de kms totaux principalement lié au niveau des kms haut le pied qui est faible dans la proposition de l'offre variante. Le taux Haut le pied est de 5% pour l'offre variante et 8% pour l'offre de base, ce qui diminue la note de l'offre de base par rapport à la variante.

Les kilomètres commerciaux sont relativement proches (+/-1%) entre les deux offres.

Les offres sont relativement proches avec un ratio V/K à 0,8. Cela signifie que pour chaque km parcouru, il y a 0,8 voyage réalisé.

Le candidat précise que :

- 80% des courses sur la ligne 1 sont en correspondance avec un train en heure de pointe, et 91% avec un train utile en heure pointe (entre 0 et 20 min), dans l'offre de base. Ces taux sont à 68% avec un train en heure de pointe et 80% avec un train utile en heure de pointe
- Sur la ligne 2, on passe de 78% en heure de pointe et 90% avec un train utile en heure de pointe en offre de base à 72% en heure de pointe et 76% avec un train utile en heure de pointe.
- Sur la ligne 3, le taux de correspondance est 73% avec un train en heure de pointe et 88% avec un train utile en heure de pointe en offre de base. Il passe à 70% avec un train en heure de pointe et 82% avec un train « utile » en heure de pointe dans la variante.

A titre informatif, un train utile est un train en direction de Rouen ou Paris dans un sens, et en direction du Havre dans l'autre.

Les taux de correspondance diminuent légèrement dans la variante, mais restent relativement proches des propositions de l'offre de base.

C'est pour cette raison, que sur ce sous-critère, **la note obtenue est de 18/20** pour l'offre variante et **16/20** pour l'offre de base.

### 7.2 PERTINENCE DE L'OFFRE DE TAD : ADEQUATION AUX BESOINS ET LISIBILITE DE L'OFFRE

---

L'offre du candidat prend en compte les demandes de la CCYN sur la gestion et l'exploitation du service de transport à la demande.

Il répond aux exigences du cahier des charges comme détaillé précédemment.

La proposition du candidat n'est pas très ambitieuse, mais cela s'explique par la nouveauté du service.

En intégrant l'option 1, les commentaires restent les mêmes.

Pour ce sous-critère, **la note proposée est de 6/10.**

## **7.3 ORGANISATION DE L'EXPLOITATION : PERTINENCE ET ADEQUATION DES MOYENS HUMAINS ET TECHNIQUES AUX SERVICES PROPOSES ET CAPACITE POUR RESPECTER LES OBJECTIFS AU CONTRAT**

### **7.3.1 Les moyens humains**

Le dimensionnement du personnel de conduite est cohérent et adapté pour l'exploitation du service régulier et transport à la demande. Il prévoit 8 ETP conducteur pour les deux offres sur le réseau régulier, auquel s'ajoute un ETP pour le service TAD, soit un total de 9 ETP conducteurs.

Il prévoit 1,9 ETP du personnel de structure (hors personnel de conduite). Ce dimensionnement semble cohérent dans cette hypothèse où il n'y a pas de création de société dédiée.

### **7.3.2 Les moyens matériels**

Sur les besoins en véhicules, le candidat utilise l'ensemble du parc actuel et tient compte du plan d'investissement prévu dans le cadre de la DSP.

Dans l'offre de base et la variante, le candidat utilise 5 véhicules en ligne pour le réseau régulier (biens de retour) et deux en réserve (biens de retour) auxquels s'ajoute un véhicule pour le transport à la demande mis à disposition par le délégataire (bien propre).

Le candidat a fait des propositions sur les caractéristiques des véhicules à acquérir.

**Les offres du candidat obtiennent la note 5/5 sur ce sous-critère.**

## **7.4 PROCEDURE D'ENTRETIEN MAINTENANCE DU PATRIMOINE ET PROCEDURE DE PARTAGE D'INFORMATION AVEC LA COMMUNAUTE DE COMMUNES**

### **7.4.1 Procédure d'entretien maintenance**

Dans l'annexe 3 « Dépôt », le candidat présente son dépôt ainsi que son atelier de maintenance.

Le candidat a intégré dans son offre le renouvellement progressif des véhicules.

Il explique la procédure d'entretien et maintenance des véhicules dans l'annexe « procédure d'entretien ». Cela correspond aux attentes de la CCYN.

### **7.4.2 Partage d'information**

Le candidat mentionne les rapports mensuels et annuels avec la mise en place de l'outil Power BI, qui permettra à « la CCYN d'avoir, tout au long de la vie du marché, une information claire, lisible et transparente. »

Il mentionne que le référent VIKIBUS au quotidien sera l'interlocuteur privilégié tout au long de la durée du contrat. Il aura aussi comme mission d'échanger avec la CCYN sur toutes les questions en lien avec l'exploitation du réseau/ la qualité du service.

Dans son mémoire technique, le candidat s'engage sur le partage des informations avec facilité. Il propose des tableaux de bord, des extractions des données conformément à ce qui est demandé contractuellement.

Le candidat s'engage à fournir l'ensemble des documents nécessaires aux audits que la CCYN choisirait de mener au cours de la DSP. Il pourra notamment extraire des données des différents systèmes d'information dont il a l'utilité, à savoir le logiciel d'exploitation et de gestion de parc Abc, le système de billettique Atoumod, le SAEIV Hubup ainsi que les graphicages, services agents et unités d'œuvres issus d'Aplibus.

**Les offres du candidat obtiennent la note 5/5.**

## 7.5 SYNTHÈSE DE LA NOTE SUR LE CRITÈRE TECHNIQUE

Après analyse des éléments fournis par le candidat, les offres obtiennent les notes suivantes :

<i>sur 40 points</i>	Offre Base	Offre Variante
Sous-critère 1	16,00	18,00
Sous-critère 2	6,00	6,00
Sous-critère 3	5,00	5,00
Sous-critère 4	5,00	5,00
<b>TOTAL</b>	<b>32,00</b>	<b>34,00</b>

**Sur le critère technique, c'est l'offre variante qui est la mieux disante avec la note de 34/40.**

## 8. ANALYSE DES OFFRES SUR LE VOLET FINANCIER

Les offres sont notées sur 60 points. Les offres sont indépendantes l'une de l'autre.

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

A titre informatif, la valeur du contrat était estimée entre 4,3 M€ et 5,3 M€, options comprises dans le DCE publié.

L'objectif de négociations était pour la CCYN de contractualiser une offre qui répond à l'ensemble des exigences techniques du cahier des charges dans l'enveloppe prévue.

## 8.1 MONTANT TOTAL DE LA COMPENSATION FINANCIERE DEMANDEE A LA COLLECTIVITE SUR LA DUREE DU CONTRAT ACTUALISE AU TAUX DE 5 % - NB : PLUS LE MONTANT DEMANDE EST FAIBLE ET PLUS LE CANDIDAT AURA DE POINTS

La Contribution Financière Forfaitaire permet la couverture de 93% en moyenne du total des charges d'exploitation.

Dans la proposition finale, la CFF s'élève à **4,9 M€ en offre de base**, et à **4,8 M€ en offre variante**.

Hormis la 1<sup>ère</sup> année pendant laquelle la CFF est de 895 k€ en offre de base et 890 k€ en offre variante, le candidat prévoit une CFF moyenne de 794 k€ en offre de base et de 781 k€ en offre variante (données en €2024).

Avec l'intégration de l'option 1, l'enveloppe maximale peut atteindre 5,1 M€.

La valeur actuelle nette est un 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 le montant de la CFF qu'a été effectué le calcul :

	Offre Base	Offre Variante
60 points		
Sous-critère 1	24,65	25,00

Le montant de l'offre variante est le plus faible dans la proposition finale. Donc, c'est elle qui obtient la note maximale sur ce sous-critère.

## 8.2 COHERENCE ET SOLIDITE DES HYPOTHESES ET DU PLAN D'AFFAIRE PREVISIONNEL SUR LA DUREE DE LA CONVENTION – SUR L'EXPLOITATION : MONTANTS DE RECETTES ET CHARGES ACTUALISES AU TAUX DE 5 % - NB : PLUS LE MONTANT DEMANDE EST FAIBLE ET PLUS LE CANDIDAT AURA DE POINTS

Sur la cohérence et la solidité des hypothèses, le candidat a précisé l'ensemble de ses hypothèses.

L'engagement des charges s'élève à 5,23 M€ dans l'offre de base et 5,17 M€ dans la variante sur la durée du contrat. Les enveloppes ressortent relativement proches parce que les propositions sur le volet technique sont proches.

Les principaux postes sont :

- **Les charges de personnel de conduite :**

En offre de base, les charges liées au personnel à 2,41 M€ pour un besoin total de 9 ETP conduite par an.

Dans la variante, elles sont à 2,39 M€ en raison de la légère baisse des kms totaux constatée sur la durée de la DSP dans la variante. En effet, dans cette offre, les heures de production diminuent en lien avec la baisse de kms non commerciaux.

Le coût moyen par conducteur retenu est de 44 518€ par conducteur par an.

- **Les charges fixes d'exploitation** sont identiques quelle que soit la proposition du candidat (offre de base et variante). Elles sont estimées à 1,49 M€.
- **Les coûts de roulage** : le candidat intègre l'évolution du parc kilométrique. Le coût unitaire midibus passe de 1€ à 0,89€/km sur la durée du contrat.

Au total les coûts de roulage sont à 0,97 M€ en offre de base, et à 0,93 M€ dans la variante, soit un écart de -38 k€, soit -4%. Cela s'explique par l'écart des kilomètres totaux réalisés entre les deux offres.

- **Les autres charges** : s'élèvent à 370 k€ en offre de base et 367 k€ en offre variante sur la durée de la DSP. Elles intègrent +/-51 k€ des dotations amortissements, 22 k€ des charges exceptionnelles et l'équivalent de 5,7% du total des charges au titre de la marge et des aléas.

60 points	Offre Base	Offre Variante
Sous-critère 2	14,79	15,00

En actualisant au taux de 5%, c'est l'offre variante qui ressort la mieux disante avec un niveau de charges plus faible.

**La note obtenue est de 15/15 pour l'offre variante et de 14,79/15 pour l'offre de base.**

### 8.3 NIVEAU DE RISQUE ASSUME PAR LE CONCESSIONNAIRE (RECETTES COMMERCIALES /CHARGES) ET CAPACITE A OPTIMISER LA PART DES RECETTES COMMERCIALES

Dans la jurisprudence, le risque porté par l'exploitant doit être avéré. En pratique, un taux de 10% est généralement considéré comme sécurisant la qualification de DSP, sans pour autant qu'un taux inférieur implique nécessairement requalification.

Dans les offres initiales, le niveau de risque était de 3% en moyenne sur la durée du contrat. Cela exposait la CCYN à la requalification de sa DSP en marché public. Le candidat a été invité à revoir à la hausse ses hypothèses de fréquentation et de recettes commerciales.

Le candidat explique que les propositions des voyages augmentent en application des coefficients d'évolution suivants :

- La nouvelle offre représente 65% de l'évolution ;
- La communication représente 25% de l'évolution ;
- La structure de la population d'Yvetot et de la CCYN représente 10% (non de la démographie). Le candidat ne prend pas en compte l'évolution démographique de



la CCYN, mais il intègre les évolutions de sa structure démographique, c'est-à-dire l'évolution des profils, des âges, etc.

A cette nouvelle base de voyages, le candidat applique le coût des tickets.

Le candidat précise sa stratégie d'orienter les usagers vers l'acquisition des abonnements.

Le candidat a revu la grille tarifaire en la simplifiant dans l'optique de la rendre lisible. Il a fait le choix de retirer les abonnements Vikifamille et revaloriser les abonnements mensuels dès la 1<sup>ère</sup> année.

Il a été convenu que les titres de transport s'appliquent sur l'ensemble du réseau de transport et ce au même tarif, c'est-à-dire que les titres unitaires Vikibus et VikiTAD coûtent 0,50€.

Dans les offres finales, le taux de couverture des charges d'exploitation par les recettes commerciales (le ratio R/D) varie sur la durée du contrat

- entre 4,5% et 10,3% dans l'offre de base.
- entre 4,7% et 11% dans l'offre variante.

Le ratio R/D est donc en moyenne de 7% sur la durée du contrat dans les deux offres dans la proposition finale. Mais il est inférieur à 7% les deux premières années. Cela s'explique par l'extension de l'offre de transport (passage de deux lignes à trois lignes dont deux principales avec un cadencement à la demi-heure en heure pointe) et la mise en place du nouveau service de transport à la demande pour la 1<sup>ère</sup> fois sur le territoire de la CCYN.

Ce point sera suivi avec attention tout au long de la DSP afin de suivre l'évolution des recettes commerciales en lien avec les moyens matériels prévus (Marketing et politique commerciale) et la qualité de service. Le suivi permettra de déterminer le déclenchement de la clause d'intéressement (bonus ou malus).

L'offre variante présente des voyages importants sur les lignes structurantes 1 et 2. Le nombre de voyages est inférieur par rapport à l'offre de base sur la ligne 3 comme le montre le tableau ci-dessous :

	Base	Variante	Ecart OB/OV
L1	45 554	47 132	3%
L2	55 678	58 005	4%
L3	25 308	21 402	-15%
Navette	4 579	4 579	0%
<b>Total des voyages</b>	<b>131 119</b>	<b>131 118</b>	<b>0%</b>

Pour les autres recettes, le candidat retient la somme de 750€ par an sur toute la durée du contrat faute de visibilité sur les différentes hypothèses de publicité pour les deux offres.

Le CEP intègre les compensations à l'euro l'euro de la CET.

**Les recettes commerciales sont soumises à l'aléa et progressent sur la durée de la DSP jusqu'à atteindre entre 10,3 et 11% la 6<sup>ème</sup> année. Cela témoigne du risque porté par le candidat dans les deux offres.**

**Les offres obtiennent la note moyenne de 6/10.**

## 8.4 PERTINENCE ET REPRESENTATIVITE DES COEFFICIENTS D'ACTUALISATION PROPOSES DANS LA FORMULE D'ACTUALISATION

### 8.4.1 Offre de base

OFFRE DE BASE			
Désignation		Montants totaux	Pondération
pf	part fixe	507 694 €	10%
a	Charges de personnel	3 131 844 €	60%
b	Frais et services divers	586 914 €	11%
c	charges de carburant	287 339 €	6%
d	charges d'entretien / réparation des véhicules	682 108 €	13%
<b>Total</b>		<b>5 195 899 €</b>	<b>100%</b>

### 8.4.2 Offre variante

OFFRE DE BASE			
Désignation		Montants totaux	Pondération
pf	part fixe	504 612 €	10%
a	Charges de personnel	3 113 628 €	61%
b	Frais et services divers	591 369 €	12%
c	charges de carburant	276 645 €	5%
d	charges d'entretien / réparation des véhicules	655 192 €	13%
<b>Total</b>		<b>5 141 445 €</b>	<b>100%</b>

Le candidat a correctement complété l'onglet 16 sur la pondération des indices de révision.

Le candidat a fait correspondre la pondération des indices à la structure des charges.

**Il obtient la note de 5/5.**

## 8.5 NIVEAU DE COUT MARGINAL MOYEN

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

Le candidat prévoit un niveau de coût marginal moyen à 0,35 € pour les minibus et 1€ pour les midibus.

Le coût moyen minibus est inchangé sur la durée de la DSP. En revanche, le candidat prévoit une diminution progressive du coût moyen midibus jusqu'à atteindre 0,89€/km comme le démontre le tableau ci-dessous :

Type de coût/année	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Carburant	0,27	0,27	0,27	0,27	0,27	0,27
Lubrifiant	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
Pneumatiques	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10
Lavage/Nettoyage	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04
Pièces détachées	0,30	0,27	0,28	0,26	0,27	0,25
Personnel Maintenance	0,24	0,21	0,22	0,20	0,21	0,19
Opérations de maintenance sous-traitées	0,05	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04
<b>Total</b>	<b>1,00</b>	<b>0,94</b>	<b>0,96</b>	<b>0,91</b>	<b>0,94</b>	<b>0,89</b>

Cette diminution s'explique par le fait que le candidat prend en compte le plan de renouvellement du parc.

**Sur ce critère, il obtient la note de 5/5.**

## SYNTHESE DU CRITERE FINANCIER

60 points	Offre Base	Offre Variante
Sous-critère 1	24,65	25,00
Sous-critère 2	14,79	15,00
Sous-critère 3	6	6
Sous-critère 4	5	5
Sous-critère 5	5	5
<b>TOTAL</b>	<b>55,45</b>	<b>56,00</b>

Les offres sont très proches sur le critère financier. C'est l'offre variante qui est la mieux disante avec une note de 56 points sur 60.

## 9. CONCLUSION

En conclusion, en tenant compte des remarques formulées, les offres du candidat ont évolué au fur et à mesure des négociations pour correspondre aux attentes de la CCYN tant sur le volet technique que financier.

**Sur le volet technique**, les propositions finales sont très proches. L'offre variante est la mieux disante techniquement parce que le candidat intègre des améliorations sur le graphichage qui a un impact sur la performance du réseau (un niveau de kms HLP faible +/-3 points par rapport à l'offre de base).

La proposition sur le transport à la demande répond aux attentes de la CCYN mais manque d'ambition. Cela s'explique principalement par le fait qu'il s'agit d'un nouveau service. Il manque des données concrètes sur lesquelles se baser. Les propositions du candidat sont jugées prudentes mais conformes aux attentes de la CCYN.

**Sur le volet financier**, les propositions du candidat sont dans l'enveloppe de la CCYN avec une moyenne de moins de 800 k€ de CFF par an (euros 2024), excepté pour la 1<sup>ère</sup> année qui est supérieure de +/- 100 k€ du fait de la mise en place du nouveau réseau : coût de marketing et communication, la location des véhicules durant le 1<sup>er</sup> trimestre 2025 en attendant l'acquisition des véhicules par la CCYN, le coût de recrutement, Réunir Assistance, l'entretien des systèmes et équipements, etc...

Le candidat prévoit des projections de recettes commerciales soumises à aléa d'environ 7% en moyenne sur la durée de la DSP.

Le niveau des marges retenues est en légère baisse (5,7%).

**L'offre variante est la mieux disante avec une note de 90 points.**

<i>60 points</i>	Offre Base	Offre Variante
Sous-critère 1	24,65	25,00
Sous-critère 2	14,79	15,00
Sous-critère 3	6	6
Sous-critère 4	5	5
Sous-critère 5	5	5
<b>TOTAL</b>	<b>55,45</b>	<b>56,00</b>

<i>sur 40 points</i>	Offre Base	Offre Variante
Sous-critère 1	16,00	18,00
Sous-critère 2	6,00	6,00
Sous-critère 3	5,00	5,00
Sous-critère 4	5,00	5,00
<b>TOTAL</b>	<b>32,00</b>	<b>34,00</b>

<i>sur 100 points</i>	Offre Base	Offre Variante
critère financier	55,45	56,00
critère technique	32,00	34,00
<b>Total</b>	<b>87,45</b>	<b>90,00</b>