

**REUNION du COMITE SYNDICAL
du SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS COLLECTIFS
DE L'OISE (SMTCO)**

**DELIBERATIONS SEANCE DU COMITE SYNDICAL
DU 4 DECEMBRE 2019**

	<u>Numéros des délibérations</u>
- approbation procès-verbal de la séance précédente du 5 juin 2019	<i>approuvé</i>
• autorisation de recours à un marché de partenariat - projet SISMO 2 - évaluation préalable – étude de soutenabilité budgétaire	CS SMTCO 12/04 - 1
• convention partenariale d'échange et d'interopérabilité SMTCO/HDFM	CS SMTCO 12/04 - 2
• présentation du rapport annuel d'activités 2018 SITE OISE (contrat de partenariat SISMO)	CS SMTCO 12/04 - 3
• avenant n°9 – contrat de partenariat public-privé - SISMO	CS SMTCO 12/04 - 4
• convention RGPD Site Oise/SMTCO – traitement données personnelles SISMO	CS SMTCO 12/04 - 5
• attribution de subventions 2019 et reports	CS SMTCO 12/04 - 6
• avenant n°5 à la convention partenariale ARC/SMTCO (animation / conseil en mobilité auprès des actifs)	CS SMTCO 12/04 - 7
• avenant n°1 à la convention de mise à disposition de personnel	CS SMTCO 12/04 - 8
• affaire de personnels	CS SMTCO 12/04 - 9
• indemnité de conseil au payeur départemental	CS SMTCO 12/04 - 10
• renouvellement de la convention de mise à disposition de locaux appartenant à la Communauté d'Agglomération Creil Sud Oise	CS SMTCO 12/04 - 11
• adhésion de la Communauté de Communes de la Picardie Verte	CS SMTCO 12/04 - 12

SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS COLLECTIFS DE L'OISE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

DU COMITE SYNDICAL

Lors de sa réunion du **4 décembre 2019**,

Le **Comité syndical** dûment convoqué par son Président par lettre en date du 18 novembre 2019,

Le quorum et les procurations ayant été vérifiés,

En présence de 13 membres titulaires et de 4 suppléants représentant 4 titulaires empêchés.

Titulaires : M. Alain LETELLIER, M. Jacques DORIDAM, M. Gérard WEYN, M. Rémy RUFFAULT, M. Nicolas LEDAY, M. Pierre DESLIENS, M. Christian VAN PARYS, M. Guy LAFOREST, M. Jean-Claude PELLERIN, M. Lionel GUIBON, M. Daniel GUEDRAS, M. Jean-Noël GURDALA, M. Thierry BALLINER.

Titulaires porteurs de procuration :
M. Alain LETELLIER : pouvoir de Mme Martine BORGEO
M. Jacques DORIDAM : pouvoir de M. Robert CHRISTIAENS
M. Nicolas LEDAY : pouvoir de M. Arnaud DUMONTIER
M. Jean-Claude PELLERIN : pouvoir de M. Xavier ROBICHE
M. Lionel GUIBON : pouvoir de M. Gérard AUGER

Suppléant représentant un titulaire empêché :

- M. Didier RUMEAU, suppléant de Mme Anne-Sophie FONTAINE
- M. Jean-Marie LAVOISIER, suppléant de M. Philippe MARINI
- M. Michel SPEMENT, suppléant de M. Bruno FORTIER
- M. Michel TRIAL, suppléant de M. Stéphane DESEINE

Etaient excusés : Mme Anne-Sophie FONTAINE, Mme Manoëlle MARTIN, M. Daniel LECA, Mme Claire MARAIS-BEUIL, M. Gérard DECORDE, Mme Martine BORGEO, M. Gérard AUGER, Mme Caroline CAYEUX, M. Robert CHRISTIAENS, M. Frédéric TANGUY, M. Philippe MARINI, M. Michel ARNOULD, M. Denis VANHOUTTE, M. Bruno FORTIER, M. Xavier ROBICHE, M. Arnaud DUMONTIER, M. Stéphane DESEINE.

Secrétaire de séance désigné : M. Nicolas LEDAY

Délibérant conformément à l'article L. 1424-30 du CGCT et à l'article 8-2-2 des statuts du syndicat mixte,

A délibéré sur le rapport CS SMTCO 2019 12/04- 1 relatif au :

AUTORISATION DE RECOURS A UN MARCHE DE PARTENARIAT - projet SISMO 2 - EVALUATION PREALABLE - ETUDE DE SOUTENABILITE BUDGETAIRE

- **CONSIDERANT** le rapport d'évaluation préalable du mode de réalisation (EMPR - art L 2211-6 ET L 2212-1 du code de la Commande Publique) présenté (annexe 1) concluant au meilleur bilan avantages/inconvénients en faveur du marché de partenariat.

Envoyé en préfecture le 06/12/2019

Reçu en préfecture le 06/12/2019

Affiché le 06/12/2019

ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_1-DE

- **CONSIDERANT les conclusions favorables de l'étude de soutenabilité CCP) présentée (annexe 2),**

- **VU l'avis favorable (annexe 3) de la Commission consultative des services publics locaux (CCSPL) du SMTCO en date du 4 décembre 2019,**

- **VU l'avis favorable (annexe 4) du Comité technique paritaire du Centre de gestion de l'Oise en date du 12 novembre 2019,**

- **VU l'avis favorable (annexe 5) de la Mission d'Appui au Financement des Infrastructures (Fin Infra) du Ministère de l'Economie et des Finances en date du 22 novembre 2019,**

- **VU l'avis favorable (annexe 6) de la DDFIP de l'Oise en date du 2 décembre 2019,**

APRES avoir entendu l'exposé du Président du syndicat mixte, et en avoir délibéré,

ADOpte à l'unanimité les conclusions suivantes :

- **AUTORISE** le Président à recourir à la procédure de marché de partenariat (article L.1112-1 du Code de la commande publique) pour la réalisation du projet « Système intégré de services à la mobilité dans l'Oise » - SISMO 2, au vu des conclusions de l'évaluation préalable de mode de réalisation et de l'étude de soutenabilité budgétaire, et au vu des avis favorables de Fin Infra, de la DDFIP et des instances consultatives (Commission consultative des services publics locaux et CTP).



Alain LETELLIER
Président du syndicat mixte
des transports collectifs de l'Oise

Envoyé en préfecture le 06/12/2019

Reçu en préfecture le 06/12/2019

Affiché le 06/12/2019

SLO

ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_1-DE



SYSTEME INTEGRE DE
SERVICES A LA
MOBILITE SUR LE
DEPARTEMENT DE
L'OISE (SIGMO)

**Rapport
préalable**

d'évaluation

SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	2
LEXIQUE DES PRINCIPAUX ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS UTILISÉS.....	4
I. INTRODUCTION	5
II. PRÉSENTATION DU CONTEXTE INSTITUTIONNEL ET DE L'OPÉRATION	7
II.A PRÉSENTATION DU SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS COLLECTIFS DE L'OISE (SMTCO).....	7
II.A.1 Statut et missions du SMTCO.....	7
II.A.2 Capacités techniques et humaines du SMTCO pour le projet.....	8
II.A.3 Capacités financières du SMTCO pour le projet.....	8
II.B PRÉSENTATION DU PROJET.....	9
II.B.1 Objet, contexte et maturité du projet.....	9
II.B.1.1 Objet du projet.....	9
II.B.1.2 Maturité du projet.....	10
II.B.2 Caractéristiques fonctionnelles et techniques du projet.....	10
II.B.2.1 Périmètre des Investissements.....	10
II.B.2.2 Périmètre d'exploitation et de maintenance.....	11
II.B.3 Économie générale du projet.....	11
II.B.3.1 Coûts du projet.....	11
II.B.3.2 Recettes annexes.....	12
II.B.4 Sources de financement envisageables pour le projet.....	12
II.C APPROCHE GÉNÉRALE DES PRINCIPAUX RISQUES DU PROJET.....	13
III. ANALYSE COMPARATIVE DES MODES DE RÉALISATION	14
III.A ENJEUX DU CHOIX DU MODE DE RÉALISATION : LES CRITÈRES IMPORTANTS POUR LE SMTCO	14
III.B IDENTIFICATION DES MODES DE RÉALISATION POSSIBLES.....	15
III.B.1 Les modes de réalisation envisageables et leurs caractéristiques juridiques.....	15
III.B.1.1 Le contrat de concession.....	15
III.B.1.2 Les marchés publics.....	15
a) Les marchés publics « classiques ».....	15
b) Le recours à un marché global de performance.....	17
c) Le recours à un marché de partenariat.....	19
III.B.2 Présentation des montages retenus comme pertinents pour le projet, et qui seront pris en compte dans l'analyse comparative.....	20
III.B.2.1 Le scénario en marché public « classique ».....	20
III.B.2.2 Le scénario en marchés publics globaux de performance.....	21
III.B.2.3 Le scénario en marché de partenariat.....	21
III.C ANALYSE QUALITATIVE DES MONTAGES RETENUS.....	22
III.C.1 Étendue du transfert de la maîtrise d'ouvrage du projet au titulaire du marché.....	22
III.C.2 Périmètre des missions susceptibles d'être confiées au titulaire.....	22
III.C.3 Le délai de mise en service du SISMO 2.....	23
III.C.4 Le respect strict des délais contractuels.....	23
III.C.5 La qualité de service.....	24
III.C.6 L'évolutivité du système.....	24
III.C.7 L'interface.....	25
III.C.8 La maîtrise des risques budgétaires et le strict respect des coûts.....	25
III.C.9 La capacité du marché à répondre à la demande.....	26
III.C.10 Modalités de partage de risques entre le SMTCO et le titulaire / exposition aux risques suivant le mode de réalisation.....	26
III.C.11 Synthèse sur l'analyse qualitative.....	27
III.D ANALYSE QUANTITATIVE DES COÛTS GLOBAUX ET DES DÉLAIS DES MONTAGES RETENUS.....	29

III.D.1	Calendrier prévisionnel des montages « marchés publics classiques », « marchés publics globaux de performance » et « marché de partenariat »	30
III.D.1.1	Délais des procédures et études.....	30
III.D.1.2	Délais de mise en service.....	30
III.D.1.3	Durée d'exploitation considérée.....	31
III.D.2	Hypothèses retenues	32
III.D.2.1	Hypothèses fiscales.....	32
III.D.2.2	Les inflateurs.....	32
III.D.2.3	Les subventions.....	33
III.D.3	Récapitulatifs des éléments de coût (investissement, fonctionnement, coûts ponctuels de procédure)	33
III.D.3.1	Coûts d'investissements (exprimés en valeur octobre 2019, avant valorisation des risques) en grandes masses.....	33
III.D.3.2	Coûts pris en charge directement par le SMTCO.....	34
III.D.3.3	Coûts de Maintenance technique courante, des Services et du GER.....	35
III.D.3.4	Les recettes annexes.....	35
III.D.4	Le financement et son coût	36
III.D.4.1	Financement en marché de partenariat.....	36
III.D.4.2	Financement en MOP / MGP.....	37
III.D.4.3	Planning de décaissements.....	37
III.D.4.4	Actualisation.....	37
III.D.5	Présentation des chroniques de flux de dépenses et identification du coût global (VAN des flux)	40
III.D.5.1	Loyers en marché de partenariat avant prise en compte des risques.....	41
III.D.5.2	Dépenses en maîtrise d'ouvrage publique avant prise en compte des risques.....	42
III.D.5.3	Dépenses en marché global de performance avant prise en compte des risques.....	42
III.D.6	Valorisation des risques	43
III.D.6.1	Le risque de retard dans la conception, la réalisation et le déploiement.....	43
III.D.6.2	Mauvaise estimation des coûts de fourniture, de la maintenance.....	44
III.D.6.3	La dérive des coûts d'exploitation du fait d'un défaut des logiciels et interfaces.....	45
III.D.6.4	Le risque de financement.....	46
III.D.6.5	Synthèse sur les risques.....	46
III.D.7	Analyses de sensibilité	48
III.D.7.1	Sensibilité aux coûts d'exploitation.....	48
III.D.7.2	Sensibilité aux coûts de maintenance.....	48
III.D.7.3	Sensibilité aux frais financiers.....	49
III.D.7.4	Sensibilité aux coûts des Investissements.....	49
III.D.8	Impact budgétaire	49
III.D.8.1	En marché de partenariat.....	49
III.D.8.2	En montage marchés publics classiques.....	50
III.D.8.3	En marché global de performance.....	51
III.D.8.4	Analyse comparative des Impacts budgétaires.....	52
III.D.9	Conclusion de l'analyse quantitative	53
IV.	BILAN GLOBAL SYNTHÉTISANT L'ÉVALUATION PRÉALABLE : AVANTAGES-INCONVÉNIENTS	54

LEXIQUE DES PRINCIPAUX ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS UTILISÉS

Par ordre alphabétique :

AAPC	Avis d'Appel Public à la Concurrence
AMO	Assistance à Maîtrise d'Ouvrage
APS	Avant-Projet Sommaire
APD	Avant-Projet Définitif
CGCT	Code général des collectivités territoriales
DRFIP	Direction Régionale des Finances Publiques
FIN INFRA	Mission d'Appui aux Financements des Infrastructures. A succédé à la MAPPP. C'est l'organisme chargé de donner un avis sur les rapports d'évaluation préalable.
HT	Hors Taxes
Marchés publics classiques	Marchés allotés
SPV	Anglicisme « Service Purpose Vehicle », désigne en montage Mpa la Société de projet, c'est-à-dire la société ad hoc spécialement constituée par les membres du groupement lauréat pour porter l'opération
TDC	Toutes Dépenses Confondues
TTC	Toutes Taxes Comprises
VAN	Valeur Actualisée Nette (d'une suite de flux financiers)

I. INTRODUCTION

Le présent rapport d'évaluation préalable du mode de réalisation est établi en application de l'article L. 2212-1 du code de la commande publique, qui dispose que « *avant de décider de recourir à un marché de partenariat, l'acheteur procède à une évaluation ayant pour objet de comparer les différents modes envisageables de réalisation du projet. Cette évaluation comporte une analyse en coût complet ainsi que tout élément permettant d'éclairer l'acheteur dans le choix du mode de réalisation du projet* ».

Et l'article R. 2212-4 du même code dispose que l'évaluation préalable du mode de réalisation du projet comporte :

- « 1° Une présentation générale ;
- 2° Une analyse comparative en valeur actualisée des différentes options de montages contractuels et institutionnels de la commande publique envisageables pour mettre en œuvre le projet ;
- 3° Une présentation des principaux risques du projet comprenant les risques financiers et la répartition des risques entre l'acheteur et le titulaire et, le cas échéant, une valorisation financière de ces risques ;
- 4° Une analyse de la compatibilité du projet avec les orientations de la politique immobilière de l'acheteur lorsque le marché de partenariat emporte occupation du domaine public ou privé ».

L'article R. 2212-5 précise que :

- « La présentation générale mentionnée à l'article R. 2212-4 comporte notamment :
- 1° L'objet du projet, son historique, son contexte, ses enjeux et les caractéristiques de son équilibre économique ;
- 2° Les compétences de l'acheteur, son statut et ses capacités financières ».

Et l'article R. 2212-6 précise que :

- « L'analyse comparative en valeur actualisée des différentes options de montages contractuels et institutionnels de la commande publique envisageables mentionnée à l'article R. 2212-4 comprend :
- 1° Une description d'ensemble, incluant notamment le périmètre, les procédures et le calendrier pour chacune des phases de réalisation du projet, ainsi que la durée totale du contrat ;
- 2° Une estimation en coût complet des différentes options comprenant notamment les coûts de programmation, de conception, de réalisation, de financement et de fonctionnement pour l'acheteur et pour le titulaire avec leur évolution dans le temps jusqu'à la fin de vie ainsi que, le cas échéant, des recettes résultant du projet et le traitement comptable et fiscal retenu ».

L'article L. 2211-6 du code de la commande publique prévoit par ailleurs que :

- « La procédure de passation d'un marché de partenariat ne peut être engagée que si l'acheteur démontre que, compte tenu des caractéristiques du projet envisagé, des exigences de service public ou de la mission d'intérêt général dont l'acheteur est chargé, ou des insuffisances et difficultés observées dans la réalisation de projets comparables, le recours à un tel contrat présente un bilan plus favorable, notamment sur le plan financier, que celui des autres modes de réalisation du projet. Le critère du paiement différé ne saurait à lui seul constituer un avantage. Les modalités d'établissement de ce bilan sont fixées par décret en Conseil d'État ».

Rapport d'évaluation préalable / Introduction

Le rapport d'évaluation préalable établi par le SMTCO a pour objet de comparer les différents modes de réalisation envisageables afin d'analyser la pertinence du recours à un marché de partenariat. Conformément au plan type du rapport d'évaluation préalable du mode de réalisation établi par Fin Infra, ce rapport intègre également le bilan avantages-inconvénients des différents modes de réalisation.

La présente évaluation concerne le projet de système intégré de services à la mobilité sur le Département de l'Oise (SISMO 2) qui succèdera à celui qui existe aujourd'hui (SISMO 1).

II. PRÉSENTATION DU CONTEXTE INSTITUTIONNEL ET DE L'OPÉRATION

II.A Présentation du Syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise (SMTCO)

II.A.1 Statut et missions du SMTCO

Créé le 4 décembre 2006, le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO) est un établissement public local en vertu de l'article L.5721-1 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Le SMTCO a vocation à regrouper l'ensemble des autorités organisatrices de transports et de la mobilité présentes sur le territoire du département de l'Oise.

Au 1^{er} janvier 2019, le SMTCO regroupe les 16 collectivités locales membres suivantes :

- Conseil Régional des Hauts de France,
- Conseil Départemental de l'Oise,
- Communauté d'Agglomération Creil Sud Oise,
- Agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne,
- Communauté d'Agglomération du Beauvaisis,
- Communauté de Communes des Sablons,
- Communauté de Communes de la Plaine d'Estrées,
- Communauté de Communes Thelloise,
- Communauté de Communes du Clermontois,
- Commune de Chantilly,
- Commune de Pont-Sainte-Maxence,
- Commune de Noyon,
- Commune de Liancourt,
- Commune de Crépy-en-Valois,
- Commune de Senlis,
- Commune de Lamorlaye.

Le SMTCO est un Syndicat mixte de transports – type loi SRU - fondé sur l'article L. 1231-10 et ss du Code des Transports); il a pour objet de favoriser la coordination des services de transport de voyageurs des Autorités organisatrices membres et le développement de l'usage des transports en commun et des mobilités nouvelles grâce à la mise en place de systèmes d'informations voyageurs multimodaux et de billettique interopérable.

Ainsi, selon l'art. 7.2 de ses statuts, le SMTCO est chargé de 3 missions obligatoires :

- Coordonner les services de transports organisés par les différentes autorités compétentes, membres du syndicat, dans un but d'intermodalité,
- Mettre en place un système d'information multimodale complété d'une centrale de réservation pour les services de transport à la demande et d'une centrale de covoiturage,

- Favoriser la création d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés.

Au titre de ses missions obligatoires, le SMTCO a mis en œuvre au bénéfice de ses collectivités membres, un système innovant : le « Système intégré de services à la Mobilité dans l'Oise » (SISMO 1) dès 2010.

A ce titre, le SMTCO peut solliciter un marché de partenariat pour le SISMO 2.

Au titre de ses missions complémentaires, le SMTCO peut apporter un concours financier à la mise en œuvre par ses membres, ou leurs partenaires délégués par convention, de nouveaux services de transports en commun ou l'amélioration de services existants présentant un intérêt syndical

Le SMTCO peut également agir pour le développement et la mise en œuvre de coopérations avec les régions, départements et communes limitrophes ou leurs établissements publics compétents en matière de transports collectifs.

II.A.2 Capacités techniques et humaines du SMTCO pour le projet

Conformément aux souhaits des collectivités fondatrices, le syndicat mixte a été pensé comme une structure légère d'administration. Ainsi, les effectifs du personnel sont limités et la priorité est donnée à l'externalisation des missions techniques.

Les services du SMTCO sont organisés de la manière suivante :

- Une Directrice générale (cat A),
- Un directeur technique (cat A),
- Une cheffe de service Finances et Marchés Publics (cat C),
- Une cheffe de service Administration générale, RH et communication (cat B),
- 3 chargés de mission transports (coordination sectorielle des réseaux de transport),
- 2 assistantes (cat C).

En l'absence de ressources humaines qualifiées en nombre suffisant dans les domaines technologiques des SIM, billettique et interopérabilité, le SMTCO externalise ses missions techniques et s'appuie sur des cabinets-conseils pour le suivi des procédures et les évaluations techniques et financières :

- . Appui juridique : Cabinet extérieur (marché public),
- . Appui technique : Cabinet extérieur (marché public),
- Appui financier : Cabinet extérieur (marché public).

Pour le montage du projet SISMO 2 (renouvellement du SISMO 1 actuel), l'équipe-projet sera constituée de la Directrice générale, du directeur technique et de la cheffe de services Finances et marchés publics avec en appui, leurs cabinets-conseils spécialisés.

S'agissant d'un système intégré destiné à équiper 16 AOT/AOM et leurs réseaux de transports sur un territoire vaste, la faiblesse de l'équipe du SMTCO pour la phase construction est à prendre en considération dans le choix des modes de réalisation du projet SISMO 2 comme cela avait été le cas pour le SISMO 1.

II.A.3 Capacités financières du SMTCO pour le projet

En son temps, dans le cadre de la mise en œuvre du projet de construction et de développement du « Système Intégré de Services à la Mobilité sur le Département de l'Oise » (SISMO 1), le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO) a fait appel à des prestations externes et a signé en 2010 un contrat de partenariat public-privé d'une durée de 12 ans.

Les missions de financement, de construction, d'exploitation et de maintenance du SISMO 1 sont ainsi assurées par le partenaire privé actuel. Le SMTCO, bénéficiant du SISMO, rémunère l'opérateur privé via le versement de loyers, de la mise à disposition jusqu'au terme du contrat en 2022.

Par conséquent, le SMTCO supporte actuellement trois loyers :

- Le loyer d'exploitation couvrant les dépenses d'exploitation du partenaire privé, s'élevant à 2,357 M€ TTC en 2018 ;
- Le loyer financier pour les frais financiers et la rémunération du partenaire privé, s'élevant à 346 K€ TTC ;
- Le loyer d'investissement qui contribue à financer l'investissement, s'élevant à 1,934 M€ TTC en 2018.

De manière consolidée, les 3 loyers versés par le SMTCO à son partenaire privé dans le cadre du CPPP, représentent 35% de ses dépenses totales.

Les recettes de fonctionnement du SMTCO sont composées à 97,5% du versement transport additionnel, représentant 13,273 M€ en 2018. Le SMTCO parvient ainsi à dégager une capacité d'autofinancement brute très satisfaisante s'élevant à 3,095 M€ en 2018, soit 22,74% de ses recettes réelles de fonctionnement.

La santé financière actuelle du Syndicat apparaît ainsi comme étant saine. Le SMTCO affiche des marges de manœuvre confortables, avec une épargne brute s'élevant à 3,095M€ et une épargne nette, après prise en compte du versement du loyer d'investissement, de 1,161M€ en 2018. De surcroît, les marges de manœuvre du Syndicat lui ont permis de cumuler au fil des exercices une trésorerie conséquente, s'élevant à 37,7M€ fin 2018 ; fonds de roulement qui est en partie destiné par les élus du SMTCO au financement de Pôles d'Echanges Multimodaux (7 PEM) en cours de programmation sur le territoire de l'Oise.

Les indicateurs financiers témoignent de la capacité du Syndicat à assumer financièrement le contrat, les loyers du futur marché de partenariat remplaçant les anciens. La structure budgétaire du Syndicat ne sera pas bouleversée.

Le Syndicat consolidant déjà l'endettement du CP actuel dans son état de dette, le choix du mode de gestion sera de fait peu impactant sur les équilibres financiers du Syndicat.

II.B Présentation du Projet

II.B.1 Objet, contexte et maturité du projet

II.B.1.1 Objet du projet

L'objet du projet est de renouveler et compléter l'ensemble des outils mis par le SMTCO à la disposition des collectivités, des exploitants et des voyageurs destinés à faciliter la mobilité des personnes sur la totalité du territoire de l'Oise ainsi que sur les déplacements entre l'Oise et les territoires adjacents en particulier sur la Région Hauts de France et avec l'Île de France.

Pour rappel le SISMO 1 actuel est un système global intégrant :

- un système billettique ;
- un système de géolocalisation des véhicules et d'information des voyageurs (dans les véhicules et au sol) ;
- un système d'information multimodal (SIM) ;

- un système de gestion des transports à la demande ;
- un système de suivi des perturbations routières ;
- une agence de mobilité chargée à la fois des contacts clients (information voyageur, vente de titres, gestion des réservations de TAD, traitement des réclamations, etc.) et de l'administration éditoriale et technique ainsi que de la maintenance des systèmes.

Le nouveau projet (SISMO 2) reprendra ces fonctions et les enrichira de nouveaux services de mobilité (cf. § II.B.2).

Le fait que ce projet soit un projet de renouvellement à l'issue du contrat de partenariat actuel implique des contraintes calendaires spécifiques puisque le fonctionnement même du SISMO actuel cessera totalement à l'issue du contrat en cours. Ceci est d'autant plus prégnant que ce contrat concerne à la fois des prestations de fourniture technique mais aussi des prestations d'administration et de maintenance des systèmes.

II.B.1.2 Maturité du projet

Compte tenu des contraintes de délais qui s'imposent au SMTCO, le projet est suffisamment avancé pour pouvoir être effectivement lancé très rapidement.

Le dossier de consultation est en cours de finalisation.

L'étude de soutenabilité budgétaire est achevée, et sera communiquée à Fin Infra pour information, en parallèle de son envoi à la DRFIP.

II.B.2 Caractéristiques fonctionnelles et techniques du projet

Le SISMO 2 s'inscrit dans la continuité du SISMO 1 tout en prenant en compte les nouvelles technologies apparues ces dernières années, et devra être en capacité de s'adapter aux futures évolutions qui se feront jour tout au long du contrat.

II.B.2.1 Périmètre des Investissements

Les investissements couvrant le périmètre du SISMO 2 concernent :

- A La refonte totale du système billettique, intégrant une base de données clients « ouverte¹ » en interopérabilité avec les systèmes billettiques Pass Pass des Hauts de France et à terme Navigo d'Ile de France ;
- B Le remplacement du système de suivi en temps réel des véhicules par la création d'un véritable système d'aide à l'exploitation (SAE) ;
Le renouvellement du SIV sol (écran d'information voyageur dynamique aux points d'arrêts et gares) et embarqué (information sonore et visuelle dans les véhicules) ;
La mise en œuvre de systèmes de gestion dynamique des gares routières ;
Le renouvellement du système de comptage ;
- C Le renouvellement total du système d'information multimodale (SIM) en l'enrichissant des recherches d'itinéraires (RI) extra territoire, du covoiturage, de l'interfaçage avec PEGASE (gestion des scolaires), du trafic routier en temps réel, de la disponibilité des places de parkings, de la disponibilité des vélos en libre-service, des emplacements des bornes de recharge électrique, du

¹ « Ouverte » signifie ici que cette base client devra être en mesure d'être partagée avec d'autres systèmes non encore identifiés à ce jour.

crowdsourcing et des réseaux sociaux, et de tout autre service de mobilité à venir ;

- D Le renouvellement total du logiciel et des équipements de gestion des transports à la demande (TAD) ;
- E Le renouvellement de tous équipements propres au fonctionnement de l'Agence de mobilité qui est le centre d'administration des systèmes et fait l'interface entre la clientèle (centrale d'appels) et les exploitants de transport.

II.B.2.2 Périmètre d'exploitation et de maintenance

Le périmètre d'exploitation et de maintenance du SISMO 2 concerne principalement :

- La création, la mise à jour et le contrôle de cohérence du référentiel de données ;
- L'administration de l'ensemble des systèmes : paramétrage, suivi et supervision de fonctionnement ;
- La maintenance logicielle de façon à ce que les logiciels intègrent notamment toutes les évolutions technologiques, de normes ou de législation ;
- La maintenance des niveaux 2 à 5 des équipements de la billettique, du SAEIV, des gares routières, du comptage et du TAD ;
- Le nettoyage des équipements sur voirie ;
- L'infogérance des serveurs et bases de données ;
- L'accueil physique et téléphonique des clients des réseaux de transport dans le cadre de l'agence Oïse Mobilité à Beauvais. Cette agence assure essentiellement l'information du client, la vente de titres et supports et la réservation de services de TAD ;
- La mise à jour d'informations éditoriales sur les différents médias du SISMO ;
- Le traitement des réclamations et information aux voyageurs ;
- La gestion via des outils dédiés et la diffusion des perturbations ;
- La gestion des réseaux sociaux.

II.B.3 Économie générale du projet

II.B.3.1 Coûts du projet

Le projet correspond à un niveau d'investissement prévisionnel d'environ 15,111 M€ HT valeur 2019, selon la décomposition suivante :

	Coûts d'investissement (en €HT)	Coûts d'exploitation annuels (en €HT)
<i>Billettique</i>	4 981 000 €	342 000 €
<i>SAEIV</i>	8 980 000 €	401 280 €
<i>SIM*</i>	740 000 €	124 000 €
<i>TAD</i>	210 000 €	40 000 €
<i>Équipements de l'Agence de Mobilité</i>	200 000 €	180 000 €
Total	15 111 000 €	1 087 280 €

**Hors coûts de renouvellement SIM : 400 000€*

Les coûts d'exploitation maintenance et services sont valorisés à 1 087 280 € montants annuels HT valeur 2019.

II.B.3.2 Recettes annexes

Des recettes annexes peuvent être envisagées dans le cadre du projet (fonctionnalités supplémentaires vendues directement à certains concessionnaires), mais sans qu'il soit possible de les estimer.

À titre prudentiel, les recettes annexes n'ont pas été intégrées dans la présente évaluation.

Cette démarche est confortée par la circonstance que dans le cadre de l'exécution du contrat de partenariat relatif au SISMO 1 actuellement en cours, les services annexes développés par le partenaire n'ont jusqu'à présent pas eu d'impact sur les rémunérations à verser par le SMTCO.

II.B.4 Sources de financement envisageables pour le projet

Le SMTCO dispose de la trésorerie nécessaire au financement de l'opération, mais ne souhaite pas mobiliser l'intégralité de son fonds de roulement pour la réalisation du projet, dans la mesure où 15 à 20M€ devront être mobilisés sur 10 ans pour la réalisation de 7 Pôles d'échanges multimodaux en phase de définition programmatique.

Pour autant, conscient que le coût du financement privé apporté par le titulaire d'un marché de partenariat est supérieur à ses propres conditions de financement, il souhaite participer au financement long terme de l'opération, en ne demandant au titulaire du marché de partenariat de ne financer qu'une partie des investissements. La part de Participation du SMTCO atteindrait 8M€HT. La Participation est assimilable à une avance sur rémunération, elle est soumise à TVA mais permettra au SMTCO de bénéficier de loyers de financiers diminués et fera également une substantielle économie de loyers d'investissement. Le préfinancement et la part du financement long terme portés par le titulaire seront considérablement réduits. Cependant, le titulaire sera toujours en risque dans la mesure où il devra toujours supporter le préfinancement et financement de la moitié du programme d'investissement.

Si des subventions d'investissement étaient disponibles, elles seraient intégrées dans le plan de financement et réduiraient le coût du projet pour le SMTCO. Toutefois, à ce stade du projet, aucune subvention n'a été intégrée dans les simulations du présent rapport.

II.C Approche générale des principaux risques du projet

Les principaux risques attachés au projet, indépendamment de son mode contractuel de réalisation, sont les suivants. Ces risques doivent être distingués des objectifs et des contraintes qui sont spécifiques au SMTCO. Mais ils traduisent également les enjeux qui sont attachés au choix du mode de réalisation du projet (*infra* III.A).

- Risque de dérapage du calendrier en phase conception-réalisation-déploiement

Le risque attaché à un retard en phase conception-réalisation-déploiement aurait des conséquences particulièrement importantes. Il est en effet essentiel que le nouveau système puisse être mis en service et être parfaitement opérationnel au terme du contrat de partenariat en cours, sans discontinuité, pour que le service public ne soit pas interrompu.

- Risque de modification des besoins (évolutivité)

De façon générale, le risque de modification des besoins est particulièrement marqué, et ce sur deux terrains : le terrain quantitatif (ajout de nouvelles AOT ou de nouvelles lignes de transport) et qualitatif (évolutions technologiques, évolutions normatives ou réglementaires, et nouvelles formes de mobilité à intégrer).

Ce risque peut être pour partie maîtrisé, notamment par des clauses contractuelles encadrant les prix attachés à certaines des modifications requises (celles qui peuvent être anticipées et chiffrées immédiatement).

- Risque d'interface

Le risque d'interface entre les différentes composantes du SISMO 2 est marqué, à raison de leur interdépendance.

Cependant il est à tempérer quelque peu dans la mesure où aujourd'hui les interfaces entre les différents systèmes sont bien identifiées et ont déjà été développées par la plupart des industriels présents sur le marché français.

III. ANALYSE COMPARATIVE DES MODES DE RÉALISATION

Conformément aux dispositions de l'article R. 2212-4 du code de la commande publique, l'évaluation doit comporter une analyse comparative en valeur actualisée des différentes options de montages contractuels et institutionnels de la commande publique envisageables pour mettre en œuvre le projet.

III.A Enjeux du choix du mode de réalisation : les critères importants pour le SMTCO

Les critères sur la base desquels pourront être comparés et évalués les différents modes de réalisation possibles du projet sont, pour une part, fixés par l'article R. 2211-4 du code de la commande publique.

Il s'agit :

- De l'étendue du transfert de la maîtrise d'ouvrage du projet au titulaire ;
- Du périmètre des missions susceptibles d'être confiées au titulaire ;
- Des modalités de partage de risques entre l'acheteur et le titulaire ;
- Du coût global du projet compte tenu notamment de la structure de financement envisagée.

Ils ont, pour le reste, été fixés par le SMTCO en considération de ses contraintes et objectifs ; contraintes et objectifs qui sont pour certains spécifiquement attachés à l'opération, et qui résultent pour les autres des ambitions qu'il porte. Ces critères complémentaires sont les suivants :

- Le délai de mise en service du SISMO 2 ;
- Le respect strict des délais arrêtés contractuellement ;
- La maîtrise des risques budgétaires et le respect strict des coûts ;
- La qualité de service ;
- L'évolutivité du service ;
- L'interface.

L'ensemble de ces critères (à l'exclusion du coût global) sera sollicité pour réaliser l'analyse qualitative des modes de réalisation présentée en partie III.C et le bilan final Avantages - Inconvénients présenté en partie IV.

III.B Identification des modes de réalisation possibles

III.B.1 Les modes de réalisation envisageables et leurs caractéristiques juridiques

Pour assurer la réalisation du projet, le SMTCO peut, au premier regard, solliciter plusieurs montages contractuels qu'il convient de distinguer suivant qu'ils relèvent d'une logique concessive (III.B.1.1) ou qu'ils constituent des marchés publics (III.B.1.2).

III.B.1.1 Le contrat de concession

Aux termes de l'article L. 1121-1 du code de la commande publique, « *Un contrat de concession est un contrat par lequel une ou plusieurs autorités concédantes soumises au présent code confient l'exécution de travaux ou la gestion d'un service à un ou plusieurs opérateurs économiques, à qui est transféré un risque lié à l'exploitation de l'ouvrage ou du service, en contrepartie soit du droit d'exploiter l'ouvrage ou le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix* ».

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

Dans le cas présent, le recours à un contrat de concession doit nécessairement être écarté car l'opérateur ne pourra pas tirer de recettes de l'exploitation du service, qui est entièrement pris en charge par le SMTCO.

Il convient donc d'écartier la concession.

III.B.1.2 Les marchés publics

Aux termes de l'article L. 1111-1 du code de la commande publique, « *Un marché est un contrat conclu par un ou plusieurs acheteurs soumis au présent code avec un ou plusieurs opérateurs économiques, pour répondre à leurs besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services, en contrepartie d'un prix ou de tout équivalent* ».

Et il convient, au sein des marchés publics, de distinguer les marchés publics « classiques » (a), des marchés publics de conception-réalisation (b), des marchés publics globaux de performance (c) et des marchés de partenariat (d).

a) Les marchés publics « classiques »

La passation d'un marché public « classique » implique ainsi que la personne publique assume le financement des prestations visées, en rémunérant directement le titulaire du marché dès que les prestations sont achevées, tout paiement différé étant prohibé, conformément aux dispositions de l'article L. 2191-5 du code de la commande publique.

Surtout, les marchés publics sont par principe soumis à une obligation d'allotissement dès lors que leur objet permet l'identification de prestations distinctes, conformément aux dispositions de l'article L. 2113-10 du code de la commande publique.

Il est vrai que l'article L. 2113-11 du code de la commande publique énonce des dérogations possibles à cette obligation d'allotissement, lorsque l'acheteur n'est pas en mesure d'assurer lui-même « *les missions d'organisation, de pilotage et de coordination* » ou si « *la dévolution en lots séparés est de nature à restreindre la concurrence ou risque de rendre techniquement difficile ou financièrement plus coûteuse l'exécution des prestations* ».

Mais ces dérogations sont énoncées de manière restrictive, afin de garantir au mieux le libre jeu de la concurrence. Et il faut souligner que le Juge administratif opère un contrôle très étroit des motifs justifiant

le recours à un marché non alloti, qui le conduit, le cas échéant, à prononcer l'annulation des procédures concernées.

L'exception tenant à l'impossibilité pour l'acheteur « *d'assurer par lui-même les missions d'organisation, de pilotage et de coordination* » n'a ainsi été retenue que dans des cas très rares, par exemple lorsque l'acheteur ne disposait d'aucun personnel propre (CAA Nancy, 10 décembre 2015, *Préfet du Doubs*, req. n° 14NC01050), et elle a au contraire été exclue dans des cas où la faiblesse des effectifs était avancée par d'autres acheteurs, notamment au motif que l'acheteur « *ne saurait se prévaloir utilement, pour justifier une dérogation à la règle de l'allotissement, de ses choix d'organisation et notamment de ce qu'il ne dispose pas dans ses services d'un nombre suffisant d'agents chargés des missions d'organisation, de pilotage et de coordination* » (CAA Marseille, 24 février 2014, *Côte d'Azur Habitat*, req. n° 12MA00586 ; voir également CAA Lyon, 6 octobre 2011, *Syndicat national des entreprises du second œuvre*, req. n° 10LY01121).

Partant, même s'il est acquis que le SMTCO ne dispose à l'évidence pas des ressources humaines nécessaires à l'organisation, au pilotage et à la coordination des six ou sept lots qui composeraient le marché, il ne devrait pas pouvoir s'appuyer sur cette exception.

L'exception tenant à ce que l'allotissement rendrait techniquement difficile l'exécution du marché est également appréciée de façon stricte par le juge administratif.

On peut par exemple relever que, s'agissant de la restructuration d'un collège, la Cour administrative d'appel de Bordeaux a considéré que les contraintes de délais, pourtant avérées, qui impliquaient un strict respect des délais impartis et une grande coordination entre les différents intervenants, n'étaient pas telles qu'elles auraient pu justifier la passation d'un marché global :

*« Le département de la Gironde se prévaut, au premier chef, de ce que l'allotissement de ces prestations aurait risqué d'en rendre l'exécution techniquement difficile en raison de la nécessité d'une parfaite coordination des intervenants, le respect des différentes phases du chantier étant essentiel pour assurer la continuité du service public de l'enseignement dans un collège accueillant 600 élèves ; que, toutefois, s'il est vrai que l'exécution des prestations était soumise à de fortes contraintes de délais nécessitant une importante coordination des prestataires et le respect par ceux-ci des délais impartis, le département ne justifie pas que ces contraintes, au demeurant courantes dans des opérations de restructuration, étaient telles que la dévolution en lots séparés, à laquelle il doit en principe être recouru en vertu des termes mêmes de l'article 10 précité du code des marchés publics, aurait, en l'espèce, rendu techniquement difficile l'exécution du marché (...) ; qu'il ne justifie pas davantage le recours à un marché global en invoquant des considérations générales sur la « dilution des pénalités » qui ne seraient pas suffisamment dissuasives en cas de lots séparés » (CAA Bordeaux, 1^{er} octobre 2013, *Syndicat national des entreprises du second œuvre (SNSO) c/ Département de la Gironde*, req. n° 12BX00319).*

De manière générale, le juge administratif s'attache à vérifier si « *l'allotissement du marché aurait nécessité une coordination entre prestataires telle qu'elle aurait rendu techniquement difficile l'exécution des prestations objets du marché* » (CAA Marseille, 16 juillet 2018, *Préfet du Var*, req. n° 18MA02245), ce qui n'est que très rarement le cas pour des marchés bâtimentaires (pour un rare exemple : CE, 25 mai 2018, *ADC*, req. n° 417869).

Compte tenu de l'objet particulier du marché et des interfaces importantes qui existent entre les différentes composantes du SISMO 2, il n'est pas exclu que cette exception puisse être sollicitée. Cependant les interfaces entre les différents systèmes sont bien identifiées et ont déjà été développés par la plupart des industriels présents sur le marché français, si bien qu'il n'est absolument pas possible d'être assurés que cette exception puisse être sollicitée, d'autant que la question est affaire d'espèce.

Enfin, si le recours à un marché global peut être justifié par des considérations financières, ce n'est qu'à la condition de pouvoir témoigner de ce que s'il permet de réaliser une économie significative (CE, 11 août 2009, *Communauté urbaine Nantes Métropole*, req. n° 319949). Cette exception au principe de l'allotissement n'a donc vocation à jouer que lorsque « *l'allotissement est de nature à alourdir considérablement le coût de l'opération* », ainsi que l'a très récemment rappelé la Cour administrative d'appel de Marseille (CAA Marseille, 24 février 2014, *Côte d'Azur Habitat*, req. n° 12MA00586).

Et il appartient naturellement à la personne publique de justifier et de pouvoir exposer, en amont, dans quelle mesure l'allotissement engendrerait un surcoût (CAA Douai, 6 octobre 2016, *Région Nord Pas de Calais*, req. n° 14DA00714). Cette démonstration apparaît difficile à réaliser dans le cas présent.

Le recours à un marché non alloti nous semble donc présenter des risques juridiques importants dans le cas présent, et doit être écarté pour cette raison.

b) Le recours à un marché global de performance

Aux termes de l'article L. 2171-3 du code de la commande publique, « *Le marché global de performance associe l'exploitation ou la maintenance à la réalisation ou à la conception-réalisation de prestations afin de remplir des objectifs chiffrés de performance. Ces objectifs sont définis notamment en termes de niveau d'activité, de qualité de service, d'efficacité énergétique ou d'incidence écologique. Le marché global de performance comporte des engagements de performance mesurables* ».

Ils associent conception, réalisation et exploitation ou maintenance.

Il n'est toutefois possible d'y recourir qu'en vue de remplir des objectifs chiffrés de performance mesurables lesquels peuvent s'exprimer notamment en termes de niveau d'activité, de qualité de service, d'efficacité énergétique ou d'incidence écologique.

Les marchés publics globaux de performance succèdent aux CREM, qui avaient été introduits à l'article 73 du code des marchés publics par le décret n° 2011-1000 du 25 août 2011, sans toutefois présenter les mêmes difficultés : il est clair qu'ils dérogent à l'obligation d'allotissement, mais aussi et surtout aux dispositions sur la maîtrise d'ouvrage publique. En ce sens, la toute récente fiche de la Direction des affaires juridiques du Ministère de l'économie *Marchés globaux* précitée le souligne :

« Par ailleurs, les marchés globaux de performance diffèrent des CREM dans la mesure où le recours à ces contrats permet de déroger aux dispositions du livre IV de la 2ème partie du code de la commande publique, en associant la mission de maîtrise d'œuvre à celle de l'entrepreneur pour la réalisation des ouvrages publics, même en l'absence de motifs d'ordre techniques ou d'amélioration de l'efficacité énergétique. Ainsi, les acheteurs n'ont pas à justifier de la nécessité d'associer l'entrepreneur aux études de l'ouvrage, dès lors qu'ils intègrent au contrat des engagements de performances mesurables ».

Dans le cas présent, cette dernière circonstance est toutefois indifférente, dans la mesure où les prestations objet du marché ne relèvent pas du champ d'application des dispositions du code de la commande publique relatives à la maîtrise d'ouvrage publique, qui codifient la loi MOP.

Sur le plan financier, ces marchés ne dérogent pas aux dispositions de l'article L. 2191-5 du code de la commande publique.

L'ensemble des prestations attachées à la réalisation du système est donc payé au fur et à mesure de l'exécution des prestations, et donc intégralement payé à leur achèvement, si bien que l'opérateur n'est de ce point de vue pas en risque sur l'atteinte des objectifs de performance.

Aux termes de l'article R. 2171-3 du code de la commande publique :

« Les prix des prestations de réalisation, d'exploitation ou de maintenance du marché global de performance apparaissent de manière séparée dans le marché ».

La fiche de la Direction des affaires juridiques du Ministère de l'économie *Marchés globaux* précise en conséquence que :

« La rémunération de l'exploitation ou de la maintenance ne peut, en aucun cas, contribuer au paiement de la construction. Par conséquent, la rémunération de la construction doit intervenir au plus tard à la livraison définitive des ouvrages. En effet, les marchés de réalisation et d'exploitation ou maintenance et les marchés de conception, de réalisation et d'exploitation ou maintenance ne dérogent pas au principe d'interdiction de paiement différé fixé par les articles L. 2191-5 et L. 2191-6 du code de la commande publique ».

Les objectifs de performance sont par ailleurs pris en compte pour la détermination de la rémunération du titulaire au titre de la maintenance ou de l'exploitation des prestations réalisées, conformément aux dispositions du même article :

« La rémunération des prestations d'exploitation ou de maintenance doit être liée à l'atteinte des engagements de performances mesurables fixées par le marché public pour toute sa durée ».

Comme la fiche de la Direction des affaires juridiques du Ministère de l'économie *Marchés globaux* le précise, *« la rémunération de l'opérateur économique sera donc modulée en cas de sous-performance ou de sur-performance ».*

Sur le plan procédural, les marchés globaux de performance peuvent être conclus au terme d'une procédure de dialogue compétitif.

Dans le cas présent, il serait possible de réunir dans un tel contrat les différents volets du SISMO 2 (billettique, SAEIV, SIM, Agence de mobilité, base client, outil d'aide à la décision et gestion des réservations du transport à la demande) dans la mesure où, puisqu'il s'agit de mettre en œuvre un système intégré, les prestations présentent un lien évident entre elles.

Et rien ne devrait s'opposer à ce que le titulaire du marché puisse développer des activités annexes au SISMO. Certes, la possibilité pour le titulaire de générer des recettes annexes n'est pas prévue expressément, contrairement à ce qu'il advient des marchés de partenariat, mais nous n'identifions pas d'obstacle à ce que le titulaire d'un marché global de performance puisse être autorisé à se procurer des recettes annexes.

Et on peut relever que la doctrine majoritaire n'y voit pas non plus de difficulté :

- *« À l'inverse du contrat de partenariat, pour lequel l'ordonnance prévoit explicitement, dans ses articles 11 et 13, la possibilité pour le titulaire de générer des recettes annexes, aucune disposition ne vise cette faculté s'agissant des marchés globaux de performance. Pour ces derniers, certains auteurs considèrent qu'il n'est pas possible de mettre en œuvre de telles recettes (M. Scialom, Quel instrument choisir pour lancer un PPP en 2012 ? : Mon. TP 16 mars 2012, p. 48). D'autres ne voient pas d'obstacle à ce que le titulaire d'un tel marché soit autorisé à se procurer des recettes annexes auprès de clients privés, à condition que cette activité annexe ne porte pas préjudice à la bonne exécution du marché et que les recettes privées viennent en déduction des sommes dues par la personne publique (M.-A. Petiot et P. Terneyre, Le nouveau marché public pour la réalisation de prestations globales et complexes de performances énergétiques : AJDA 5 mars 2012, p. 416). De fait, si dans le cadre d'un contrat de partenariat, la faculté de recettes annexes bénéficie d'un cadre juridique plus élaboré, on ne voit pas de prohibition de principe à la génération de telles recettes dans le cadre des MPPE globaux : rappelons en effet qu'en vertu de l'article 1er du Code des marchés publics ou de l'article 1er de l'ordonnance du 6 juin 2005, les marchés publics sont des contrats conclus "à titre onéreux". Or l'onérosité est une notion très largement entendue par la jurisprudence : elle peut par exemple résulter de l'octroi au titulaire du droit de se rémunérer, en tout ou partie, par des recettes qu'il génère lui-même dans le cadre de l'exécution du marché. Dans cette dernière hypothèse, la rémunération dite improprement par "abandon" de recettes revient à une exploitation à des fins privées, sur le domaine public, de biens meubles ou immeubles, affectés ou non au service public » (Tenailleau F., Fasc. 650 : contrats globaux de performance énergétique, Jurisclasseur Contrats et Marchés publics) ;*
- *« de la même façon que le titulaire d'un contrat de partenariat peut être autorisé à se procurer des recettes annexes en exploitant le domaine public occupé, les ouvrages, équipements ou biens immatériels utilisés à l'occasion d'activités étrangères à ses propres missions contractuelles envers l'administration ou aux missions de service public de la personne publique et qui ne leur portent pas préjudice, on ne voit pas d'obstacle à ce que le titulaire d'un marché public global de performance puisse lui aussi être autorisé par le contrat, et pendant toute sa durée, à se procurer des recettes annexes auprès de clients privés en exploitant, par exemple, les surcapacités des installations qu'il a eu la charge de construire et qu'il exploite (installations, le cas échéant, volontairement surdimensionnées dès l'origine) sous la double réserve que cette activité annexe ne porte pas préjudice à la bonne exécution du marché public pour la*

satisfaction des besoins publics et que les recettes privées viennent en déduction (très) partielle des sommes dues par la personne publique au cocontractant » (Petiot M.-A. et Terreyre P., « Le nouveau marché public pour la réalisation de prestations globales et complexes de performances énergétiques », AJDA 2012, p. 412).

Le sujet demeure toutefois moins certain que dans le cadre d'un marché de partenariat.

Si le recours au marché global de performance est envisageable, il est fondamental que de réels objectifs de performance soient assignés au titulaire du marché.

c) Le recours à un marché de partenariat

Selon l'article L. 1112-1 du code de la commande publique :

« Un marché de partenariat est un marché public qui a pour objet de confier à un opérateur économique ou à un groupement d'opérateurs économiques une mission globale ayant pour objet la construction, la transformation, la rénovation, le démantèlement ou la destruction d'ouvrages, d'équipements ou de biens immatériels nécessaires au service public ou à l'exercice d'une mission d'intérêt général et tout ou partie de leur financement. Le titulaire du marché de partenariat assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération à réaliser.

Cette mission globale peut en outre comprendre :

- 1° Tout ou partie de la conception des ouvrages, équipements ou biens immatériels ;*
- 2° L'aménagement, l'entretien, la maintenance, la gestion ou l'exploitation d'ouvrages, d'équipements ou de biens immatériels ou une combinaison de ces éléments ;*
- 3° La gestion d'une mission de service public ou des prestations de services concourant à l'exercice, par la personne publique, de la mission de service public dont elle est chargée ».*

Ainsi, et c'est là tout à la fois la principale caractéristique et l'avantage essentiel du marché de partenariat, le titulaire d'un marché de partenariat doit être chargé d'une mission globale et assure lui-même la maîtrise d'ouvrage : financement, conception, construction des ouvrages, ainsi qu'entretien, maintenance, exploitation ou gestion des équipements.

Les marchés de partenariat ne sont ainsi soumis ni à l'obligation d'allotissement, ni à la loi MOP.

Il faut également souligner que le titulaire d'un marché de partenariat peut être chargé d'une mission de valorisation du domaine. Conformément aux dispositions de l'article L. 2213-9 du code de la commande publique, le contrat détermine alors « *les conditions dans lesquelles les revenus issus de l'exercice d'activités annexes ou de la valorisation du domaine par le titulaire viennent diminuer le montant de la rémunération versée par l'acheteur* ».

Et il faut par ailleurs souligner que les marchés de partenariat dérogent également à l'interdiction du paiement différé (article L. 2200-1 du code de la commande publique), et que L. 2213-8 du code dispose que :

« La rémunération du titulaire fait l'objet d'un paiement par l'acheteur à compter de l'achèvement des missions principales obligatoires mentionnées au premier alinéa de l'article L. 1112-1 et pendant toute la durée du contrat. Cette rémunération est liée à des objectifs de performance assignés au titulaire pour chaque phase du contrat ». ».

Ainsi, le marché de partenariat permet d'étaler le paiement des prestations, et de maintenir ainsi pleinement en risque le titulaire du marché de partenariat, y compris après l'acceptation du système.

La rémunération du partenaire est d'ailleurs fonction d'objectifs de performance, et ce « *pour chaque phase du contrat* ».

En définitive, dans le cadre d'un marché de partenariat, la personne publique – qui n'est pas maître d'ouvrage – exerce moins de pilotage sur le projet, mais supporte moins de risques liés à sa réalisation.

Parce qu'il déroge toutefois au droit commun de la commande publique, il n'est possible, conformément à l'article L. 2211-6 du code de la commande publique, de solliciter un marché de partenariat que si, au terme des évaluations et études préalables menées, « l'acheteur démontre que, compte tenu des caractéristiques du projet envisagé, des exigences de service public ou de la mission d'intérêt général dont l'acheteur est chargé, ou des insuffisances et difficultés observées dans la réalisation de projets comparables, le recours à un tel contrat présente un bilan plus favorable, notamment sur le plan financier, que celui des autres modes de réalisation du projet ». ».

Et il n'est au demeurant possible que si la valeur du marché est supérieure à un seuil prévu à l'article R. 2211-1 du code, seuil qui est largement atteint dans le cas présent.

Sur le plan procédural, le marché de partenariat peut être conclu au terme d'une procédure de dialogue compétitif.

Sous réserve que les conditions de recours à ce type de contrat soient satisfaites, le marché de partenariat pourrait s'avérer particulièrement adapté à la réalisation du projet du Syndicat.

En définitive, trois modes de réalisation peuvent, dans l'absolu, être envisagés pour la réalisation du SISMO 2 : le marché de partenariat, le marché global de performance et le marché public classique alloti.

III.B.2 Présentation des montages retenus comme pertinents pour le projet, et qui seront pris en compte dans l'analyse comparative

III.B.2.1 Le scénario en marché public « classique »

La réalisation des opérations par la voie de marchés publics « classiques », allotis, impliquerait l'attribution d'une pluralité de marchés de services et de fournitures, dont les consultations devraient être lancées dans des temporalités différentes pour mettre la mise en service de l'ensemble des composantes du SISMO 2 à une même date :

C'est ainsi que nous préconisons 6 marchés correspondant à :

- La billettique,
- Le SAEIV et le comptage,
- Le SIM,
- Le transport à la demande (TAD),
- L'outil décisionnel,
- L'agence de mobilité.

Pour des raisons d'interfaces étroites entre les systèmes, les marchés SAEIV et billettiques devraient être menés en parallèle alors que les autres marchés pourraient être menés en différé d'un an à 15 mois.

Certains des marchés pourraient sans doute être conclus au terme d'une procédure de dialogue compétitif, telle que définie aux articles L. 2124-4 et R. 2124-5 suivants du code de la commande publique (*infra* III.B.2.3).

Certains marchés devraient être renouvelés une fois, voire 2 fois, au cours de la période considérée :

- Les prestations de maintenance des systèmes billettique, SAEIV et comptage, TAD
- Le SIM,
- L'agence de mobilité.

Pour la passation et le suivi des marchés publics, le SMTCO dispose de contrats avec :

- Un cabinet d'avocats sur le plan juridique ;
- Une société de conseil sur le plan financier ;
- Une société de conseil sur le plan technique.

Un point de vigilance est à soulever : l'équipe du SMTCO ne sera pas suffisante pour organiser la coordination dans la phase réalisation des différents marchés à interfacer.

III.B.2.2 Le scénario en marchés publics globaux de performance

Le marché public global de performance porterait sur l'ensemble du SISMO 2.

Le marché global de performance serait conclu au terme d'une procédure de dialogue compétitif, telle que définie aux articles L. 2124-4 et R. 2124-5 suivants du code de la commande publique (*infra* III.B.2.3). En effet, si la procédure de dialogue compétitif constitue une procédure relativement lourde à mettre en œuvre, elle permet toutefois à l'acheteur de discuter dans les meilleures conditions tous les aspects du contrat avec les candidats (montage juridique, moyens techniques, objectifs de performances, ...) : le dialogue permet d'appréhender dans les meilleures conditions l'ensemble des éléments de complexité d'un projet afin d'y apporter la réponse la plus adaptée.

Pour la passation et le suivi du marché global de performance, le SMTCO dispose de contrats avec :

- Un cabinet d'avocats sur le plan juridique ;
- Une société de conseil sur le plan financier ;
- Une société de conseil sur le plan technique.

Ces conseils extérieurs seraient sollicités pour la rédaction de l'ensemble des actes attachés à la procédure et le suivi au quotidien de la procédure de passation du marché global de performance, de la rédaction de l'avis d'appel public à la concurrence jusqu'à la mise au point du contrat et la finalisation de la procédure. Et ils pourraient également être sollicités en cours d'exécution du marché global de performance.

III.B.2.3 Le scénario en marché de partenariat

Un marché de partenariat unique porterait sur l'ensemble du projet SISMO 2.

Le marché de partenariat pourrait être conclu à l'issue d'une procédure de dialogue compétitif, telle que définie aux articles L. 2124-4 et R. 2124-5 suivants du code de la commande publique.

Cette procédure permet à la personne publique d'engager, sur la base du programme fonctionnel qu'elle a établi pour déterminer ses besoins et ses objectifs de performance, un dialogue séparé avec chacun des candidats « dont l'objet est l'identification et la définition des moyens propres à satisfaire au mieux ses besoins ».

Tous les aspects du contrat peuvent être discutés (montage juridique et financier, moyens techniques, objectifs de performances ...).

Par ailleurs, les discussions peuvent se dérouler en phases successives, au terme desquelles ne seront retenues que les propositions répondant le mieux aux critères fixés dans les documents de la consultation.

Le dialogue se poursuit avec les candidats, jusqu'à ce que la personne publique soit en mesure d'identifier la ou les solutions susceptibles de répondre à ses besoins. Lorsqu'elle estime que la discussion est arrivée à son terme, elle invite les candidats à remettre leurs offres finales sur la base des solutions présentées au cours du dialogue.

Le contrat est ensuite attribué au candidat ayant présenté l'offre économiquement la plus avantageuse, puis il est mis au point.

Partant, si la procédure de dialogue compétitif constitue une procédure relativement lourde à mettre en œuvre, elle permet toutefois à la personne publique de discuter dans les meilleures conditions tous les aspects du contrat avec les candidats (montage juridique et financier, moyens techniques, objectifs de performances ...) : le dialogue permet d'appréhender dans les meilleures conditions l'ensemble des éléments de complexité d'un projet afin d'y apporter la réponse la plus adaptée.

Pour la passation et le suivi du marché de partenariat, le SMTCO dispose de contrats avec :

- Un cabinet d'avocats sur le plan juridique ;
- Une société de conseil sur le plan financier ;
- Une société de conseil sur le plan technique.

Ces conseils extérieurs seraient sollicités pour la rédaction de l'ensemble des actes attachés à la procédure et le suivi au quotidien de la procédure de passation du marché de partenariat, de la rédaction de l'avis d'appel public à la concurrence jusqu'à la mise au point du contrat et la finalisation de la procédure. Et ils pourraient également être sollicités en cours d'exécution du marché de partenariat.

III.C Analyse qualitative des montages retenus

Les développements ci-dessous exposent les avantages et les inconvénients respectifs des schémas « marché public classique », « marché public global de performance » et « marché de partenariat », et ce pour chacun des critères définis en partie III.A (hors coût global traité dans les sections III.D), ainsi que pour les critères additionnels listés par Fin Infra.

III.C.1 Étendue du transfert de la maîtrise d'ouvrage du projet au titulaire du marché

Dans la mesure où le contrat ne renferme pas de prestations qui relèvent du champ d'application des dispositions du code de la commande publique relatives à la maîtrise d'ouvrage publique, la « maîtrise d'ouvrage » du projet n'aura pas nécessairement à être portée par le SMTCO et devrait pouvoir être transférée au titulaire du marché, si un marché global est retenu (marché global de performance ou marché de partenariat). Les montages « globaux » ne se distinguent donc pas sur ce terrain : le titulaire du contrat devrait pouvoir être « maître d'ouvrage » de l'opération, et assumer la responsabilité correspondante.

Dans le cas de marchés allotés, la maîtrise d'ouvrage pourrait être transférée à un mandataire, sans que les limites fixées par le code de la commande publique en matière de mandat de maîtrise d'ouvrage ne trouvent à s'appliquer. La maîtrise d'ouvrage de l'opération demeurerait toutefois exercée au nom et pour le compte du SMTCO, qui porterait donc une responsabilité et des risques à ce titre.

III.C.2 Périmètre des missions susceptibles d'être confiées au titulaire

S'agissant du périmètre des missions qui sont susceptibles d'être confiées au titulaire du marché, les trois montages sont très différents.

Dans le cadre de marchés publics « classiques » allotés pour la réalisation de son projet le SMTCO devrait conclure une pluralité des marchés et, par conséquent, organiser un grand nombre de procédures de mise en concurrence successives.

Concrètement, un nombre minimum de 6 procédures peut être avancé, chacune de ces procédures étant organisée pour ne pas avoir à faire l'objet d'une décomposition en lots.

Au-delà, il est acquis que la multiplicité des procédures augmente naturellement les risques de dérapages des délais.

Mais l'allotissement présente, sur une opération de cette nature, bien d'autres inconvénients encore.

Il faut souligner que le fractionnement des marchés et l'allotissement qui s'imposent se traduiront par la difficulté d'intégrer les différents acteurs au projet global : chaque intervenant est amené à exécuter sa prestation de manière relativement individuelle, sans avoir été associé à la conception globale du projet. Le SMTCO s'expose ainsi à des difficultés de coordination et de cohérence des différentes phases. Et il en résulte un risque de dérapage des délais de réalisation et des coûts.

Le SMTCO devrait par ailleurs supporter le risque d'interface entre les différentes phases du projet (conception/réalisation/déploiement/entretien-maintenance) et entre les différents corps de métiers, alors qu'il n'est absolument pas armé pour le faire.

Par ailleurs, l'allotissement rend difficile la possibilité de fixer des objectifs de performance, puisque chacun est responsable uniquement des prestations qui sont l'objet de son lot et non pas d'une prestation globale satisfaite sur le long terme.

Enfin, il est clair qu'un tel schéma ne permet pas d'intégrer les conditions d'évolutivité du futur système dès la phase de sélection du concepteur.

Bien au contraire, le marché global de performance et le marché de partenariat sont des marchés qui permettent de confier au titulaire une mission globale. Ces schémas contractuels permettent de confier à un même opérateur, par la voie d'un marché unique, une mission portant tout à la fois sur la conception, la réalisation et la maintenance.

L'attribution d'un marché « global » permettra d'assurer une approche globale du projet, gage de cohérence et de bonne coordination de ses différentes phases, si bien que les risques de dérapages des délais et des coûts s'en trouveront limités.

Le SMTCO disposerait d'un interlocuteur unique pour l'ensemble du projet. Il ne supporterait pas le risque d'interface entre les différentes phases du projet (conception/réalisation-déploiement/entretien-maintenance) et entre les différents corps de métiers.

Au premier regard, les deux montages sont assez proches. Le marché de partenariat se distingue toutefois sur un point important, dont les incidences sont essentielles, ce qui fait clairement pencher la balance en la faveur du marché partenariat sur ce terrain : le marché de partenariat est le seul schéma contractuel qui permette de mettre une part du financement de l'opération à la charge de son titulaire et de ne le rémunérer qu'à compter de l'acceptation du système. Or c'est précisément ces considérations qui limitent les risques de retard dans les marchés de partenariat (*infra* III.C.4). Elles présentent, au-delà, l'intérêt de maintenir le titulaire du marché en risque bien plus longtemps que dans le cadre d'un marché public global de performance, et sont donc l'une des meilleures garanties du respect par celui-ci de ses engagements, en termes de performance.

Pour conclure, le marché de partenariat est le seul contrat qui permet de confier au titulaire une mission globale qui inclut le financement, circonstance qui permet d'être nettement plus assurés que dans le cadre des deux autres montages du respect des engagements. Et de ce point de vue, notamment, le marché de partenariat est sans doute le schéma contractuel qui permet au SMTCO d'envisager le plus sereinement une mise en service à la date prévue.

III.C.3 Le délai de mise en service du SISMO 2

Le détail des calendriers pour chacune des procédures est donné au chapitre III.D.1.

En synthèse, il apparaît que les marchés classiques sont ceux qui permettent, en théorie, de mettre le SISMO 2 en service le plus rapidement. Ils présentent toutefois un risque de dérapage des délais bien plus grand que le marché global de performance et le marché de partenariat (III.C.4).

III.C.4 Le respect strict des délais contractuels

S'agissant du critère du respect strict des délais, les différences sont flagrantes entre les différents montages, et militent clairement pour le marché de partenariat.

Dans un schéma « marchés publics classiques », l'allotissement, et la multiplicité des acteurs qu'il emporte, expose le SMTCO à des difficultés de coordination et de cohérence des différentes phases. Et il en résulte un risque très important de fort dérapage des délais de réalisation.

Ce risque est d'autant plus fort qu'il n'est pas d'autre dispositif que celui des pénalités de retard pour inciter chaque intervenant à respecter les délais fixés ; pénalités dont le montant n'est généralement guère dissuasif.

Le risque de retard est plus limité dans le cadre d'un schéma « marché global de performance », car le caractère global du marché limite les risques de dérapage du calendrier. Il n'est toutefois là non plus pas d'autre dispositif que celui des pénalités de retard pour inciter chaque intervenant à respecter les délais fixés ; pénalités dont le montant n'est généralement guère dissuasif.

Le risque de dérapage du calendrier est en revanche très limité dans un montage de type marché de partenariat. Cela tient pour partie au caractère global du marché et aux pénalités de retard qui sont prévues contractuellement. Mais cela tient, surtout, au montage financier du marché de partenariat : en imposant un préfinancement privé de l'opération, le schéma « marché de partenariat » incite le titulaire à respecter les délais contractuellement fixés, puisque la rémunération du titulaire n'est versée qu'à compter de la mise à disposition du système à la personne publique.

Les dérapages de calendrier sont donc extrêmement rares en marché de partenariat, à condition que les causes légitimes de retard fassent bien l'objet d'une identification précise et exhaustive dans le contrat pour assurer l'efficacité de ce montage contractuel sur le plan du respect des délais.

III.C.5 La qualité de service

S'agissant du critère de la qualité de service, il peut s'apprécier suivant deux angles. La qualité des fournisseurs et la qualité du service rendu.

Dans un schéma « marchés publics classiques », l'allotissement devrait permettre pour chaque lot de choisir le prestataire le mieux disant et donc censé offrir la meilleure qualité de service, mais du fait des interactions entre les lots, cette diversité d'intervenants non liés contractuellement entre eux peut aussi poser des problèmes en cas de difficultés pouvant aller jusqu'à entraîner des conflits. Ce type de situation ne pourrait que nuire à la qualité de service.

Dans le cadre d'un schéma « marché global de performance » ou d'un marché de partenariat, les différents prestataires sont engagés contractuellement les uns envers les autres et toute défaillance en termes de qualité de service engendre des pénalités pour le titulaire qui les répercutera sur ses cocontractants ou sous-traitants.

Au-delà, la personne publique ne risque pas de se retrouver dans un jeu d'acteurs où l'utilisateur des services et le fournisseur se rejettent la responsabilité d'une qualité de service dégradée.

Surtout, ces deux contrats « globaux » font peser de véritables objectifs de performance sur le cocontractant ; objectifs auxquels leur rémunération est liée. Le cocontractant supporte donc un réel risque de performance dans ces contrats, contrairement à ce qu'il advient dans un montage « marchés classiques ».

III.C.6 L'évolutivité du système

Les technologies et fonctionnalités liées à la mobilité des personnes sont encore en pleine évolution. Cela veut dire que sur la durée globale du contrat, la probabilité est grande que des usages et des pratiques non encore existantes aujourd'hui deviennent des standards de la mobilité.

Les conditions d'évolutivité du système donnent aussi un avantage certain au marché de partenariat et au marché global de performance. En effet, dans ces montages, le contrat prévoira sur toute sa durée un cadre d'évolutivité qui pourra contraindre le partenaire privé à en assurer régulièrement les évolutions, sans nécessairement avoir à modifier le contrat. A titre d'illustration, à la création du SISMO 1 les smartphones, tels qu'ils sont diffusés aujourd'hui, n'existaient pas ; or à ce jour ils sont utilisés aussi bien pour la billettique, l'information mobilité ou la réservation de services. Le marché de partenariat a permis de reporter le risque attaché à leur introduction sur le partenaire privé. De plus, du fait de la fixation de règles de délais et de règles financières pour les évolutions dans le marché de partenariat ou le marché global de performance, le risque de retard sur la mise en œuvre de ces évolutions ou de surcoûts injustifiés est ainsi réduit, puisqu'un retard impliquerait une pénalité ce qui ne pourrait être le cas si l'industriel ne répondait pas ou répondait tardivement à un marché public. De ce

fait, dans le cadre de ces contrats globaux, les évolutions technologiques font l'objet d'un partage des risques entre le Syndicat et le cocontractant, ce qui n'est pas le cas d'un marché classique, dans le cadre duquel le risque porterait intégralement sur la personne publique.

Enfin, dans le cadre du marché de partenariat ou du marché global de performance, des réunions régulières pourront être prévues entre les partenaires pour définir un calendrier d'évolutions sur les mois à venir.

III.C.7 L'interface

Comme présenté au chapitre II.B.1.1, ce projet est construit à partir de multiples systèmes qui partagent de nombreuses données communes, en particulier au niveau des référentiels d'exploitation ou des bases clients.

La qualité des interfaces est donc tout à fait prégnante dans ce projet.

Ces interfaces relient tous les systèmes sans qu'aucun d'entre eux n'ait à les traiter toutes. De ce fait dans le cadre d'un marché alloti, il serait difficile de désigner un maître d'œuvre à qui serait confié la responsabilité de piloter toutes les interfaces. Ceci fragilise donc le projet.

Par contre dans le cadre d'un schéma marché global de performance ou d'un marché de partenariat, le maître d'œuvre est de fait le titulaire du marché. La mise en œuvre de ces interfaces sera donc totalement de sa responsabilité. De plus ayant une vision globale il sera à même de définir les interfaces les plus pertinentes.

III.C.8 La maîtrise des risques budgétaires et le strict respect des coûts

S'agissant du critère du respect strict des coûts, les marchés « globaux » (marché de partenariat et marché public global de performance) présentent des avantages certains. Ils permettent en effet, grâce à leur caractère global, de limiter les risques de dérapage des coûts : le risque d'interface et le risque de défaillance d'un intervenant pèsent sur le titulaire du marché. Au contraire, dans un schéma « marchés publics classiques allotis », l'allotissement, et la multiplicité des acteurs qu'il emporte, expose le SMTCO à un risque d'interface qui peut être à l'origine de surcoûts pour le SMTCO, tant en phase conception/développement qu'en phase exploitation. Il supporte également seul le risque attaché à la défaillance d'un intervenant, et les surcoûts qui lui sont attachés. En définitive, les risques de surcoûts sont donc nettement plus importants dans ce schéma.

Cette considération est renforcée par la circonstance que, dans un schéma « marchés publics classiques allotis », le risque de voir la personne publique procéder à des changements de programme en cours de réalisation du projet est élevé, et ces changements entraînent des surcoûts souvent importants, parce que le titulaire du marché n'est plus en situation de concurrence, et que rien ne l'incite à faire des efforts de prix. Ce risque est plus réduit dans les marchés « globaux », car le dialogue compétitif permet d'affiner les demandes et de mieux définir le besoin au cours de la procédure de passation du marché. Il permet aussi à la personne publique de raisonner constamment en coût global, ce qui facilite ses arbitrages.

Par ailleurs, et peut-être surtout, le montage en marchés publics « classiques » allotis est sans doute, en considération du partage des risques attachés à chacun des trois montages, celui qui emporte le plus grand risque de dérapages des coûts, parce qu'en pratique, les risques ne sont pas portés par les titulaires des marchés, mais par la personne publique. En revanche, le marché de partenariat se distingue nettement puisqu'il est possible de faire porter un grand nombre de risques sur le titulaire, si bien que le coût global arrêté au jour de la conclusion du marché ne « dérape » pas ensuite en considération de la survenance de certains risques dont le coût a dû être anticipé par le titulaire du marché de partenariat. C'est en grande partie vrai aussi dans le cadre d'un marché public « global » (à l'exception toutefois des risques de dérapage des coûts financiers liés aux variations de taux et/ou de marges bancaires), dans lequel la personne publique confierait la maîtrise d'ouvrage au titulaire, même si l'expérience sur un contrat de cette nature est sans doute encore trop modeste pour pouvoir bien se fixer sur le sujet.

III.C.9 La capacité du marché à répondre à la demande

En principe, le schéma « marchés publics classiques » est celui qui permet d'ouvrir le plus largement la concurrence. C'est l'intérêt premier de l'allotissement. Tandis que les schémas « globaux » suscitent naturellement une concurrence plus restreinte, parce que limitée aux opérateurs de plus grande importance : le caractère global du marché a « mécaniquement » pour effet de « fermer » l'accès au marché à bon nombre d'entreprises, a fortiori dans un schéma « marché de partenariat », car il appartiendra au titulaire du marché d'assurer une part du financement. Mais cet écueil ne se retrouve pour ainsi dire pas sur cette opération, parce qu'il existe très peu de sociétés actives sur le marché concerné ; si bien qu'il n'est pas absurde de penser que seront effectivement présentes dans l'un et/ou l'autre des groupements qui vont se porter candidats, toutes ou presque des entreprises actives sur les grands corps de métiers sollicités sur ce projet.

III.C.10 Modalités de partage de risques entre le SMTCO et le titulaire / exposition aux risques suivant le mode de réalisation

De façon schématique, les différences d'exposition aux risques sont synthétisées dans la matrice des risques ci-après :

Barème lié à l'attribution des points en fonction de l'occurrence du risque, des conséquences du risque et de la plus ou moins prise en charge du risque par telle ou telle personne :

- 0 Aucun risque
- 1 Risque faible
- 2 Risque moyen
- 3 Risque fort

Risques	Montage Mpa		Montage MOP		Montage MGP	
	Titulaire	Personne publique	Titulaire	Personne publique	Titulaire	Personne publique
Retards (délai et coût)						
1 Retard dans la conception, la réalisation et le déploiement	3	0	1	3	3	1
Modifications du programme fonctionnel et évolutions technologiques						
2 Modification du projet et évolutions technologiques à l'initiative du Syndicat	1	3	0	3	1	3
3 Modification du projet et évolution technologiques à l'initiative du titulaire après accord du Syndicat	2	0	2	1	2	0
4 Modifications législatives et réglementaires	2	2	0	3	2	2
Défaillances						
5 Incapacité à concevoir, réaliser et déployer le système suivant le programme fonctionnel	2	0	1	1	2	0
6 Performance ou dimensionnement insuffisant	3	0	2	1	3	0
Risques sur les coûts d'exploitation						
7 Mauvaise estimation des coûts de fourniture, de la maintenance, de structure, ...	3	0	1	1	3	0
8 Risques de surcoûts d'exploitation du fait d'un défaut des logiciels et interfaces	3	0	0	3	3	0
Malveillance externe						
9 Malveillance externe (virus, attaque...)	1	1	2	0	1	1
Risques de déchéance						
10 Déchéance du cocontractant privé	3	0	2	0	2	0
Risques financement						
11 Variation des taux, des indices de référence	1	2	0	2	0	2
12 Variation des marges bancaires	2	0	0	2	0	2
RISQUES	26	3	11	20	22	11

Sur le terrain du partage des risques, les choses sont claires.

Dans le cadre d'un marché classique alloti, le SMTCO supporterait l'intégralité des risques de l'opération ; risques qui découlent notamment du financement, de la maîtrise d'ouvrage qu'il serait tenu d'assumer, et de l'allotissement (notamment risque d'interface, sur le plan des délais, comme sur celui des coûts, et ce à chaque étape de la vie du contrat). Le schéma « marchés classiques » est très clairement le plus risqué pour le SMTCO.

Le marché de partenariat induit au contraire une véritable répartition des risques entre le SMTCO et son Partenaire. Le dialogue compétitif va au demeurant permettre d'aboutir à une ventilation optimale des risques entre les parties.

Dans le cadre d'un schéma marché global de performance, le SMTCO pourrait également transférer la maîtrise d'ouvrage de l'opération au partenaire et les risques qui y sont associés, si bien que l'exposition aux risques est, sur bien des sujets, la même entre le marché de partenariat et le marché global de performances. Mais, dans le cadre d'un marché global de performances, le SMTCO supporterait toujours les risques qui découlent du financement, contrairement à ce qu'il advient dans le cadre d'un marché de partenariat. Ce sujet du financement est essentiel, et se traduit sur plusieurs terrains en termes de risques. Déjà, il est acquis – on le disait (*supra*) – que les risques de retard sont moins grands en marché de partenariat qu'en marché global de performances, précisément à raison du financement privé. Le risque supporté par le titulaire en cas de déchéance est également plus lourd dans un marché de partenariat, car on peut imaginer qu'il perde ses fonds propres. Au-delà, les risques purement financiers pèsent non pas sur la personne publique, mais sur son cocontractant dans le cadre d'un marché de partenariat. On pense au risque de variation des marges bancaires, mais aussi dans une certaine mesure au risque de variation des taux (à raison de la possibilité de cristalliser les taux offerts à la personne publique).

Le marché de partenariat est donc le schéma contractuel qui permet le partage de risques le plus large, et qui permet donc de faire reposer chacun des risques sur la partie la mieux à même de le supporter dans des conditions (notamment financières) optimales.

Le marché de partenariat est donc le schéma contractuel qui expose le moins le Syndicat aux risques du projet.

III.C.11 Synthèse sur l'analyse qualitative

Il ressort de l'analyse comparative réalisée que les marchés « globaux » (marché de partenariat et marché global de performance) se distinguent très nettement des marchés publics classiques allotis : ils présentent bien plus d'avantages, sur l'ensemble des critères de comparaison ou presque ; et les inconvénients qu'ils présentent ne sont pas de ceux qui affectent substantiellement les objectifs du SMTCO.

Le marché global de performance et le marché de partenariat présentent des avantages et des inconvénients pour partie semblables. C'est particulièrement vrai ici dans la mesure où le projet échappe aux dispositions relatives à la maîtrise d'ouvrage publique, ce qui – contrairement à ce qu'il advient habituellement – pourrait permettre au SMTCO de confier la maîtrise d'ouvrage du projet au titulaire d'un marché global de performance, et pas seulement au titulaire d'un marché de partenariat.

Ces contrats se distinguent tout de même sur un point essentiel, si bien que le marché de partenariat l'emporte en définitive nettement. Le marché de partenariat est le seul contrat qui permet de confier une mission globale au titulaire, en ce compris le financement (à tout le moins pour partie).

Or, l'association entre le transfert de la maîtrise d'ouvrage (et donc des risques) et la charge de financer une partie du système à réaliser emporte des conséquences importantes, au regard des risques posés par le projet et des objectifs que le SMTCO est tenu d'atteindre.

C'est vrai déjà en matière de dérapage des coûts : le marché de partenariat est celui qui est le moins exposé à un risque de cette nature.

C'est vrai aussi des engagements de performances, notamment au titre de l'adaptabilité du système, du développement durable et des engagements sur le terrain de la maintenance : le marché de partenariat est celui qui permet d'être assuré le plus sereinement du respect des engagements pris.

C'est vrai, enfin et surtout, en particulier des délais de livraison : le marché de partenariat est le mode contractuel qui apporte la plus grande garantie de ce que le système sera effectivement livré à la date prévue, et ce en considération de ce que les risques de dérapage des délais sont très faibles. Et le sujet est dans le cas présent essentiel, tant il est impératif que la continuité de service soit assurée entre le SISMO 1 et le SISMO 2

*

L'analyse va par la suite, dans les pages qui suivent, s'intéresser aux éléments quantitatifs et notamment de coût global.

A l'issue de l'analyse quantitative, un nouveau bilan global sera réalisé, pour faire le bilan des avantages et inconvénients des montages comparés. Nous verrons ainsi si l'avantage du marché de partenariat sur le plan qualitatif est nuancé, contredit ou conforté par les éléments économiques.

III.D Analyse quantitative des coûts globaux et des délais des montages retenus

L'analyse économique préalable ne doit pas être figée ; elle doit au contraire porter une attention particulière au chiffrage en valeur absolue des coûts et à leur évolution jusqu'à la signature du contrat. La confrontation des conditions financières entre le contrat signé et l'évaluation préalable, en termes de coûts à la charge du partenaire public, constitue une démarche naturelle et légitime.

La présente analyse comparative repose sur trois montages :

- Un montage en Marché de Partenariat (MPa) ;
- Un montage sous Maîtrise d'Ouvrage Publique « classique » avec des marchés dissociés (marchés publics classiques ou MOP) ;
- Un montage en Marché Global de Performance (MGP).

L'analyse économique-financière comparative est réalisée sur la base des étapes suivantes :

I -/ Éléments comparatifs de périmètre et de calendrier des schémas retenus

- Identification du périmètre du projet en marché de partenariat, marché global de performance et marchés publics classiques ;
- Calendrier prévisionnel du déroulement de la procédure ;
- Durée d'exploitation prévisionnelle ;
- Éléments de coûts.

II -/ Analyse comparative en VAN des coûts avant prise en compte monétaire des risques

III -/ Analyse comparative en VAN des coûts après prise en compte monétaire des risques

- Valorisation monétaire des risques – Principes ;
- Risques valorisés ;
- Valorisations proposées ;
- Estimations des VAN en risque.

Marché Global de Performance ou Marché de partenariat unique

Contrat global	2019				2020				2021				2022				2023																																			
	juil.-19	sept.-19	oct.-19	nov.-19	janv.-20	févr.-20	mars-20	avr.-20	mai-20	juin-20	juil.-20	sept.-20	oct.-20	nov.-20	déc.-20	janv.-21	févr.-21	mars-21	avr.-21	mai-21	juin-21	juil.-21	sept.-21	oct.-21	nov.-21	déc.-21	janv.-22	févr.-22	mars-22	avr.-22	mai-22	juin-22	juil.-22	sept.-22	oct.-22	nov.-22	déc.-22	janv.-23	févr.-23	mars-23	avr.-23	mai-23	juin-23									

Avant prise en compte des risques, les délais de mise en service seraient donc de :

- 36 mois pour un marché MOP ;
- 44 mois pour un marché global de performance ou un marché de partenariat.

Naturellement ce constat n'intègre pas les circonstances que les risques de dérapage de délais sont plus élevés en MOP qu'en MGP et en particulier de MP (cf. III.C.34).

Quel que soit le schéma retenu, il sera nécessaire de prolonger quelque peu l'exécution du contrat de partenariat en cours pour assurer la continuité du service.

III.D.1.3 Durée d'exploitation considérée

Le raisonnement en coût global consiste à identifier à la fois les dépenses d'investissement et les dépenses d'exploitation liées à l'investissement sur une certaine durée d'exploitation. Pour les besoins du calcul, il faut définir une durée d'observation commune aux deux montages comparés.

En marché de partenariat :

Sur un plan financier, pour les raisons exposées dans le paragraphe précédent, **une durée d'exploitation de 12 ans** est retenue en marché de partenariat.

L'hypothèse d'une durée de 12 ans a été choisie pour les raisons suivantes :

- Adéquation avec les maturités des dettes bancaires disponibles sur le marché ; dans les conditions actuelles du marché bancaire, la durée de 12 ans permet de faire jouer une concurrence satisfaisante entre les prêteurs et d'obtenir de bonnes conditions.
- Durée permettant de mettre en adéquation les loyers supportés par le SMTCO avec la prospective financière du Syndicat ;
- Cohérence avec l'importance et l'étalement de la phase de conception-réalisation-déploiement ;
- Cohérence avec la durée de vie des principaux systèmes (SAEIV et billettique) qui est de l'ordre de 10 à 12 ans, à laquelle il faut rajouter la période de réalisation de l'ordre de 2 années.
- 12 ans représentent la durée comptable d'amortissement utilisée par le SMTCO pour le SISMO 1.

En marchés publics classiques :

Par souci de comparabilité, il est nécessaire de retenir la même durée d'exploitation que dans le schéma marché de partenariat.

La comparaison financière raisonne sur 12 ans d'exploitation, et traite ainsi équitablement les deux montages.

En marché global de performance :

Ici encore, par souci de comparabilité, il est nécessaire de retenir la même durée d'exploitation que dans le schéma marché de partenariat.

La comparaison financière raisonne sur 12 ans d'exploitation, et traite ainsi équitablement les deux montages.

III.D.2 Hypothèses retenues**III.D.2.1 Hypothèses fiscales**

Ces hypothèses sont les mêmes en MPa, MOP et MGP.

- Taux de TVA : 20,00 %. La TVA sera récupérée sur les investissements par l'intermédiaire du FCTVA au fur et à mesure de leurs réalisations en MOP/MGP et au fur et à mesure du paiement des rémunérations en MPa ;
- Taux d'IS : 25% en 2022 (*article 84 de la loi de Finances 2018 relatif à la baisse progressive de l'impôt sur les sociétés : 28% en 2020, 26,5% en 2021, 25% en 2022*).

Parmi les taxes éligibles pendant l'exploitation de l'ouvrage (dont TVA, cf. supra) :

- La personne publique n'est ici pas imposable à l'IS, à la différence du partenaire privé (article 206 du CGI) ;
- La CET (CFE et CVAE) est supportée par le partenaire privé et non par la personne publique qui ne dispose pas des biens et n'exerce pas une activité concurrentielle.

Le choix du montage se révèle donc fiscalement neutre, à l'exception :

- Des sommes préfinancées, qui seront en HT en MPa par le partenaire et en TTC en MOP ;
- De la TVA sur les frais financiers supportés par le Partenaire Privé. Ces derniers seront facturés au SMTCO via le loyer financier et non récupérables par le FCTVA ;
- La récupération plus rapide du FCTVA en MGP et en MOP qu'en MPa. En effet, en MGP et en MOP, la récupération de la TVA via le FCTVA s'effectue au début du contrat, compte tenu des décaissements liés aux dépenses d'investissement intervenant en phase de conception. A contrario, dans le cadre du MPa, les loyers d'investissement étant versés au partenaire à partir de la mise en service, la récupération de la TVA via le FCTVA s'effectue plus tardivement et sur le reste de la durée du contrat.

III.D.2.2 Les inflateurs

L'indice SYNTEC mesure l'évolution du coût de la main d'œuvre, essentiellement de nature Intellectuelle, pour des prestations fournies. L'indice SYNTEC est fixé quant à lui à 1,5%.

Il peut être utilisé pour l'actualisation ou la révision de la clause financière d'un contrat ou d'un marché selon une formule qui est indiquée dans ladite clause. Il est couramment utilisé dans les contrats des secteurs représentés par la Fédération SYNTEC.

Il sert à refléter l'évolution des coûts salariaux, notamment dans le cas de projets au forfait, dans le cas des contrats dont la facturation peut être fondée sur des unités d'œuvre, de régie de longue durée, de maintenance de progiciels, etc...

L'évolution des charges d'exploitation est basée sur l'indice SYNTEC. Les coûts de maintenance et de GER tiennent compte d'un inflateur spécifique fixé à un taux de 1,0%.

Les hypothèses retenues sont les mêmes en marchés publics classiques, MPG et en MPa.

III.D.2.3 Les subventions

Le projet ne bénéficiera pas de subventions, quel que soit le montage contractuel retenu.

III.D.3 Récapitulatifs des éléments de coût (investissement, fonctionnement, coûts ponctuels de procédure)

III.D.3.1 Coûts d'investissements (exprimés en valeur octobre 2019, avant valorisation des risques) en grandes masses

Dans le cadre des montages MOP et MGP

Sur le plan financier, il s'agit de montages usuels pour la puissance publique, avec deux types de coûts :

- Programmation et études (voir chapitre sur les coûts de gestion) ;
- Conception et réalisation.

Hors prise en compte des coûts de financement, les investissements sont évalués à **15 111 000€ HT** et se décomposent de la manière suivante :

	Coûts d'investissement (en €HT)
<i>Billettique</i>	4 981 000 €
<i>SAEIV</i>	8 980 000 €
<i>SIM</i>	740 000 €
<i>TAD</i>	210 000 €
<i>Équipements de l'Agence de Mobilité</i>	200 000 €
Total	15 111 000 €

Dans le cadre d'un MPa

La réalisation de l'objet du contrat incombera en très grande partie au partenaire privé. Ces coûts peuvent être distingués de la façon suivante :

- Programmation et études ;
- Conception et réalisation.

Le SMTCO supportera ces différents coûts par l'intermédiaire du loyer d'investissement. Le marché de partenariat se distingue d'un marché public en ce que l'investissement est payé dans le temps. Les investissements sont les mêmes quel que soit le montage ; ils s'élèveraient également à 15 111 000€HT.

Les coûts d'assurances et garanties en période de construction existent dans les trois montages, marchés publics classiques, marché global de performance et marché de partenariat. Le ratio global de ce poste « assurances et garanties » se situe à un niveau de 1,5% du coût des travaux dans chaque montage.

III.D.3.2 Coûts pris en charge directement par le SMTCO

Par hypothèse, les coûts ponctuels sont considérés comme extérieurs au montant à financer, c'est-à-dire que ces sommes sont directement prises en charge par le SMTCO et ne font pas l'objet de financement à long terme.

Dans le cadre d'un MPa/MGP (coûts HT)

Dans le cadre de la réalisation et de la gestion de la plateforme technique, le SMTCO devra prendre à sa charge plusieurs éléments :

- Pendant la phase préalable :
 - Une mission de conseil d'un montant total de 300 000€,
 - L'équipe opérationnelle en phase de passation, destinée à gérer le projet : 3 ETP soit 150 000€.
 - Une indemnisation des candidats lors du dialogue compétitif d'un montant de 60 000€ par candidat. Une hypothèse de 3 candidats est retenue, soit 180 000€
- Des coûts de gestion estimés à 200.000€ à partir de l'entrée en exploitation, incluant des frais de contrôle à 10 000€.
- Un AMO pour le suivi annuel du contrat d'un montant de 150 000€ ;

Dans le cadre d'un MOP (coûts HT)

Le SMTCO devra prendre à sa charge plusieurs éléments :

- Pendant la phase préalable :
 - Une mission de conseil d'un montant total de 400.000€ ;
 - L'équipe opérationnelle en phase de passation, destinée à gérer le projet : : 4 ETP soit 200 000€
- Des coûts de gestion estimés à 250 000€ à partir de l'entrée en exploitation, incluant des frais de contrôle à 10 000€ ;
- Un AMO pour le suivi annuel du contrat, d'un montant de 100 000€ ;
- Concernant le montage MOP, nous intégrons en année 8 (2 ans de construction et 6 premières années d'exploitation), des dépenses liées au renouvellement du contrat : 250 000€ concernant l'équipe projet, et 200 000€ d'AMO.

Tableau récapitulatif des coûts de gestion lors de la phase de passation

Valeur HT, année 1 et 2	Montage MPa/MGP	Montage MOP
Coûts de gestion à la charge de la personne publique (coût annuel)	150 000€	200 000€
Mission d'AMO (phase passation)	300 000€	400 000€
Indemnités candidats (phase passation)	180 000€	

Tableau récapitulatif des coûts annuels de gestion à compter de l'entrée en exploitation

Valeur HT, coûts annuels	Montage MPa/MGP	Montage MOP
Coûts de gestion à la charge de la personne publique	200 000€	250 000€
AMO suivi annuel du contrat	150 000€	100 000

III.D.3.3 Coûts de Maintenance technique courante, des Services et du GER

Avant prise en compte des risques, ces coûts sont globalement identiques en montages marché global de performance / marché de partenariat et marchés publics classiques. Une prime de 3% a été attribuée aux montages MGP et MPa, le groupement ayant conçu et réalisé le projet dans le cadre d'un marché global, les coûts d'entretien et de maintenance sont supposés comme étant optimisés.

Dans le cadre d'un MOP

Les coûts HT annuels suivants sont intégrés à l'étude (valeur année 0) :

Hébergement, infogérance	100.000€
Informatique (Mises à jour/gestion des données)	344.000€
Télécommunication	173.880€
Maintenance	469.400€
TOTAL	1.087.280€
GER (coût périodique)	200.000€

Le coût total annuel du marché d'exploitation s'élève à **1.087.280€ HT**, hors coûts GER. A ces coûts s'ajoutent les dépenses liées au Gros entretien et renouvellement (GER), concernant essentiellement le SIM et s'élevant au total à 400.000€ (200.000€ par renouvellement, avec 2 renouvellements prévus sur la durée du contrat, année 5 et 8).

A compter du renouvellement du marché (année 8), une évolution de 3% annuelle a été appliquée aux coûts d'exploitation.

Dans le cadre d'un MPa/MGP

Si le cocontractant doit prendre en charge toutes les tâches nécessaires à la conception des équipements et matériels requis, il devra également assurer les missions de maintenance et d'exploitation.

Les coûts HT annuels suivants sont intégrés à l'étude (valeur année 0) :

Hébergement, infogérance	100.000€
Informatique (Mises à jour/gestion des données)	344.000€
Télécommunication	173.880€
Maintenance	469.400€
TOTAL	1.087.280€
Prime de 3% MPa/MGP	-32.618€
TOTAL	1.054.661€
GER (coût périodique)	200.000€

Le coût total annuel s'élève à 1.087.280€ HT. Avec la prise en compte de la prime de 3% en faveur du MGP et du MPa, les coûts annuels d'exploitation s'établissent ainsi à 1.054.661€HT pour ces deux montages. A ces coûts s'ajoutent les dépenses liées au GER, qui sont considérées comme étant les mêmes que pour le montage MOP.

III.D.3.4 Les recettes annexes

Concernant les recettes annexes, elles n'ont pas fait l'objet de modélisation, dans la mesure où elles sont difficiles à estimer au stade de l'évaluation préalable.

Dans ce cas de figure, si le partenaire privé perçoit ces recettes pour son propre compte, il devra verser une contribution au SMTCO au titre de l'utilisation de son système, ce qui pourrait se traduire par une minoration du montant du loyer d'exploitation. L'intégration des recettes dans l'analyse comparative serait donc favorable au montage en marché de partenariat.

III.D.4 Le financement et son coût

III.D.4.1 Financement en marché de partenariat

i. Préfinancement

Dans le cadre du marché de partenariat, le Partenaire Privé doit préfinancer les investissements dans la mesure où il percevra des recettes (les loyers) uniquement à la date de mise en service.

Les données retenues sont les suivantes :

- Taux de préfinancement du partenaire privé : euribor 3 mois flooré à 0% + marge de préfinancement : 0,5 %.
- Commission d'arrangement : 0,75 %. Cette commission se facture sur le montant maximum du financement, et est due à la date de prise d'effet du contrat de financement.
- Commission d'engagement : 0,50 %. Cette commission se facture sur le montant maximum du financement, et est forfaitisée pour la période à compter de la date de prise d'effet du contrat de financement jusqu'à la date de mise en service. La période correspondante est d'un an.

ii. Financement long terme

- Dette (dette + fonds propres) : 90/10%

Compte-tenu du volume modeste des investissements, ce contrat pourrait être financé avec un recours limité à l'emprunt bancaire pour faciliter sa mise en place (financement corporate). Du fait de la faiblesse des investissements par rapport aux flux d'exploitation, l'introduction d'un financement corporate n'impactera que faiblement la performance financière du marché de partenariat. Une économie des commissions bancaires pourrait être réalisée à cette occasion. Indépendamment de cette économie substantielle, l'absence d'un établissement de crédits facilitera également la « vie du contrat », notamment les modifications de loyers.

Dans le cadre de cette évaluation préalable, le choix a cependant été fait de comparer le montage en MOP/MGP avec un montage MPa sur la base d'un financement bancaire adossé à une cession de créance afin de conserver une transparence dans les périmètres de comparaison.

- Cession de créances destinée à limiter le surcoût généré par le recours à l'emprunt - le coût de financement étant plus élevé pour un partenaire privé que pour une personne publique :
 - Marge sur dette cédée et acceptée : 0,8 % ;
 - Marge sur la partie non cédée : 1,5 %.
- Rentabilité des fonds propres : 6 % après impôt sur les sociétés. Cette rentabilité va générer des remontées financières vers le privé par l'intermédiaire du foyer financier.

L'assiette de financement du partenaire privé s'élève à **7,338 M€HT**.

Ce montant est basé sur un chiffrage des investissements à 15,111 M€HT, auxquels sont intégrés les coûts en termes d'assurances (1,5% des investissements). Les avances sur rémunération prévues à hauteur de 8M€HT ramènent ainsi l'assiette de financement du partenaire privé à 7,3M€.

Ces avances permettent à la personne publique de réaliser une économie qui correspond :

- Aux frais financiers économisés ;
- A la TVA sur ces frais financiers économisés.

Les Participations correspondent à des Avances sur Rémunérations versées au titulaire. Elles sont soumises à TVA (à la différence des subventions d'investissement).

III.D.4.2 Financement en MOP / MGP

Le SMTCO compte autofinancer une partie de l'investissement. En effet, compte tenu du fonds de roulement disponible dont dispose le Syndicat (37M€ au 31/12/2018), le SMTCO compte mobiliser partiellement ses excédents cumulés, à hauteur de 8M€HT, ce qui viendrait diminuer les charges financières.

La part restante de l'investissement s'élevant à 8,805M€TTC, est considérée comme étant financée par emprunt par le SMTCO. Les conditions financières considérées sont les suivantes : un taux de base de 1,00% + une marge de 0,20 %.

Les hypothèses de coût de financement en marché global de performance sont identiques à celles applicables au cas marchés publics classiques.

III.D.4.3 Planning de décalagements

Dans le cadre du marché de partenariat, le Dossier de Consultation précisera les règles temporelles de versement de la Participation. Une attention particulière sera apportée pour que ces règles contribuent à responsabiliser le Titulaire sur le respect des délais.

Dans le cadre de la présente évaluation, l'hypothèse suivante a été retenue : versement des avances sur rémunérations à hauteur de 10% en 2021, 55% en 2022, 35% en 2023, déterminée à partir de l'échéancier ci-après.

<i>Echéances</i>	<i>% de la facturation globale</i>	<i>Marchés globaux (MPa/MGP)</i>	<i>Marchés publics classiques</i>
<i>à la commande</i>	10%	28/02/2021	31/01/2021
<i>à la validation des spécifications</i>	35%	28/02/2022	31/12/2021
<i>en fin de recettes usine et site</i>	20%	30/11/2022	30/08/2022
<i>à la mise en service</i>	20%	28/02/2023	30/11/2022
<i>en fin de VSR</i>	15%	31/05/2023	28/02/2023

En MOP et MGP, les travaux seront payés au fur à mesure de leurs réalisations pour le SMTCO. L'échéancier présente ainsi les différentes étapes qui pourraient être prises en compte dans la facturation des équipements et des prestations, qui est ici considérée de manière globale.

L'échéancier de facturation considéré est le même pour les marchés globaux (MPa et MGP), mais donne un avantage de quelques mois aux marchés publics classiques. Pour le montage MOP, le planning de décalagements serait le suivant : 45% en 2021, 40% en 2022 et 15% en 2023.

III.D.4.4 Actualisation

Il s'agit du taux qui permet de ramener les flux financiers futurs en valeur actuelle (VAN). Le taux d'actualisation public doit être unique et doit s'appliquer de manière uniforme à tous les projets d'investissement publics. Raisonner sur la base de taux d'actualisation différents selon les projets reviendrait à accepter systématiquement des incohérences importantes dans l'allocation des ressources publiques.

Le taux d'actualisation est calculé hors prime de risque, à la fois pour éviter les risques de manipulation du calcul économique et la réintroduction d'opacité et d'arbitraire dans l'évaluation que l'on cherche à enrichir.

Le taux d'actualisation doit également traduire le coût de la ressource adossée à la même durée de vie que l'opération envisagée.

Envoyé en préfecture le 06/12/2019

Reçu en préfecture le 06/12/2019

Affiché le 06/12/2019

SLO

ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_1-DE

Dans le cadre de l'évaluation préalable, le calcul de la Valeur Actuelle Nette des scénarios se fera sur la base du taux des emprunts, pour une valeur de 1,2% (1,0% taux de référence, majoré de la marge bancaire à 0,2%).

Ce taux est appliqué à tous les flux financiers, quel que soit le montage, afin de rendre les résultats comparables entre eux.

Synthèse des hypothèses

	MOP	GP	MOP
Date du projet			
Date de la notification	01/01/2021	01/01/2021	01/09/2020
Date de mise en service	01/12/2022	01/12/2022	01/07/2022
Durée de conception (mois)	24	24	22
Durée de conception (années)	2	2	2
Durée du contrat (années)	14	14	14
Durée de l'exploitation (années)	12	12	12
Date de fin du contrat	01/12/2034	01/12/2034	01/07/2034
II. Hypothèses fiscales			
FCTVA	oui	oui	oui
TAUX TVA	20,00%	20,00%	20,00%
Taux IS Base	25,00%	25,00%	25,00%
Contribution forfaitaire			
Taux IS	25,00%	25,00%	25,00%
III. Financement			
Gearing			
Dette	90%	100%	100%
FP	10%		
Préfinancement			
Indice	Euribor 3 mois		
Taux	0,00%		
Marge	0,50%		
Commission arrangement	0,75%		
Commission engagement	0,50%		
Financement			
Indice	Euribor 6 mois swap	Euribor 6 mois swap	Euribor 6 mois swap
Taux	12 ans	12 ans	12 ans
Marge cession	1,00%	1,00%	1,00%
Marge hors cession	0,80%	0,20%	0,20%
Durée du financement	1,50%	12 ans	12 ans
Cession de créances			
Créances cédées	100%		
Hors cession	0%		
IV. Taux d'actualisation			
Taux d'actualisation	1,2%	1,2%	1,2%
V. Dépenses d'investissement			
Conception/Construction	15 111 000	15 111 000	15 111 000
Equipement/Investissement			
Assurances			
Aléas	226 665	226 665	226 665
VI. Dépenses de réhabilitation annuelles (GER)/ATE (MOP)			
Maintenance courante	469 400	469 400	469 400
Hébergement	100 000	100 000	100 000
Télécommunication	173 880	173 880	173 880
SIM	124 000	124 000	124 000
Maintenance/GER (renouvellement SIM année 5 et 8)	200 000	200 000	200 000
TAD	40 000	40 000	40 000
Outil décisionnel	180 000	180 000	180 000
Prime MPA/MGP	-32 618	-32 618	
VII. Coûts indirects (dépenses publiques) CMI (GP)/CMI (MOP)			
Equipe opérationnelle phase passation	150 000	150 000	200 000
AMO phase passation	300 000	300 000	400 000
Indemnités candidats	180 000	180 000	0
AMO suivi contrat annuel	150 000	150 000	100 000
Renouvellement équipe projet (année 8)	0	0	250 000
AMO renouvellement MOP (année 8)	0	0	200 000
Coûts de gestion	200 000	200 000	250 000
VIII. Recettes			
Recettes	non	non	non
IX. Indicateurs			
Indice SYNTEC	1,50%	1,50%	1,50%
Maintenance GER	1,00%	1,00%	1,00%

III.D.5 Présentation des chroniques de flux de dépenses et identification du coût global (VAN des flux)

Tableau de synthèse des VAN

	MPa	MOP	MGP
VAN	39,13 M€	40,14 M€	38,85 M€

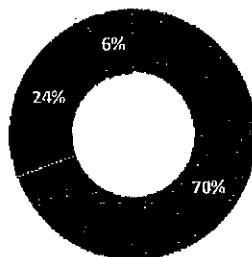
Hors prise en compte des risques, le marché global de performance est le plus performant, avec un écart actualisé de 1,29 M€ avec le montage MOP et de 0,28M€ par rapport au montage MPa.

Le montage MOP s'avère ainsi le plus coûteux.

La performance du MGP par rapport au MPa s'explique essentiellement par 3 éléments :

- a. La TVA facturée sur les frais financiers du partenaire dans le cas du MPa, (70% de l'écart) ;
- b. La récupération plus rapide du FCTVA en MGP (24% de l'écart). En effet, en MGP, la récupération de la TVA via le FCTVA s'effectue au début du contrat, compte tenu des décaissements intervenant en phase de conception. A contrario, dans le cadre du MPa, les loyers d'investissement étant versés au partenaire à partir de la mise en service, la récupération de la TVA via le FCTVA s'effectue plus tardivement et sur le reste de la durée du contrat. Ce décalage entraîne un effet actuariel ;
- c. La performance du taux de financement public (6% de l'écart).

FACTEURS FAVORISANT ECONOMIQUEMENT LE MARCHÉ GLOBAL DE PERFORMANCE PAR RAPPORT AU MARCHÉ DE PARTENARIAT



- TVA facturée sur les frais financiers du partenaire en MPa
- Récupération plus rapide du FCTVA en MGP
- Performance du taux de financement public

III.D.5.1 Loyers en marché de partenariat avant prise en compte des risques

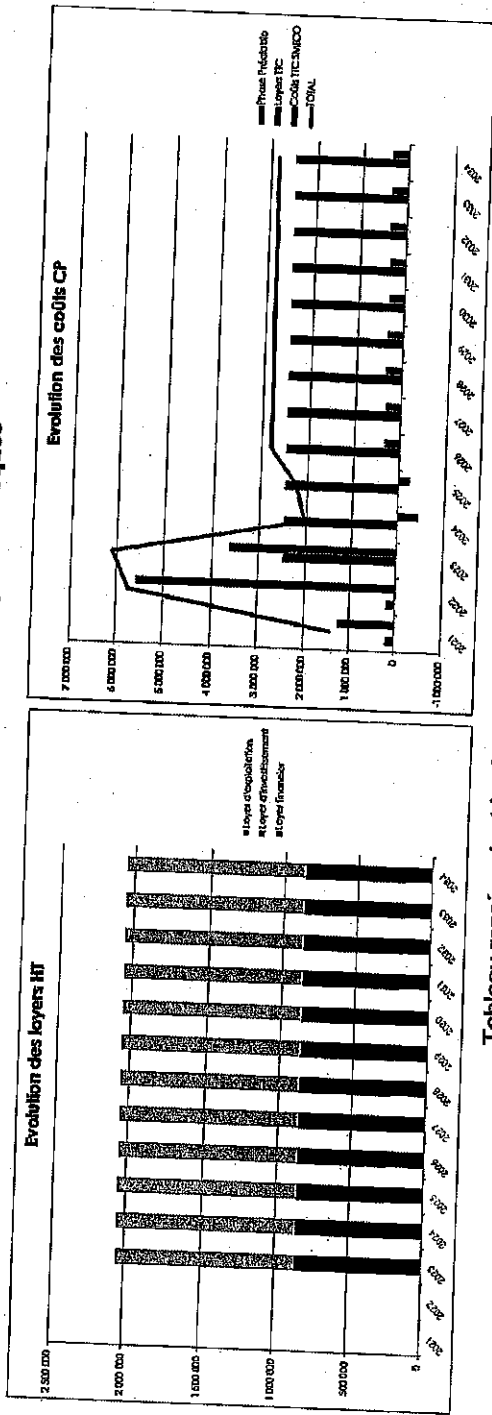


Tableau représentant les loyers prévisionnels du partenaire

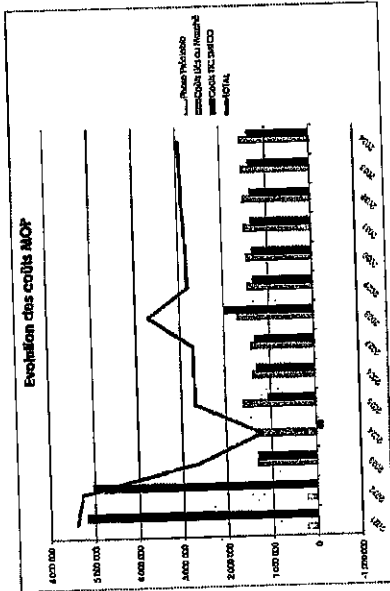
Montants €	Années													
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Synthèse des loyers ITC														
Loyer d'exploitation	17 230 304	17 230 304	17 230 304	17 230 304	17 230 304	17 230 304	17 230 304	17 230 304	17 230 304	17 230 304	17 230 304	17 230 304	17 230 304	17 230 304
Loyer d'investissement	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Loyer financier	3 192 571	3 192 571	3 192 571	3 192 571	3 192 571	3 192 571	3 192 571	3 192 571	3 192 571	3 192 571	3 192 571	3 192 571	3 192 571	3 192 571
Total	20 422 875	20 422 875	20 422 875	20 422 875	20 422 875	20 422 875	20 422 875	20 422 875	20 422 875	20 422 875	20 422 875	20 422 875	20 422 875	20 422 875

Il convient de mentionner que le niveau du loyer d'investissement est considérablement réduit du fait des avances sur rémunération (9ME) versées au partenaire privé. Sur le graphique représentant l'évolution des coûts, les valeurs maximales sont la traduction du versement progressif de ces avances (10% en 2021, 55% en 2022 et 35% en 2023).

A titre indicatif, les loyers prévisionnels de l'actuel contrat de partenariat afférent au SISMO 1 étaient les suivants :

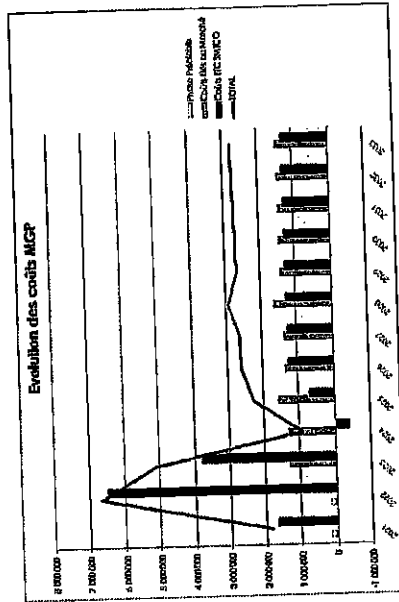
Montants €	Années											
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Synthèse des loyers ITC												
Loyer d'exploitation	17 555	17 555	17 555	17 555	17 555	17 555	17 555	17 555	17 555	17 555	17 555	17 555
Loyer d'investissement	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Loyer financier	2 972	2 972	2 972	2 972	2 972	2 972	2 972	2 972	2 972	2 972	2 972	2 972
Total	20 527	20 527	20 527	20 527	20 527	20 527	20 527	20 527	20 527	20 527	20 527	20 527

III.D.5.2 Dépenses en maîtrise d'ouvrage publique avant prise en compte des risques



L'évolution des coûts en marchés publics classiques est particulièrement marquée par le renouvellement des marchés (coûts d'AMO, renouvellement de l'équipe projet). Par ailleurs, la facturation des prestations ainsi que des équipements interviendrait avec quelques mois d'avance par rapport aux marchés globaux étant donné les échéances prévues dans les calendriers prévisionnels (supra III.D.1). En montage MOP, ce décalage en termes de calendrier a pour conséquence une répartition des décaissements de la manière suivante : 45% en 2021, 40% en 2022 et 15% en 2023.

III.D.5.3 Dépenses en marché global de performance avant prise en compte des risques



III.D.6 Valorisation des risques

La méthode mise en œuvre pour la valorisation des risques repose sur la détermination de la probabilité d'occurrence de chacun des risques (quelle est la probabilité pour que ce risque survienne ?) ainsi que sur l'évaluation de la sévérité des risques (quel est l'impact du risque si ce dernier survient ?). Il a été retenu une loi de distribution discrète pour l'estimation de la sévérité des risques compte-tenu de la surface financière limitée du projet.

Les impacts des risques sont obtenus en déterminant la valeur du risque (produit de la probabilité d'occurrence du risque par sa sévérité : information conjointe), le coût du risque s'appréhendant à partir du montant hors taxes d'une composante du contrat comme par exemple les investissements (15,111M€ HT).

Au regard de la matrice des risques, nous avons opéré à la valorisation que de certains risques, c'est-à-dire ceux dont la monétarisation était réalisable sur la base de nos retours d'expériences. Dans le cadre de la présente évaluation, sur les différences identifiées entre les montages au III.C.10, nous avons pu procéder à la quantification de 4 risques.

Les risques suivants ont ainsi fait l'objet d'une valorisation :

- *Le risque de retard dans la conception, la réalisation et la déploiement (risque 1 de la matrice),*
- *La mauvaise estimation des coûts de fourniture et de maintenance (risque 7 de la matrice),*
- *Le risque de surcoûts d'exploitation du fait d'un défaut des logiciels / de l'interface (risque 8),*
- *Le risque de variation des marges bancaires (risque 12 de la matrice).*

III.D.6.1 Le risque de retard dans la conception, la réalisation et le déploiement

La sévérité du risque est ici appréciée en pourcentage du coût des investissements. La répartition de cette sévérité est identique pour les 2 montages : 0% en cas de délais égaux, 10% dépassement léger, 20% dépassement fort et 30% en cas de dépassement très élevé. Les différents montages juridiques se trouvent donc sur un pied d'égalité concernant la sévérité. Seule la probabilité d'occurrence (également exprimée en pourcentage du montant des investissements) va générer des écarts.

Dérive des délais dans le schéma MOP :

Dépassements	MOP			
	Sévérité	Probabilité d'occurrence	Information conjointe	Coût du risque
	<i>(exprimée en % du montant de l'investissement)</i>	<i>(exprimée en % du montant de l'investissement)</i>	<i>(produit de la sévérité et de la probabilité d'occurrence)</i>	
Délais égaux	0%	25%	0,00%	0 €
Dépassement léger	10%	45%	4,50%	679 995 €
Dépassement fort	20%	20%	4,00%	604 440 €
Dépassement très élevé	30%	10%	3,00%	453 330 €
Valeur moyenne	-	100%	11,50%	1 737 765 €

Dérive des délais dans le schéma MGP :

MGP				
Dépassements	Sévérité	Probabilité d'occurrence	Information conjointe	Coût du risque
	<i>(exprimée en % du montant de l'investissement)</i>	<i>(exprimée en % du montant de l'investissement)</i>	<i>(produit de la sévérité et de la probabilité d'occurrence)</i>	
Délais égaux	0%	40%	0,00%	0
Dépassement léger	10%	35%	3,50%	528 885 €
Dépassement fort	20%	20%	4,00%	604 440 €
Dépassement très élevé	30%	5%	1,50%	226 665 €
Valeur moyenne	-	100%	9,00%	1 359 990 €

Dérive des délais dans le schéma MPa :

Mpa				
Dépassements	Sévérité	Probabilité d'occurrence	Information conjointe	Coût du risque
	<i>(exprimée en % du montant de l'investissement)</i>	<i>(exprimée en % du montant de l'investissement)</i>	<i>(produit de la sévérité et de la probabilité d'occurrence)</i>	
Délais égaux	0%	70%	0,00%	0
Dépassement léger	10%	20%	2,00%	302 220 €
Dépassement fort	20%	10%	2,00%	302 220 €
Dépassement très élevé	30%	0%	0,00%	- €
Valeur moyenne	-	100%	4,00%	604 440 €

Le risque moyen concernant les dérapages en termes de délais représente un coût total de 1,738 M€ en MOP contre 1,360 M€ en MGP et 604 K€ en MPa. Ce risque, valorisé à partir du coût total des investissements, peut potentiellement engendrer des dérives importantes. Concernant la probabilité d'occurrence, l'hypothèse prise est celle d'un maintien des délais relativement maîtrisé en MPa et d'un risque de dépassement fort, voire très élevé, de 30% en MOP et 25% en MGP (contre 10% en MPa).

Le marché de partenariat s'avère être le montage le plus protecteur face à ce risque. Le partenaire subit en effet une pression très forte (absence de versement des loyers) en cas de retard. Il enregistre une triple peine : perte sèche des loyers d'exploitation, perte de trésorerie avec le décalage dans les loyers financiers et d'investissements dans le temps et enfin application de pénalité. Au regard de la nature du projet (développement d'un outil informatique sur mesure à même d'assurer la continuité du service à la fin du SISMO1), le marché de partenariat apparaît comme l'outil le plus à même de répondre aux enjeux de continuité de service.

III.D.6.2 Mauvaise estimation des coûts de fourniture, de la maintenance

Mauvaise estimation des coûts dans le schéma MOP :

Dépassements	Sévérité	Probabilité d'occurrence	Information conjointe	Coût du risque
	<i>(exprimée en % du montant des coûts d'exploitation)</i>		<i>(produit de la sévérité et de la probabilité d'occurrence)</i>	
Délais égaux	0%	25%	0,00%	0 €
Dépassement léger	10%	50%	5,00%	54 364 €
Dépassement fort	20%	15%	3,00%	32 618 €
Dépassement très élevé	30%	10%	3,00%	32 618 €
Valeur moyenne	-	100%	11,00%	119 601 €

**

Mauvaise estimation des coûts dans les schémas MGP/MPa :

Dépassements	Sévérité	Probabilité d'occurrence	Information conjointe	Coût du risque
	<i>(exprimée en % du montant des coûts d'exploitation)</i>		<i>(produit de la sévérité et de la probabilité d'occurrence)</i>	
Délais égaux	0%	70%	0,00%	0
Dépassement léger	10%	20%	2,00%	21 093 €
Dépassement fort	20%	10%	2,00%	21 093 €
Dépassement très élevé	30%	0%	0,00%	- €
Valeur moyenne	-	100%	4,00%	42 186 €

III.D.6.3 La dérive des coûts d'exploitation du fait d'un défaut des logiciels et interfaces

Risque Interface dans le schéma MOP :

Dépassements	Sévérité	Probabilité d'occurrence	Information conjointe	Coût du risque
	<i>(exprimée en % du montant des coûts d'exploitation)</i>		<i>(produit de la sévérité et de la probabilité d'occurrence)</i>	
Délais égaux	0%	25%	0,00%	0 €
Dépassement léger	10%	50%	5,00%	54 364 €
Dépassement fort	20%	15%	3,00%	32 618 €
Dépassement très élevé	30%	10%	3,00%	32 618 €
Valeur moyenne	-	100%	11,00%	119 501 €

Risque Interface dans le schéma MGP/MPa :

Dépassements	Sévérité	Probabilité d'occurrence	Information conjointe	Coût du risque
	<i>(exprimée en % du montant des coûts d'exploitation)</i>		<i>(produit de la sévérité et de la probabilité d'occurrence)</i>	
Délais égaux	0%	70%	0,00%	0
Dépassement léger	10%	20%	2,00%	21 093 €
Dépassement fort	20%	10%	2,00%	21 093 €
Dépassement très élevé	30%	0%	0,00%	- €
Valeur moyenne	-	100%	4,00%	42 186 €

Concernant le risque associé à une mauvaise évaluation des coûts de fournitures, de la maintenance et de structure, les risques ont été évalués avec la même sévérité et la même probabilité d'occurrence que pour le risque relatif à la dérive des coûts d'exploitation du fait d'un défaut des logiciels et de l'interface.

De surcroît, conformément à l'analyse qualitative des risques réalisée, ces deux risques ont été évalués avec la même probabilité d'occurrence, dans le cas du marché global de performance et du marché de partenariat.

Le risque moyen, valorisé à partir des coûts d'exploitation annuels, s'élève à 119 601€/an en MOP contre 42 186€/an en MPa et MGP, pour chacun des deux risques susmentionnés.

III.D.6.4 Le risque de financement

Le risque de financement a été valorisé avec une sévérité moindre par rapport aux précédents risques. En effet, les taux d'intérêt traversent aujourd'hui une période avec des taux très faibles. Les marges pratiquées par les établissements bancaires sont également très modestes. Même un doublement de ces marges entraînerait par conséquent de faibles conséquences sur le coût de ce projet, dont il convient de rappeler que plus 50% des investissements sont financés sous forme d'avances versées par le SMTCO.

Le risque de financement dans le schéma MOP/MGP

Dépassements	MOP / MGP			Coût du risque
	Sévérité	Probabilité d'occurrence	Information conjointe	
	<i>(exprimée en % du montant de l'investissement)</i>	<i>(exprimée en % du montant de l'investissement)</i>	<i>(produit de la sévérité et de la probabilité d'occurrence)</i>	
Marges bancaires égales	0%	30%	0,00%	0 €
Dépassement léger	1%	50%	0,50%	36 688 €
Dépassement fort	2%	15%	0,30%	22 013 €
Dépassement très élevé	3%	5%	0,15%	11 006 €
Valeur moyenne	-	100%	0,95%	69 708 €

Le risque de financement dans le schéma MPa

Dépassements	Mpa			Coût du risque
	Sévérité	Probabilité d'occurrence	Information conjointe	
	<i>(exprimée en % du montant de l'investissement)</i>	<i>(exprimée en % du montant de l'investissement)</i>	<i>(produit de la sévérité et de la probabilité d'occurrence)</i>	
Marges bancaires égales	0%	100%	0,00%	0
Dépassement léger	1%	0%	0,00%	- €
Dépassement fort	2%	0%	0,00%	- €
Dépassement très élevé	3%	0%	0,00%	- €
Valeur moyenne	-	100%	0,00%	0 €

Le risque de financement a été valorisé avec une sévérité moindre par rapport aux précédents risques. Dans le cas d'un MGP ou d'un MOP, ce risque a été valorisé à 70K€/an. Cependant, dans le cas du marché de partenariat, les marges bancaires sont fixées et aucun dépassement ne peut intervenir.

III.D.6.5 Synthèse sur les risques

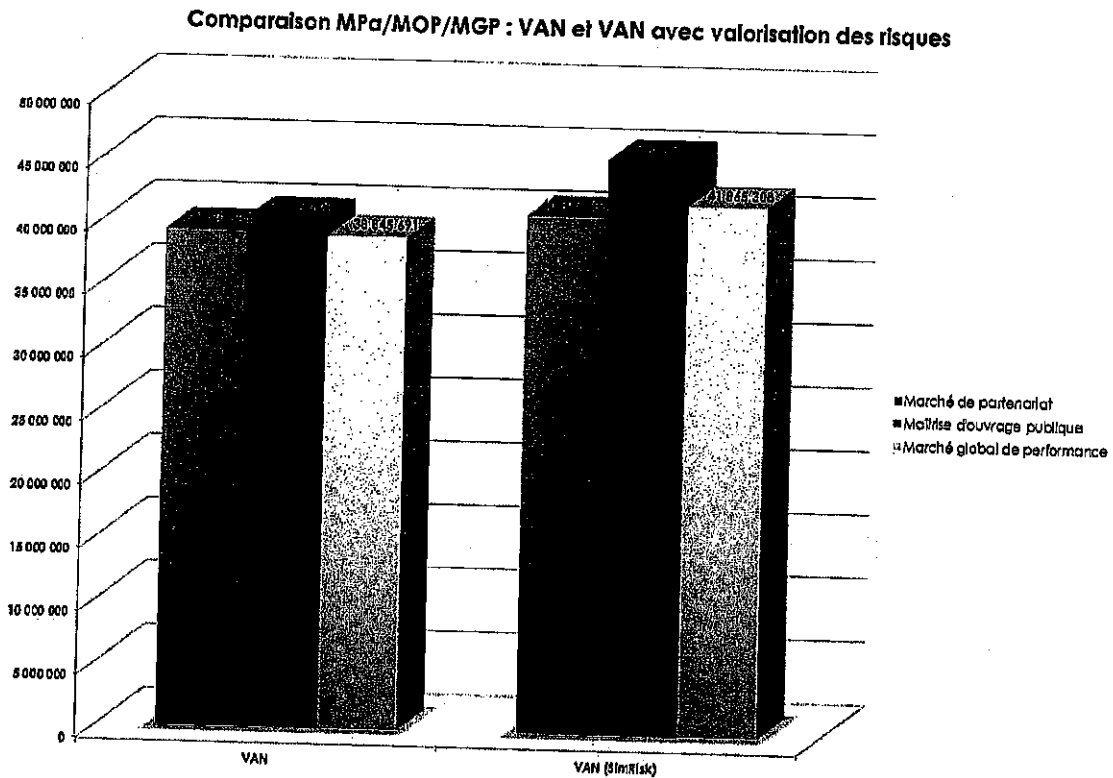
La lecture croisée de la matrice des risques et de la valorisation de risque milite largement en faveur du marché de partenariat. La valorisation des 4 risques susmentionnés démontre que le marché de partenariat est moins exposé aux risques ainsi qu'aux dérives de coûts, donnant l'avantage au marché de partenariat par rapport au marché global de performance, présentant initialement une VAN plus faible avant valorisation des risques.

VAN des coûts (en M€ TTC)	MOP	MGP	MPa
VAN	40,14 M€	38,85 M€	39,13 M€
VAN avec valorisation des risques	45,38 M€	41,87 M€	40,81 M€

**

Bien que tous les risques n'aient pas fait l'objet d'une valorisation financière, l'écart ne se serait pas creusé entre les montages MPa et le MGP. Les autres différences entre les 3 montages identifiées au sein de la matrice des risques confèrent le même niveau de risque à ces deux montages, ainsi qu'un niveau de risque bien supérieur pour le montage MOP. Ainsi, à l'issue de l'analyse qualitative et quantitative des risques, l'écart se creuse davantage avec le montage MOP. Par conséquent, le marché de partenariat s'avère être, dans la présente évaluation, le montage le plus attractif pour le SMTCO compte tenu des risques identifiés.

Pour autant, la nature du projet ainsi que son volume financier n'exposent pas de façon excessive les partenaires à des risques financiers.



**

III.D.7 Analyses de sensibilité

Afin de tester la robustesse du modèle financier en marché de partenariat, plusieurs analyses de sensibilité peuvent être testées. Les critères suivants peuvent être modélisés :

- Les coûts d'exploitation ;
- Les coûts de maintenance ;
- Les frais financiers ;
- Le montant des investissements.

La VAN retenue pour la réalisation de ces tests de sensibilité est la VAN intégrant la valorisation des risques.

La valeur de basculement indique le pourcentage d'évolution des coûts nécessaire à l'égalisation de la VAN du marché de partenariat, 40,8M €, à celle du marché global de performance, 41,9M€.

III.D.7.1 Sensibilité aux coûts d'exploitation

Variation des coûts d'exploitation	VAN
0 %	40 812 505 €
5 %	41 286 511 €
10 %	41 760 517 €
15 %	42 234 524 €
20 %	42 708 530 €
Valeur de Basculement	10%

Dans le cas des coûts d'exploitation, une variation de +10% de ces coûts serait nécessaire pour que les VAN des deux montages s'égalisent. Les coûts considérés sont les coûts d'exploitation hors maintenance courante et GER. La variation de ces coûts impacte directement le montant du loyer d'exploitation. Ainsi, le loyer d'exploitation cumulé permettant ce basculement devrait s'établir à 16,9 M€HT, contre 15,9 M€HT initialement, représentant un renchérissement des coûts d'exploitation de 970K€.

III.D.7.2 Sensibilité aux coûts de maintenance

Variation des coûts de maintenance	VAN
0 %	40 812 505 €
5 %	41 137 273€
10 %	41 462 042€
15 %	41 786 811 €
20 %	42 111 579 €
Valeur de Basculement	15%

Dans le cas des coûts de maintenance, une variation de +15% de ces coûts serait nécessaire pour que la VAN du montage MPa égalise la VAN du montage MGP. La variation des coûts de maintenance impacte le loyer d'exploitation de la même manière que pour l'analyse précédente réalisée sur les coûts d'exploitation. Par conséquent, les coûts de maintenance devraient évoluer à la hausse de 970K€ également, le test de basculement amenant le loyer d'exploitation cumulé au niveau de 16,9 M€HT.

III.D.7.3 Sensibilité aux frais financiers

Variation des frais financiers	VAN
0 %	40 812 505 €
5 %	40 942 310 €
10 %	41 072 116 €
15 %	41 201 921 €
20 %	41 331 727 €
Valeur de Basculement	37%

Dans le cas des frais financiers, une variation de +37% du loyer financier cumulé serait nécessaire pour que les VAN des deux montages s'égalisent. La faible sensibilité aux frais financiers s'explique par la faiblesse des frais financiers, notamment en raison de leur réduction grâce aux avances sur rémunération prévues. Cette variation se traduit par une hausse du taux bancaire, qui devrait passer de 1% à 3%, augmentant de fait le loyer financier cumulé de 2,60 M€ à 3,56 M€ HT.

III.D.7.4 Sensibilité aux coûts des investissements

Variation du coût des investissements	VAN
0 %	40 812 505 €
5 %	41 185 265 €
10 %	41 558 026 €
15 %	41 930 787 €
20 %	42 303 548 €
Valeur de Basculement	12%

Dans le cas des coûts d'investissement, une variation de +12% du loyer d'investissement cumulé serait nécessaire pour que les VAN MPa et MGP s'égalisent. Le montant de l'investissement total devrait varier de +0,9M€HT pour que les coûts globaux des deux montages s'égalisent.

III.D.8 Impact budgétaire

L'étude de soutenabilité budgétaire est un document distinct du rapport d'évaluation préalable qui a pour objet de mettre en évidence les conséquences prévisibles qu'aurait la réalisation du projet sous la forme d'un marché de partenariat sur le budget du Syndicat.

Le développement qui suit est un peu différent. Il vise à éclairer le SMTCO sur les différences d'impact budgétaire entre les montages marchés publics classiques, marché global de performance et marché de partenariat.

III.D.8.1 En marché de partenariat

En termes de crédit de paiement, et c'est là une différence importante avec le cas des marchés publics classiques, il n'y a aucune écriture dans le budget de l'établissement avant la mise à disposition du système (sauf participation de la personne publique en phase de travaux pour diminuer le montant que le cocontractant privé aura à financer à long terme).

Des Autorisations de programme sont toutefois ouvertes dès la signature du contrat pour tenir compte de l'engagement à long terme pris la personne publique. Elles couvrent notamment le coût complet de l'investissement et le coût du dédit (c'est-à-dire d'une résiliation pour motif d'intérêt général).

**

A compter de la mise à disposition :

- Le montant des « coûts d'investissement » TTC (somme des parties « principal » des loyers financiers à payer sur la durée du contrat ; cette somme exclut les intérêts, l'autre composante des loyers financiers) est retraité en dette dans le budget de la personne publique.
- L'impact budgétaire de la réalisation de l'investissement est lissé sur la durée de la phase d'exploitation de chaque tranche, au fur et à mesure du remboursement des financements. Le loyer financier comprend les coûts d'investissement et les coûts de financement et se subdivise en deux imputations comptables : le paiement de la partie « principal » du loyer financier R1, hors frais financiers, s'impute dans la section d'investissement. Le paiement de la partie « frais financiers », s'impute dans la section de fonctionnement. La part « principal » (ou « capital remboursé ») est analysée comme un apurement de la dette. L'ensemble du loyer financier est soumis à TVA.
- Les loyers maintenance courante, exploitation et gestion sont imputés en section de fonctionnement. Toutes ces dépenses sont soumises à TVA.
- Il ressort des textes en vigueur que le loyer GER peut s'inscrire en section d'investissement dès lors que le marché de partenariat contient des objectifs de performances importants dans le domaine. Les coûts GER sont considérés dans les simulations comme faisant partie du loyer d'exploitation.

III.D.8.2 En montage marchés publics classiques

Les conséquences budgétaires des opérations d'investissement en montage marchés publics classiques sont classiques.

Les différences essentielles avec le montage marché de partenariat sont les suivantes :

- Les études et les travaux donnent lieu à des décaissements dont le rythme est conforme aux marchés de services et de travaux passés. Les marchés qui seront passés fixent des avances et un calendrier de paiement au fur et à mesure de la réalisation de prestations, avec éventuellement des retenues de garanties pour les derniers versements. Le budget du SMTCO sera donc impacté dès l'année où l'établissement signe les premiers marchés d'études puis de travaux.
- Les coûts de financement, qui ont été pris en compte dans le calcul de VAN, restent des coûts qui se retrouveront dans le budget du SMTCO (section de fonctionnement).
- Le calendrier d'imputation de ces coûts sera lié au calendrier marchés publics classiques et à sa réalisation effective. En cas de retard, dont la probabilité et l'impact ont été testés dans ce qui précède, les impacts budgétaires seront décalés. Cela arrive souvent en pratique, Cf. la notion de taux d'exécution des budgets d'investissement des personnes publiques.

Pour le reste, il n'y aura pas de différence notable :

- Les coûts de GER affecteront la section d'investissement du budget du SMTCO
- Les coûts de Maintenance courante et de gestion interne s'imputeront en section de fonctionnement du budget du SMTCO.

III.D.8.3 En marché global de performance

Les écritures budgétaires en schéma marché global de performance seront semblables à celles qui s'appliquent en montage MOP. En particulier, les études et les travaux donnent lieu à des décaissements dont le rythme est semblable à ce qui existe en MOP. Le marché global contractualise des avances et un calendrier de paiement au fur et à mesure de la réalisation de prestations, avec éventuellement des retenues de garanties pour les derniers versements. Le budget du SMTCO sera donc impacté dès l'année où l'établissement signe les premiers marchés d'études puis de travaux.

**

III.D.8.4 Analyse comparative des impacts budgétaires

Il a été simulé de façon schématique et simplifiée l'impact, dans le budget du SMTCO, des flux résultant du montage MOP, du montage marché global de performance, ou du montage marché de partenariat. Les flux budgétaires selon les modes de gestion envisagés sont résumés dans le tableau ci-dessous.

SITUATION ACTUELLE :		MARCHÉ PUBLIC ALLOTI <i>Minimum 2 marchés</i>		MARCHÉ GLOBAL DE PERFORMANCE		MARCHÉ DE PARTENARIAT	
CONTRAT DE PARTENARIAT		Financement par emprunt		Financement par emprunt		Financement sans avances	
		Auto-financement*		Auto-financement*		Financement avec avances	
Section de fonctionnement							
Dépenses de fonctionnement	Loyer d'exploitation	Prestations d'exploitation et d'entretien		Prestations d'exploitation et d'entretien		Loyer d'exploitation	
	Loyer financier	Frais financiers		Frais financiers		Loyer financier	
Section d'investissement							
Recettes d'investissement	FCTVA au fur et à mesure des loyers d'investissements	FCTVA au fur et à mesure de la réalisation des investissements		FCTVA au fur et à mesure de la réalisation des investissements		FCTVA au fur et à mesure des loyers d'investissements	
	Loyer d'investissement	Recette d'emprunt		Recette d'emprunt		Loyer d'investissement	Possibilité de faire avances au partenaire
Dépenses d'investissement	Loyer d'investissement	Inscription des crédits de paiement l'année de réalisation de l'investissement		Inscription des crédits de paiement l'année de réalisation de l'investissement		Impact du loyer d'exploitation et du loyer financier	
		Paiement de l'annuité d'emprunt		Paiement de l'annuité d'emprunt		Économies en frais financiers	
Ratios							
Capacité d'autofinancement (Épargne Brute)	Impact du loyer d'exploitation et du loyer financier	Impact des coûts d'exploitation et des frais financiers		Impact des coûts d'exploitation et des frais financiers		Impact du loyer d'exploitation et du loyer financier	
Dette	Dette du contrat de partenariat consolidée	Dette liée aux investissements		Dette liée aux investissements		Dette du marché de partenariat consolidée	

Envoyé en préfecture le 06/12/2019
 Reçu en préfecture le 06/12/2019
 Affiché le 06/12/2019
 ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_1-DE

III.D.9 Conclusion de l'analyse quantitative

Il ressort des étapes ci-dessus que :

Avant prise en compte des risques, le marché de partenariat présente une valeur actuelle nette :

- Plus élevée qu'en marché public global de performance : **+0,73%** sur la base des données TTC
- Moins élevée qu'en montage en marchés publics classiques : **-2,53%** sur la base des données TTC

Ce surcoût est notamment la conséquence d'un taux de financement plus élevé, qui constitue la contrepartie d'un transfert de risque vers le partenaire privé et de la TVA frappant les frais financiers.

Il ressort de l'analyse des risques, que la VAN des coûts du Marché de Partenariat est inférieure à la VAN des coûts du marché global de performance et des marchés publics classiques.

Ainsi mesuré, le coût du marché de partenariat est, **après prise en compte des risques** :

- Inférieur qu'en montage en marchés publics classiques : **-10,07%** sur la base des données TTC
- Inférieur qu'en marché global de performance : **-2,51%** sur la base des données TTC

Cette étude valide la pertinence du recours au marché de partenariat.

La comparaison quantitative peut être conclue en faveur du montage marché de partenariat qui permet un coût global mieux maîtrisé.

IV. BILAN GLOBAL SYNTHÉTISANT L'ÉVALUATION PRÉALABLE : AVANTAGES-INCONVÉNIENTS

La présente évaluation préalable des modes de réalisation a permis de procéder à une appréciation globale des avantages et des inconvénients du recours à un marché de partenariat par rapport à des marchés publics classiques ou à un marché public global de performance.

Le marché de partenariat est très clairement le montage qui présente le meilleur bilan avantages-inconvénients sur le plan qualitatif.

Il ressort de l'analyse comparative réalisée que les marchés « globaux » (marché de partenariat et marché global de performance) se distinguent très nettement des marchés publics classiques allotis : ils présentent bien plus d'avantages, sur l'ensemble des critères de comparaison ou presque ; et les inconvénients qu'ils présentent ne sont pas de ceux qui affectent substantiellement les objectifs du SMTCO.

Le marché global de performance et le marché de partenariat présentent des avantages et des inconvénients pour partie semblables. C'est particulièrement vrai ici dans la mesure où le projet échappe aux dispositions relatives à la maîtrise d'ouvrage publique, ce qui – contrairement à ce qu'il advient habituellement – pourrait permettre au SMTCO de confier la maîtrise d'ouvrage du projet au titulaire d'un marché global de performance, et pas seulement au titulaire d'un marché de partenariat.

Ces contrats se distinguent tout de même sur un point essentiel, si bien que le marché de partenariat l'emporte en définitive quelque peu. Le marché de partenariat est le seul contrat qui permet de confier une mission globale au titulaire, en ce compris le financement (à tout le moins pour partie).

Or, l'association entre le transfert de la maîtrise d'ouvrage (et donc des risques) et la charge de financer une partie du système à réaliser emporte des conséquences importantes, au regard des risques posés par le projet et des objectifs que le SMTCO est tenu d'atteindre.

C'est vrai déjà en matière de dérapage des coûts : le marché de partenariat est celui qui est le moins exposé à un risque de cette nature.

C'est vrai aussi des engagements de performances, notamment au titre de l'adaptabilité du système, du développement durable et des engagements sur le terrain de la maintenance : le marché de partenariat est celui qui permet d'être assuré le plus sereinement du respect des engagements pris.

C'est vrai, enfin et surtout, en particulier des délais de livraison : le marché de partenariat est le mode contractuel qui apporte la plus grande garantie de ce que le système sera effectivement livré à la date prévue, et ce en considération de ce que les risques de dérapage des délais sont très faibles. Et le sujet est dans le cas présent essentiel, tant il est impératif que la continuité de service soit assurée entre le SISMO 1 et le SISMO 2.

Le marché de partenariat est également le montage le plus performant sur le plan « quantitatif » : c'est le montage qui permet d'atteindre un coût global, après prise en compte des risques, mieux maîtrisé.


Après prise en compte des risques, et notamment du risque attaché au retard en phase conception-réalisation-déploiement, la VAN TTC du scénario en marché de partenariat ressort inférieure à celle du scénario en « marchés publics classiques » et en marché public global de performance : 40,8 M€ en MPa contre :

- 45,4 M€ en marchés publics classiques
- 41,9 M€ en marché public global de performance.

Ainsi mesuré, le coût du Marché de Partenariat est inférieur de :

- 10,07 % à celui du scénario marchés publics classiques ;
- 2,51 % à celui du marché public global de performance.

**

Envoyé en préfecture le 06/12/2019
Reçu en préfecture le 06/12/2019
Affiché le 06/12/2019 
ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_1-DE

En conclusion, le scénario « marché de partenariat » présente un bilan global nettement plus favorable qu'un scénario « marchés publics classiques » ou « marché public global de performance.



SYSTEME INTEGRE DE
SERVICES A LA MOBILITE SUR
LE DEPARTEMENT DE L'OISE
(SISIMO)

**Étude de soutenabilité
budgétaire**

SOMMAIRE

Introduction.....	3
I. La situation financière du SMTCO au 31/12/2018.....	3
A. La section de fonctionnement.....	3
B. La capacité d'autofinancement brute.....	5
C. La section d'investissement.....	6
II. Prospective de la situation financière du SMTCO et évaluation des impacts du projet..	8
II.1 Prospective financière « au fil de l'eau »	8
A. Les évolutions attendues en section de fonctionnement	8
1. Recettes de fonctionnement	8
2. Dépenses de fonctionnement.....	8
B. Les évolutions attendues en section d'investissement	9
II.2 Les impacts du contrat de marché de partenariat sur les équilibres budgétaires.....	12
A. Le coût prévisionnel du contrat.....	12
B. L'impact du contrat sur l'évolution des dépenses obligatoires de l'acheteur	13
C. L'endettement et la prise en compte des engagements hors bilan	14
1. La possibilité de recourir au versement d'avances	14
2. La mobilisation du fonds de roulement disponible	14
D. La rupture anticipée du contrat.....	16

INTRODUCTION

Dans le cadre de la mise en œuvre d'un projet de construction d'une centrale d'information multimodale et billettique, le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO) a fait appel à des prestations externes et a signé en 2010 un contrat de partenariat public-privé d'une durée de 12 ans.

A l'approche de l'échéance de fin de contrat, et compte tenu de la poursuite du projet susmentionné afférent à la création et au développement d'un « Système Intégré de Services à la Mobilité sur le Département de l'Oise » (SISMO), le recours envisagé à un nouveau contrat de marché de partenariat nécessite la réalisation d'un rapport d'évaluation du mode de réalisation du projet ainsi que d'une étude de soutenabilité permettant d'évaluer la capacité de la personne publique à assumer financièrement et structurellement le contrat sur toute sa durée.

L'étude de soutenabilité budgétaire (ESB) a pour objet d'évaluer les conséquences d'un contrat sur les finances publiques et la disponibilité des crédits d'une collectivité.

L'ESB doit satisfaire les trois exigences suivantes :

1. Fournir une appréciation quantifiée, fidèle et complète, de l'impact du contrat sur les comptes du Syndicat et des entités publiques qui lui sont liées.
2. Évaluer l'impact du projet sur la disponibilité des crédits, à travers l'évaluation de l'ensemble des recettes et dépenses inhérentes au projet, traduites sous la forme d'un flux net de dépenses, rapproché aux perspectives budgétaires de l'entité concernée.
3. Évaluer l'impact du projet sur les finances publiques, à travers l'appréciation de ses effets sur le patrimoine de l'entité ainsi que sur ses engagements hors bilan.

Dans un premier temps, la situation financière actuelle du budget du Syndicat sera présentée au travers d'une analyse financière rétrospective, mettant en exergue sa situation financière.

Dans un second temps, l'analyse financière prospective visera à caractériser la situation future du SMTCO ainsi que l'ensemble des paramètres constitutifs de l'environnement financier de la collectivité (autres projets d'investissement, ...). L'analyse prospective intégrera ensuite les impacts budgétaires du nouveau contrat.

I. La situation financière du SMTCO au 31/12/2018

Le groupement Cityway-Vix Technology assure, dans le cadre du contrat de partenariat actuel, les missions de financement, de construction, d'exploitation et de maintenance. Le SMTCO rémunère l'opérateur privé via le versement de loyers.

Le SMTCO supporte actuellement trois loyers :

- Le loyer d'exploitation couvrant les dépenses d'exploitation du partenaire privé ;
- Le loyer financier pour les frais financiers et la rémunération du partenaire privé ;
- Le loyer d'investissement qui contribue à rembourser l'investissement.

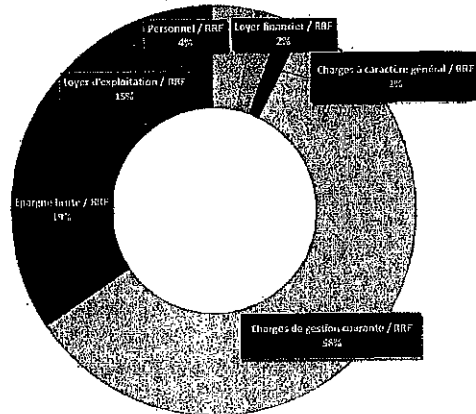
A. LA SECTION DE FONCTIONNEMENT

Les dépenses réelles de fonctionnement SMTCO s'élèvent fin 2018 à 10,5M€. Elles se composent de :

- Charges de gestion courante, correspondant à des flux à destination du Département (3,11 M€), la Région (1,63 M€), d'EPCI (1,56 M€) ainsi que de communes (505 K€). Comme représenté dans le graphique ci-après, ce poste représente le poste de dépenses réelles de fonctionnement le plus important pour le syndicat.
- Dépenses de personnel pour 559 k€.

- Le **loyer d'exploitation** est imputé au sein des charges à caractère général, sous l'article 611 « Contrats de prestations de services ». En 2018, le loyer d'exploitation s'élève à **2,36M€**, constituant 22,4% des dépenses réelles totales du SMTCO.
- Le **loyer financier** apparaît sous l'imputation 6618 « Charges financières » et représente **346 k€** en 2018. Les imputations comptables respectent les schémas de comptabilisation recommandés.

Structure des dépenses réelles de fonctionnement
 (en % des recettes de fonctionnement) en 2018

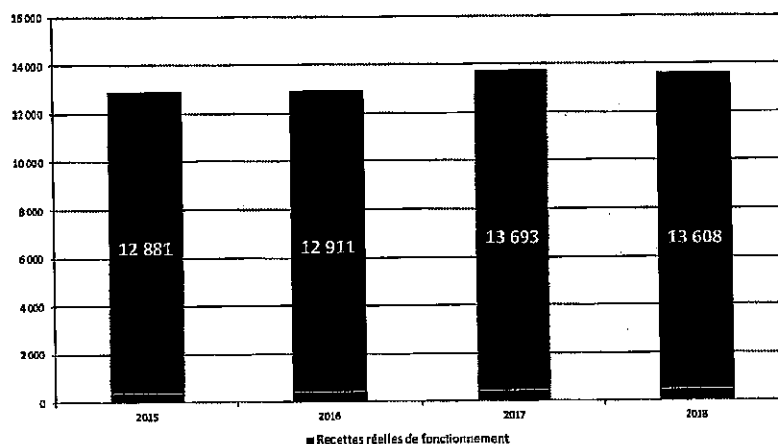


Les recettes réelles de fonctionnement du SMTCO s'élèvent à 13,6M€. Elles sont composées essentiellement du **versement transport additionnel (VTA)**, recette spécifique affectée aux syndicats mixtes de transport issus de la loi SRU (compétences obligatoires : coordination des réseaux, Infos voyageurs et billetterie Intermodale). Cette recette représente **13,27 M€ en 2018**. Sur la période 2015-2018, les produits liés au VTA progressent de +3%, passant de 12,88 M€ à 13,27 M€.

Le syndicat perçoit en complément une dotation de compensation de l'État depuis 2017, suite à la modification législative du relèvement de l'assiette de prélèvement à 11 salariés. Cette dernière s'élève à **228 K€ en 2018**.

Le Syndicat a également perçu des **pénalités appliquées au partenaire privé**, s'élevant à **107K€ en 2018** (122K€ en 2017 et 68K€ en 2016), imputées au compte 7711.

Evolution des recettes réelles de fonctionnement



B. LA CAPACITÉ D'AUTOFINANCEMENT BRUTE

La capacité d'autofinancement brute (CAF) représente la différence entre les recettes réelles de fonctionnement et les dépenses réelles de fonctionnement.

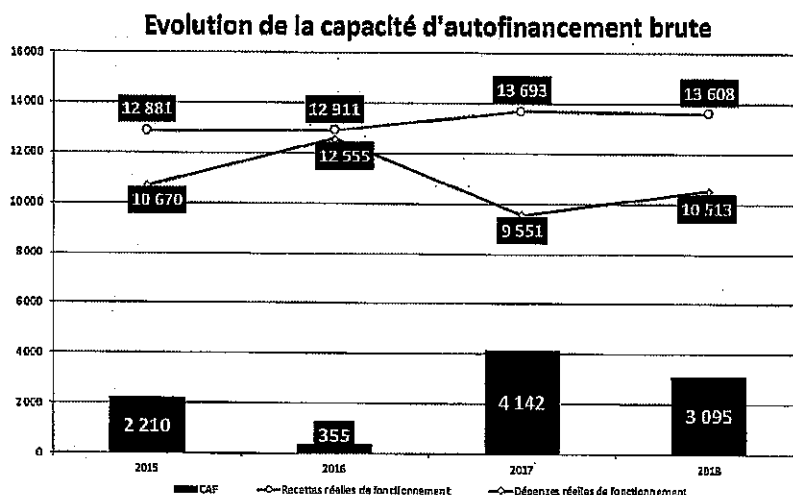
Le calcul de la CAF est opéré de la manière suivante : crédit net des comptes de classe 7, sauf les comptes 775, 776, 777 et 78, auquel est soustrait le débit net des comptes de classe 6, sauf les comptes 675, 676 et 68.

Ce calcul a ainsi été effectué conformément à l'annexe 2 de la circulaire relative aux conditions de réalisation des avis sur l'ESB dans le cadre des marchés de partenariat.

Le calcul du ratio financier de la CAF est présenté dans le tableau ci-après. Des reprises sur amortissements et provisions ont eu lieu en 2015 et 2016, respectivement pour 10,5M€ et 2M€ (compte 78), ces recettes exceptionnelles ont été retraitées. Les dotations aux amortissements et provisions sont également non intégrées (compte 68).

Poste	Imputation comptable	Montant 2018
Recettes réelles de fonctionnement (A)		13 607 802 €
Impôts et taxes	7342	13 272 909 €
Dotations et participations	748381	227 718 €
Autres produits de gestion courante	7588	25 €
Produits exceptionnels	7711	107 150 €
Dépenses réelles de fonctionnement (B)		10 512 708 €
Charges à caractère général	011	2 695 046 €
Dépenses de personnel et frais assimilés	012	558 674 €
Autres charges de gestion courante	65	6 868 331 €
Charges financières	6618	346 276 €
Atténuations de produits	014 - 73942	44 381 €
CAF brute (A-B)		3 095 094 €

Ci-dessous est représentée l'évolution de la capacité d'autofinancement brute du Syndicat.



Le SMTCO parvient ainsi à dégager une épargne brute très satisfaisante s'élevant à 3,095 M€ en 2018, soit 22,74% de ses recettes réelles de fonctionnement.

C. LA SECTION D'INVESTISSEMENT

Le financement du projet a lieu par l'intermédiaire du paiement d'un loyer d'investissement au partenaire privé. Le SMTCO verse ainsi un **loyer d'investissement**, imputé au compte 1675 « *Dettes afférentes aux M.E.T.P et P.P.P* » du budget du SMTCO, représentant une dépense réelle d'investissement. En 2018, cette dépense s'élevait à **1,93 M€**, soit 14,4% des dépenses réelles totales du syndicat. Le loyer d'investissement est éligible au FCTVA, une recette d'investissement représentant 303 k€ pour le SMTCO en 2018.

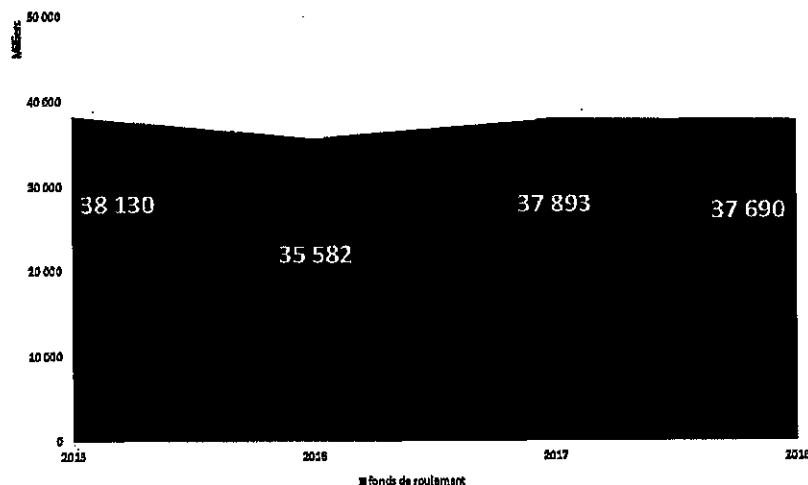
Par ailleurs, le SMTCO a versé 971 k€ de subventions d'équipement sur l'exercice 2018, aux collectivités AOT/AOM membres du SMTCO (904 k€).

De manière consolidée, pour l'année 2018, les 3 loyers versés par le SMTCO à son partenaire privé dans le cadre du CPPP, **représentent 34,5% de ses dépenses réelles totales, soit de ses dépenses réelles de fonctionnement et d'investissement.**

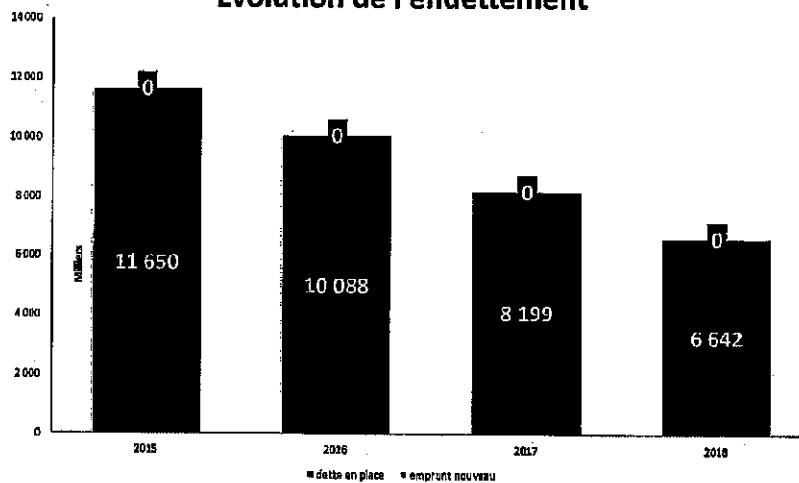
Le budget du syndicat laisse apparaître des ratios financiers très satisfaisants, avec une capacité d'autofinancement nette, soit une épargne nette tenant compte du remboursement annuel en capital de la dette (loyer d'investissement), s'élevant à 1,16 M€ en 2018.

Les marges de manœuvre dont dispose le syndicat lui ont permis de constituer un fonds de roulement conséquent. Fin 2018, les soldes d'exécution en section de fonctionnement ainsi qu'en section d'investissement amènent le fonds de roulement au niveau de 37,690 M€.

Variation du fonds de roulement



Evolution de l'endettement



La dette restante à l'égard du titulaire du CPPP figure au sein de l'annexe liée à l'état de la dette. L'encours de la dette actuelle du SMTCO au 31/12/2018 s'élevant à 6,6M€ comprend uniquement les loyers d'investissement restants à verser.

Le périmètre comptable pris en compte est l'encours total de la dette, soit le solde créditeur des comptes 16 (sauf 166, 1688, 169), tenant en compte tous les engagements à long terme de la collectivité dont les montants afférents aux marchés de partenariat (compte 1675).

L'ensemble des engagements financiers hors bilan sont retracés en annexe, au sein de « l'état des contrats de partenariat public-privé », mentionnant le contrat initial ainsi que l'ensemble des 8 avenants et retraçant les montants prévus au titre du contrat.

La situation financière actuelle du Syndicat, telle que traduite à partir de l'analyse du compte administratif 2018, apparaît comme étant saine. Le SMTCO affiche des marges de manœuvre confortables, avec une épargne brute s'élevant à 3,1M€ et une épargne nette, tenant compte du loyer d'investissement, de 1,2M€ en 2018. Le poids total des loyers versés (loyer d'exploitation, loyer financier ainsi que loyer d'investissement) par le SMTCO à son partenaire, représente 34,5% de ses dépenses réelles totales. De surcroît, les marges de manœuvre du Syndicat lui ont permis de cumuler au fil des exercices une trésorerie conséquente, s'élevant à 37,7M€ fin 2018.

Les indicateurs financiers témoignent de la capacité du Syndicat à assumer financièrement le contrat actuel, et ce malgré les révisions de loyers à la hausse à la suite de la passation de 8 avenants depuis 2010, année de signature de contrat PPP.

II. Prospective de la situation financière du SMTCO et évaluation des impacts du projet

II.1 PROSPECTIVE FINANCIÈRE « AU FIL DE L'EAU »

L'analyse prospective initiale dépeint dans un premier temps une évolution « au fil de l'eau », selon les tendances observées lors de l'analyse rétrospective.

A. LES ÉVOLUTIONS ATTENDUES EN SECTION DE FONCTIONNEMENT

1. Recettes de fonctionnement

La principale recette du Syndicat, le **Versement transport additionnel**, devrait évoluer à la baisse en 2019. En effet, en raison de la prise de compétence mobilité de nouvelles collectivités et intercommunalités en 2019, lesquelles s'orientent sur le vote d'un versement transport urbain sur leur ressort territorial, venant diminuer potentiellement de moitié (taux de 0,2% au lieu de 0,4%) le produit de VTA sur ces périmètres. **La perte est estimée à 500K€**, ce qui a été impacté dans la prospective financière sur l'exercice 2019 et ainsi sur le niveau futur des produits de VTA. Toutefois, les produits VTA poursuivent une évolution globalement à la hausse sur les derniers exercices, traduisant une dynamique locale de création d'emplois et une progression des masses salariales des employés d'au moins 11 salariés dans l'Oise.

	2015	Evol.	2016	Evol.	2017	Evol.	2018
Versement Transport additionnel	12 880 550€	+0,30%	12 841 929€	+3,92%	13 345 629€	-0,54%	13 272 909€

L'hypothèse d'évolution prise est fixée à partir du taux d'évolution moyen : +1%.

Concernant les autres postes de recettes :

- Le niveau de compensation de l'État est maintenu stable sur toute la période ;
- Les pénalités perçues par le syndicat sont ramenées à 0 sur la période 2019-2022.

2. Dépenses de fonctionnement

Les dépenses obligatoires

Les dépenses obligatoires comprennent : les dépenses de personnel (comptes 621, 631, 633, 64), les contributions obligatoires (compte 655) et les charges d'intérêts (compte 661).

Le coefficient de rigidité des charges structurelles permet d'appréhender la part des dépenses sur lesquelles la collectivité ne dispose que de peu de marges de manœuvre.

Le coefficient se calcule de la manière suivante : dépenses obligatoires / recettes réelles de fonctionnement.

En 2018, les dépenses obligatoires du SMTCO s'élèvent en 2018 à 905 767€.

Poste de dépenses	Montant
Dépenses de personnel	558 674 €
Contributions obligatoires (655)	817 €
Charges d'intérêt	346 276 €
Total	905 767 €

Le coefficient de rigidité des charges structurelles s'établit ainsi à : 6,7%.

	2015	Evol.	2016	Evol.	2017	Evol.	2018
<i>Charges à caractère général</i>	2 471 508€	+3,0%	2 545 753€	+4,0%	2 647 654€	+1,8%	2 695 046€
<i>Dépenses de personnel</i>	456 032€	+5,4%	480 482€	+6,2%	510 250€	+9,5%	558 674€
<i>Autres charges de gestion courante</i>	7 315 400€	-24,2%	9 083 386€	-34,2%	5 973 992€	+15,0%	6 868 331€

Les hypothèses d'évolution prises sont fixées à partir des taux d'évolution moyens :

- Charges à caractère général : +2%.
- Dépenses de personnel : +5%.
- Autres charges de gestion courante : -1,5% : maintien du niveau actuel. La variation à la hausse du niveau de charges de gestion courante en 2018 s'est expliqué notamment par un retard de versements de subventions, qui a fait l'objet de régularisations sur 2018.

Il n'est pas attendu d'évolution à la hausse des charges d'intérêt, car aucun recours à l'emprunt n'est actuellement prévu. Il n'est pas attendu d'évolution à la hausse particulières concernant les autres dépenses obligatoires du SMTCO.

Concernant les flux liés à l'actuel contrat de partenariat, les loyers d'exploitation et les loyers financiers devraient s'établir sur la fin du contrat aux niveaux suivants :

<i>Contrat initial et avenants</i>	2019	2020	2021	2022
Loyer exploitation	2 110 802	2 125 047	2 125 047	477 801
<i>Contrat principal</i>	1 587 127	1 587 127	1 587 127	343 021
<i>Avenant 1</i>	244 498	244 498	244 498	61 124
<i>Avenant 2</i>	56 175	56 175	56 175	14 044
<i>Avenant 3</i>	104 324	104 324	104 324	28 081
<i>Avenant 4</i>	52 664	52 664	52 664	13 168
<i>Avenant 5</i>	11 469	11 469	11 469	2 867
<i>Avenant 6</i>	608	608	608	152
<i>Avenant 7</i>	23 889	23 889	23 889	5 972
<i>Avenant 8</i>	29 849	44 293	44 293	11 073
Loyer financier	352 682	352 682	352 682	64 144
<i>Contrat principal</i>	304 314	304 314	304 314	54 152
<i>Avenant 1</i>	18 981	18 981	18 981	4 240
<i>Avenant 2</i>	8 476	8 476	8 476	1 608
<i>Avenant 3</i>	6 096	6 096	6 096	1 021
<i>Avenant 4</i>	1 908	1 908	1 908	320
<i>Avenant 5</i>	959	959	959	181
<i>Avenant 6</i>	4 442	4 442	4 442	1 048
<i>Avenant 7</i>	3 067	3 067	3 067	514
<i>Avenant 8</i>	6 459	6 459	6 459	1 082

Les loyers tiennent compte du périmètre du contrat Initial ainsi que des 8 avenants passés. Par ailleurs, les livraisons avec retard qui ont pu intervenir au cours de certaines phases ont engendré un lissage des loyers financiers, ainsi que des loyers d'investissement sur le reste du contrat. Les montants ci-dessus tiennent compte de ces lissages de loyers.

B. LES ÉVOLUTIONS ATTENDUES EN SECTION D'INVESTISSEMENT

L'évolution du loyer d'investissement actuellement supporté par le syndicat dans le cadre de son actuel contrat de partenariat est également mentionné ci-dessous, de la même manière que pour le loyer d'exploitation et le loyer financier en section de fonctionnement précédemment.

Contrat initial et avenants	2019	2020	2021	2022
Loyer investissement	2 005 676	2 077 392	2 077 392	422 311
Contrat principal	1 565 989	1 565 989	1 565 989	291 891
Avenant 1	128 982	128 982	128 982	32 245
Avenant 2	69 800	69 800	69 800	17 449
Avenant 3	47 418	47 418	47 418	11 854
Avenant 4	16 683	16 683	16 683	4 171
Avenant 5	9 100	9 100	9 100	2 275
Avenant 6	51 397	51 397	51 397	15 419
Avenant 7	50 953	50 953	50 953	12 738
Avenant 8	65 354	137 071	137 071	34 268

L'analyse tient compte des autres paramètres constitutifs de l'environnement financier de la collectivité, tels que les projets d'investissement du Syndicat. Sur les prochains exercices budgétaires, le SMTCO participera au financement de pôles d'échanges multimodaux.

Le **plan pluriannuel d'investissement prévisionnel** inclut 7 pôles d'échanges multimodaux (PEM). La participation prévisionnelle du SMTCO au financement de ces projets est évaluée à ce stade à **15 M€**. Le Syndicat souhaiterait mobiliser son fonds de roulement pour le financement de ces participations.

PROGRAMME D'ACTION	COLLECTIVITÉ(S) PORTEUSE DU PROJET	ANNÉE DE DÉBUT DE RÉALISATION	ENVELOPPE PRÉVISIONNELLE DU SMTCO
PEM DE CREIL	ACSO	<i>En attente d'informations</i>	3 000 000 €
PEM DE COMPIÈGNE	ARC	2021	3 000 000 €
PEM DE BEAUVAIS	CAB/Ville de Beauvais	2021	3 000 000 €
PEM DE CLERMONT		<i>En attente d'informations</i>	1 500 000 €
PEM DE CHANTILLY GOUVIEUX	Ville de Chantilly	2021	1 500 000 €
PEM DE PONT-SAINT-MAXENCE	Ville de Pont Sainte Maxence	<i>En attente d'informations</i>	1 500 000 €
PEM DE CRÉPY-EN-VALOIS	Ville de Crépy-en-Valois	2021	1 500 000 €
TOTAL			15 000 000 €

Le calendrier de réalisation des actions n'étant pas arrêté, les participations du Syndicat ont été affectées dans la prospective sur l'exercice 2021 pour les 4 projets devant débiter lors de cet exercice, et sur 2022 pour les 3 autres projets.

Les restes à réaliser en fonctionnement et en investissement

En 2018, les **restes à réaliser** s'élèvent à 8,9 M€ de dépenses en section de fonctionnement et 2,4 M€ de dépenses en section d'investissement en 2018. **Dans le cadre de l'analyse prospective, le fonds de roulement disponible est réduit du montant total des restes à réaliser de 2018.** Après déduction des RAR, le **fonds de roulement disponible** du Syndicat s'établit à **26,3 M€**.

De cette somme il convient de déduire les investissements PEM de 15 M€, qui seront financés via la mobilisation du fonds de roulement, amenant le fonds de roulement disponible après RAR et après PEM à 11,3 M€.

Ci-dessous figure un premier tableau de synthèse de prospective financière hors nouveau contrat tenant compte des évolutions susmentionnées.

Tableau de synthèse

en k€	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
RECETTES REELLES DE FONCTIONNEMENT :	13 600	13 128	13 257	13 386	13 519	13 652	13 786	13 922	14 059	14 197	14 337	14 478	14 621	14 765	14 910	15 057	15 205
- dont le 1 ^{er} lot %		-0,5%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%
- dont versement transport (7342)	13 273	12 907	13 020	13 150	13 282	13 424	13 559	13 694	13 831	13 970	14 109	14 250	14 393	14 537	14 682	14 829	14 977
- dont dotations et participations (746391)	228	228	228	228	228	228	228	228	228	228	228	228	228	228	228	228	228
- dont autres produits de gestion courante (7688)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- dont pénalités (7731)	107	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DEPENSES REELLES DE FONCTIONNEMENT :	10 515	10 307	10 358	10 386	10 409	10 432	10 455	10 478	10 501	10 524	10 547	10 570	10 593	10 616	10 639	10 662	10 685
- dont le 1 ^{er} lot %		-2,0%	0,5%	0,2%	-10,2%	-5,9%	0,2%	0,8%	0,6%	0,5%	0,6%	0,7%	0,7%	0,7%	0,7%	0,7%	0,8%
- dont charges à caractère général (011) - hors loyer d'habitat	338	345	352	359	366	372	380	388	396	404	412	420	428	437	446	455	464
- dont loyer d'habitat SISMO 1	2 587	2 111	2 125	2 125	2 125	2 125	2 125	2 125	2 125	2 125	2 125	2 125	2 125	2 125	2 125	2 125	2 125
- dont dépenses de personnel (012)	590	607	616	625	634	643	652	661	670	679	688	697	706	715	724	733	742
- dont autres charges de gestion courante (85)	6 689	6 689	6 688	6 688	6 688	6 688	6 688	6 688	6 688	6 688	6 688	6 688	6 688	6 688	6 688	6 688	6 688
- dont indemnités de précarité (014)	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
EPARGNE DE GESTION :	3 441	3 174	3 252	3 349	3 445	3 543	3 641	3 739	3 837	3 935	4 033	4 131	4 229	4 327	4 425	4 523	4 621
- dont le 1 ^{er} lot %		-7,0%	2,5%	2,8%	0,0%	11,2%	1,8%	1,6%	1,5%	1,5%	1,5%	1,4%	1,4%	1,4%	1,3%	1,3%	1,3%
FRAIS FINANCIERS (6618)	346	353	353	353	353	353	353	353	353	353	353	353	353	353	353	353	353
EPARGNE BRUTE	3 095	2 821	2 900	2 992	3 020	3 193	3 245	3 380	3 472	3 510	3 683	3 744	3 844	3 947	4 050	4 152	4 254
DEPENSES D'EQUIPEMENT	591	3 450	0	9 000	6 600	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RECETTES D'INVESTISSEMENT	303	320	0	1 181	787	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
REMBOURSEMENT DE LA DETTE :	4 934	2 006	2 077	2 077	422	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- EMPRUNT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VARIATION DU FONDS DE ROULEMENT	473 248	-2 314 513	822 169	-6 984 334	-614 773	5 653 439	5 744 572	5 835 715	5 924 591	6 014 715	6 102 401	6 189 755	6 276 080	6 361 274	6 445 227	6 527 826	6 609 949
DETTE	6 842	4 637	2 559	482	59	38	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
EPARGNE BRUTE (en €)	3 095	2 821	2 900	2 992	3 020	3 193	3 245	3 380	3 472	3 510	3 683	3 744	3 844	3 947	4 050	4 152	4 254
Taux d'EPARGNE BRUTE (en %)	22,7%	21,5%	21,9%	22,3%	22,3%	23,3%	23,3%	24,2%	24,2%	24,0%	24,3%	24,3%	24,3%	24,3%	24,3%	24,3%	24,3%
CAPACITE DE DESEMPLOIEMENT (en années)	241	146	0,9	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

L'analyse prospective est basée sur l'exercice budgétaire de référence 2018. Le niveau de CAF brute du syndicat, « épargne brute » dans le tableau de synthèse ci-dessus, s'élevait à 3M€ en 2018 et passerait à plus de 5M€ à la suite de la fin du contrat de partenariat actuel (fin des loyers d'exploitation et fin des loyers financiers à verser). De surcroît, l'extinction de la dette dans le cadre du CPPP, l'unique « dette » du SMTCO, arriverait également à terme.

Le SMTCO dispose de la capacité de financer, et même d'autofinancer via la mobilisation de son fonds de roulement, l'ensemble de ses projets / participations à des investissements annexes, comme les pôles d'échanges multimodaux, chiffrés à hauteur de 15M€, et qui potentiellement auraient lieu avant la fin du contrat. Le SMTCO disposerait ainsi de marges de manœuvre confortables pour pouvoir envisager et assumer financièrement de nouveaux projets.

II.2 LES IMPACTS DU CONTRAT DE MARCHÉ DE PARTENARIAT SUR LES ÉQUILIBRES BUDGÉTAIRES

Dans le cadre de cette partie, les éléments suivants seront abordés :

- *Le coût prévisionnel global du contrat en moyenne annuelle ;*
- *L'indication de la part que ce coût représente par rapport à la capacité d'autofinancement annuelle de l'acheteur et son effet sur la situation financière ;*
- *L'impact du contrat sur l'évolution des dépenses obligatoires de l'acheteur ;*
- *Les conséquences sur l'endettement et les engagements hors bilan de la collectivité ;*
- *Une analyse des coûts résultant d'une rupture anticipée du contrat.*

A. LE COÛT PRÉVISIONNEL DU CONTRAT

Le coût du marché de partenariat a été estimé en valeur actuelle nette à **39,13 M€**. Ce coût global représente sur la durée totale un coût moyen annuel de 2,7 M€, représentant 86% du niveau 2018 de la capacité d'autofinancement brute du Syndicat.

Sur la durée du contrat, fixée à 12 ans, le versement des loyers au partenaire privé représenterait un coût annuel moyen de 2,45M€, représentant 79,1% de la CAF.

Les loyers TTC ont été évalués à hauteur de :

- 1,435 M€ pour le loyer d'exploitation
- 745 K€ en moyenne pour le loyer d'investissement
- 265 K€ en moyenne pour le loyer financier

Montant €	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Synthèse des loyers TTC															
Loyer d'exploitation	1 435 000	1 435 000	1 435 000	1 435 000	1 435 000	1 435 000	1 435 000	1 435 000	1 435 000	1 435 000	1 435 000	1 435 000	1 435 000	1 435 000	1 435 000
Loyer d'investissement	745 000	745 000	745 000	745 000	745 000	745 000	745 000	745 000	745 000	745 000	745 000	745 000	745 000	745 000	745 000
Loyer financier	265 000	265 000	265 000	265 000	265 000	265 000	265 000	265 000	265 000	265 000	265 000	265 000	265 000	265 000	265 000
Total	2 445 000	2 445 000	2 445 000	2 445 000	2 445 000	2 445 000	2 445 000	2 445 000	2 445 000	2 445 000	2 445 000	2 445 000	2 445 000	2 445 000	2 445 000

Les loyers de fonctionnement ainsi que les loyers financiers annuels s'élèvent à des niveaux semblables aux niveaux prévisionnels du contrat actuel. A titre comparatif, les loyers prévisionnels de l'actuel contrat sont rapportés dans le tableau ci-dessous.

En ce qui concerne le loyer d'investissement, ce dernier sera amené à être sensiblement moins important étant donné les avances sur rémunération prévues à hauteur de 8M€HT. Les investissements concernés par le SISMO 2 ont été chiffrés à 15,111M€HT. Ces avances viendraient réduire le niveau du montant à financer par emprunt du partenaire privé, soit à réduire de manière conséquente le loyer d'investissement à verser. Le niveau prévisionnel du loyer d'investissement s'établit ainsi dans nos simulations à un niveau environ deux fois inférieur au contrat précédent.

Évolution prévisionnelle des loyers TTC	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Loyer exploitation	1 755	1 38	1 267	1 671	1 582	1 582	1 582	1 582	1 582	1 582	1 582	1 582	1 582	1 582	342
Loyer Investissement	14 892	7	723	1 185	1 313	1 423	1 423	1 443	1 423	1 423	1 423	1 423	1 423	1 423	267
Loyer financier	2 972	83	214	282	282	282	282	282	282	282	282	282	282	282	44
Total	35 418	237	2 204	3 019	3 157	3 268	3 268	3 287	3 268	3 268	3 268	3 268	3 268	3 268	642

Il convient cependant de rappeler les niveaux réels actuels des loyers. En 2018, les loyers versés au partenaire privé actuel s'élevaient à :

- 2,357M€ pour le loyer d'exploitation
- 1,934M€ pour le loyer d'investissement
- 346K€ pour le loyer financier

Ces niveaux de loyers sont nettement plus importants que les niveaux prévisionnels. Néanmoins, l'analyse financière rétrospective met en exergue des marges de manœuvre satisfaisantes, malgré les hausses de loyers, à la suite de la passation des 8 avenants.

Par conséquent, le Syndicat devrait pouvoir supporter financièrement de manière aisée le nouveau contrat de partenariat. De surcroît, le loyer d'investissement s'élèvera à un niveau nettement inférieur au niveau actuel.

Les autres coûts supplémentaires suivants, pour le SMTCO, ont été Intégrés (conformément au rapport d'EPMR) :

- Programme fonctionnel et étude préalable : 300 000€HT
- Indemnités candidats : 180 000€HT
- AMO suivi contrat annuel : 150 000€HT
- Coûts de gestion : 200 000€HT

B. L'IMPACT DU CONTRAT SUR L'ÉVOLUTION DES DÉPENSES OBLIGATOIRES DE L'ACHETEUR

Les dépenses obligatoires de l'acheteur comprennent les dépenses de personnel, les contributions obligatoires ainsi que les charges d'intérêt.

Les coûts de gestion envisagés (200K€) liés au nouveau contrat pourraient amener le coefficient de rigidité des charges structurelles à passer de 7% à 8%, ce qui reste un taux relativement bas.

Concernant les charges d'intérêt, les conditions de financement sont précisées ci-dessous :

I - Tableau de préfinancement		II - Tableau de financement	
Taux préfinancement	0,50%	Devis	
Commissions	1,25%	Préfinancement	2
- aménagement	0,75%	Échéances	12
- engagement	0,50%	Contrat	14
Gearing	Deette 90% FP 10%	Taux	1,00%
Rémunération FP	10%	Marge cession	0,80%
Date notification	01/01/2021	Marges hors cession	1,50%
Durée du préfinancement	24	Taux cession	1,80%
Date mise en service	01/12/2022	Taux hors cession	2,50%
Montant de l'investissement HT	7 337 445	Montant de l'investissement	6 603 899 €
dette capital	6 603 899	Intérêts intercalaires	117 552 €
dette actionnaire	733 767	Montant du financement	6 721 451 €
Credit-Relais TVA	0,50%	Annuité HT Référence	627 797
Credit-Relais Fonds Propres	0,00%		

La décomposition des frais financiers est présentée ci-après. L'hypothèse de Gearing est fixée à 90% dette et 10% fonds propres. La rémunération du partenaire privé tient compte d'un TRI cible à 6%.

	TOTAL	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
INTÉRÊTS HT	612 111	120 966	111 864	102 577	93 123	83 499	73 701	63 726	53 674	43 238	32 716	22 005	11 101
RÉMUNÉRATION PARTENAIRE PRIVÉ	1 848 449	154 037	154 037	154 037	154 037	154 037	154 037	154 037	154 037	154 037	154 037	154 037	154 037
TVA	532 112	55 005	53 180	51 323	49 432	47 807	45 548	43 553	41 522	39 455	37 351	35 208	33 028
TOTAL FRAIS FINANCIERS TTC	3 192 671	330 028	319 081	307 937	294 592	285 043	273 286	261 318	249 134	236 731	224 104	211 251	198 168

Néanmoins, les charges d'intérêt ne devraient avoir qu'une faible incidence sur la part des dépenses obligatoires du SMTCO, car le nouveau loyer financier viendra remplacer l'actuel loyer financier. De surcroît, le loyer financier devrait s'établir à un niveau inférieur à l'actuel loyer financier, ayant même pour effet de diminuer les dépenses obligatoires du SMTCO. Le ratio de rigidité des charges structurelles devrait ainsi s'établir autour de 7,5%.

C. L'ENDETTEMENT ET LA PRISE EN COMPTE DES ENGAGEMENTS HORS BILAN

1. La possibilité de recourir au versement d'avances

La part de financement assurée par le titulaire privé était initialement encadrée et devait être in fine majoritaire pour les projets des collectivités d'un montant inférieur à 40 millions d'euros (loi n° 2009-179 du 17 février 2009 pour l'accélération des programmes de construction et d'investissements publics et privés, article 14, et décret n° 2009-987 du 20 août 2009 relatif au seuil au-delà duquel les contrats de partenariat passés par les collectivités territoriales ou leurs établissements publics peuvent ne pas être financés majoritairement par le titulaire du contrat de partenariat).

L'ordonnance n°2015-899 relative aux marchés publics diffère de celle de l'ordonnance n°2004-559 du 17 juin 2004 relative aux contrats de partenariat, laissant la possibilité de faire appel à différentes formes de financement public :

- en permettant en premier lieu à l'acheteur de **ne confier au titulaire du contrat qu'une partie du financement des investissements**, la quote-part d'investissement financée par l'acheteur public pouvant alors donner lieu aux versements d'avances ou d'acomptes.

2. La mobilisation du fonds de roulement disponible

Compte tenu du poids des investissements envisagés dans le nouveau contrat, s'élevant à **15,1M€HT**, le SMTCO envisage d'autofinancer une partie des investissements. Dans le cadre d'un marché de partenariat, des avances sur rémunération pourraient être versées au partenaire. La participation du SMTCO a été fixée à hauteur de **8M€HT**.

Le calendrier de décaissements suivant a été étudié : 10% en 2021, 55% en 2022, 35% en 2023. Ce dernier suit l'échéancier présenté ci-après :

<i>Échéances</i>	<i>% de la facturation globale</i>	<i>Calendrier</i>
<i>à la commande</i>	10%	28/02/2021
<i>à la validation des spécifications</i>	35%	28/02/2022
<i>en fin de recettes usine et site</i>	20%	30/11/2022
<i>à la mise en service</i>	20%	28/02/2023
<i>en fin de VSR</i>	15%	31/05/2023

L'affectation de ces 8M€HT au SISMO 2 permettrait de réaliser par ailleurs une économie de frais financiers TTC de 2,2M€ sur la durée du contrat.

Le reste à financer du montant de l'investissement, figurera de manière consolidée dans la dette du syndicat, dans ses engagements hors bilan, jusqu'au terme du contrat.

Le remboursement en capital, sous la forme d'un loyer d'investissement, se décompose de la manière suivante :

	TOTAL	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
CAPITAL HT	6 721 451	306 811	515 933	525 220	534 674	544 298	554 096	564 069	574 222	584 568	595 081	605 792	616 696
REMBOURSEMENT FONDS PROPRES	733 767	61 147	61 147	61 147	61 147	61 147	61 147	61 147	61 147	61 147	61 147	61 147	61 147
TVA	1 491 043	113 592	115 416	117 273	119 164	121 089	123 049	125 043	127 074	129 141	131 246	133 388	135 569
TOTAL REMBOURSEMENT CAPITAL TTC	8 946 261	681 549	692 497	703 641	714 985	726 534	738 291	750 260	762 444	774 847	787 473	800 327	813 412

Le SMTCO ne prévoit pas de recours à l'emprunt dans le cadre du nouveau contrat de marché de partenariat ou pour le financement de ses investissements.

Ci-dessous figure un deuxième tableau de synthèse de prospective financière incluant désormais les impacts du nouveau contrat et tenant compte des évolutions susmentionnées.

Tableau de synthèse

en k€	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
RECETTES REELLES DE FONCTIONNEMENT	13 008	13 128	13 257	13 388	13 518	13 652	13 786	13 922	14 059	14 197	14 337	14 478	14 621	14 765	14 910	15 057	15 206
- dont versement (7342)		-3,5%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%
- dont cotisations et participations (76336)	13 273	12 901	13 030	13 160	13 292	13 424	13 559	13 694	13 831	13 970	14 108	14 250	14 393	14 537	14 682	14 829	14 977
- dont autres produits de gestion courante (7008)	228	228	228	228	228	228	228	228	228	228	228	228	228	228	228	228	228
- dont subventions (7771)	307	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DEPENSES REELLES DE FONCTIONNEMENT	10 513	10 317	10 358	10 684	8 862	10 150	10 688	10 227	10 269	10 313	10 358	10 406	10 457	10 510	10 565	10 623	10 684
- dont charges à caractère général (011) - hors loyers d'exploitation	339	346	352	359	366	373	380	388	396	404	412	420	428	437	445	453	462
- dont loyers d'exploitation SSMO 1	2 357	2 111	2 125	2 125	0	1 436	1 436	1 436	1 436	1 436	1 436	1 436	1 436	1 436	1 436	1 436	1 436
- dont loyers d'exploitation SSMO 2	0	0	0	0	0	713	749	786	825	867	910	958	1 005	1 053	1 103	1 163	1 230
- dont dépenses de personnel (012)	559	597	616	647	679	713	749	786	825	867	910	958	1 005	1 053	1 103	1 163	1 230
- dont charges de gestion courante au SSMO 2	0	0	0	288	363	385	397	397	397	409	415	427	427	434	440	447	454
- dont autres charges de gestion courante (03)	6 068	6 068	6 068	6 068	6 068	6 068	6 068	6 068	6 068	6 068	6 068	6 068	6 068	6 068	6 068	6 068	6 068
- dont amortissements de matériels (014)	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
EPARGNE DE GESTION	3 441	3 174	3 252	3 057	4 722	3 533	3 018	4 083	4 087	4 170	4 232	4 323	4 413	4 492	4 568	4 645	4 720
- excédents en %		-20,6%	25,5%	-9,9%	54,9%	-10,2%	-22,2%	22,2%	21,9%	20,9%	20,9%	20,9%	20,9%	20,9%	20,9%	20,9%	20,9%
FRAIS FINANCIERS (6016)	346	353	353	353	64	330	319	308	297	285	273	261	248	237	224	211	198
EPARGNE BRUTE	3 095	2 921	2 900	2 704	4 657	3 203	2 699	3 696	3 790	3 885	3 979	4 072	4 164	4 255	4 345	4 434	4 521
DEPENSES D'EQUIPEMENT	991	3 450	0	9 968	11 200	3 969	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RECETTES D'INVESTISSEMENT	313	320	0	1 307	1 480	441	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
REMBOURSEMENT DE LA DETTE	1 304	2 006	2 677	2 077	422	682	682	704	715	727	738	727	738	750	762	782	775
EMPRUNT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VARIATION DU FONDS DE ROULEMENT	473 248	-2 314 813	822 108	-8 026 351	-5 564 568	-98 058	2 906 900	2 891 042	3 074 958	3 158 053	3 240 210	3 321 943	3 401 353	3 480 128	3 557 886	3 635 581	3 709 025
DEPENSES REELLES DE FONCTIONNEMENT	6 842	4 637	2 559	482	59	17 511	16 818	15 113	15 400	14 673	13 935	13 185	12 422	11 648	10 860	10 080	9 243
EPARGNE BRUTE (en €)	3 095	2 921	2 900	2 704	4 657	3 203	2 699	3 696	3 790	3 885	3 979	4 072	4 164	4 255	4 345	4 434	4 521
TAUX EPARGNE BRUTE (en %)	24,7%	21,6%	21,8%	20,2%	34,5%	25,7%	26,7%	26,5%	27,6%	27,4%	27,7%	28,1%	28,5%	28,8%	29,1%	29,4%	29,7%
CAPACITE DE DESEMPLOIEMENT (en années)	2,1	1,6	0,9	0,2	0,0	5,0	4,7	4,4	4,1	3,8	3,5	3,2	3,0	2,7	2,5	2,3	2,0

Il se dégage de ce tableau que les principaux agrégats financiers du SMTCO s'affichent à d'excellents niveaux sur toute la période observée :

- L'épargne brute demeure croissante tout au long de la vie du projet, le taux d'épargne brute passant de 22,7% à 29,7%,
- La capacité de désendettement (dette/épargne brute) demeure inférieure ou égale à 5 années sur toute la période,
- Le fonds de roulement conserve un niveau supérieur à 10M€ (niveau le plus bas, en 2023, à la suite du versement des avances sur rémunération), le syndicat pouvant continuer à accumuler sur la période du contrat 3M€ supplémentaires d'excédents annuellement (variation du fonds de roulement) dans la présente configuration.

D. LA RUPTURE ANTICIPÉE DU CONTRAT

Cette partie mentionne les coûts qui seraient induits à la suite d'une rupture anticipée du contrat.

Le règlement des comptes doit tenir compte de différents coûts :

- Les rémunérations échues et non payées
- La valeur non amortie des biens construits
- L'indemnité dont les modalités de calcul sont fixées au contrat (indemnisation du titulaire ou de la collectivité selon le cas).

Les possibilités de rupture du contrat doivent être étudiées en fonction du calendrier du contrat, selon que la rupture intervienne durant la phase de conception ou d'exploitation. Nous retenons l'hypothèse d'une rupture du contrat 2 ans après la mise en service du SISMO 2. La mise en service est estimée (cf. EMRP) en février 2023. Une rupture du contrat en 2025 est ainsi simulée.

Le partenaire privé étant engagé auprès des établissements bancaires, le SMTCO devrait lui rembourser l'intégralité des loyers d'investissement ainsi que les loyers financiers restants. Ces montants s'élèveraient respectivement à 7,6 M€ et 2,5 M€.

EN €	TOTAL	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
LOYER D'INVESTISSEMENT	7 572 215	703 641	714 985	726 534	738 291	750 260	762 444	774 847	787 473	800 327	813 412
LOYER FINANCIER	2 543 562	307 937	296 592	285 043	273 286	261 318	249 134	236 731	224 104	211 251	198 165

Concernant les indemnités à verser au partenaire, au titre des conventions qu'il aurait pu contracter ou concernant tout autre engagement, nous posons l'hypothèse d'un niveau d'indemnités à hauteur de 10% du loyer d'exploitation annuel, s'élevant à 1,4M€ TTC. La durée restante étant de 10 ans, l'indemnité s'élèverait au niveau d'un loyer d'exploitation annuel complet.

L'ensemble de ces sommes serait versé au partenaire privé sur un exercice budgétaire et s'établirait ainsi à 10,12 M€. Budgétairement, les sommes concernant les charges financières ainsi que les indemnités évoquées seraient affectées en section de fonctionnement et le remboursement du capital en section d'investissement.

Ci-dessous figure un tableau de synthèse de prospective financière dans le cas d'une rupture anticipée du contrat.

Tableau de synthèse

en k€	2016	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
RECETTES REELLES DE FONCTIONNEMENT	13 608	13 128	13 257	13 388	13 519	13 652	13 786	13 922	14 059	14 197	14 337	14 473	14 621	14 755	14 910	15 067	15 205
inclu(-) en %		-3,5%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%
dont versement transport (7342)	13 223	12 991	13 089	13 160	13 232	13 304	13 376	13 448	13 520	13 592	13 664	13 736	13 808	13 880	13 952	14 024	14 097
dont loyers et participations (748391)	228	228	228	228	228	228	228	228	228	228	228	228	228	228	228	228	228
dont autres produits de gestion courante (7398)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
dont subventions (771)	107	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DEPENSES REELLES DE FONCTIONNEMENT	10 513	10 307	10 358	10 384	10 410	10 436	10 462	10 488	10 514	10 540	10 566	10 592	10 618	10 644	10 670	10 696	10 722
inclu(-) en %		-2,0%	0,5%	3,7%	-1,7%	14,5%	14,5%	14,5%	14,5%	14,5%	14,5%	14,5%	14,5%	14,5%	14,5%	14,5%	14,5%
dont charges à caractère général (611) - hors loyers d'exploit	338	346	352	359	366	373	380	387	394	401	408	415	422	429	436	443	450
dont loyer d'exploitation SISMO 1	2357	2 111	2 125	2 125	2 125	2 125	2 125	2 125	2 125	2 125	2 125	2 125	2 125	2 125	2 125	2 125	2 125
dont loyer d'exploitation SISMO 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
dont dépenses de personnel (612)	559	537	616	647	673	713	749	786	825	867	910	956	1 003	1 059	1 106	1 161	1 220
dont charges de gestion affiliées SISMO 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
dont autres charges de gestion courante (63)	6 869	6 869	6 869	6 869	6 869	6 869	6 869	6 869	6 869	6 869	6 869	6 869	6 869	6 869	6 869	6 869	6 869
dont amortissements de matériels (614)	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
EPARGNE DE GESTION	3 441	3 174	3 252	3 057	4 722	3 853	3 918	4 013	5 622	5 605	5 683	5 769	5 849	5 928	6 005	6 081	6 158
inclu(-) en %		-7,8%	2,5%	-6,0%	54,5%	-19,2%	2,2%	2,2%	38,0%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,2%
FRAIS FINANCIERS (6612)	346	353	353	353	64	320	319	2 544	428	121	114	106	98	90	82	74	65
EPARGNE BRUTE	3 095	2 821	2 900	2 704	4 657	3 533	3 599	1 469	5 194	5 485	5 574	5 663	5 750	5 837	5 923	6 007	6 090
DEPENSES D'EQUIPEMENT	991	3 450	8	9 960	11 280	9 360	0	7 572	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RECETTES D'INVESTISSEMENT	303	320	0	1 307	1 480	441	0	954	0	0	0	0	0	0	0	0	0
REMBOURSEMENT DE LA DETTE	1 934	2 005	2 877	2 077	422	682	492	0	293	360	307	300	307	315	323	323	331
EMPRUNT	0	0	0	0	0	0	0	5 119	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VARIATION DU FONDS DE ROULEMENT	473 240	-2 314 513	822 109	-8 626 351	-5 564 568	-90 056	2 916 350	0	5 401 738	5 184 095	5 268 669	5 347 614	5 427 433	5 506 020	5 583 206	5 659 056	5 733 263
DETTE	6 642	4 637	2 559	482	59	17 511	16 319	5 115	4 927	4 527	4 211	3 914	3 581	3 250	2 911	2 563	2 205
EPARGNE BRUTE (en €)	3 095	2 821	2 900	2 704	4 657	3 503	3 599	1 469	5 194	5 485	5 574	5 663	5 750	5 837	5 923	6 007	6 090
TAUX EPARGNE BRUTE (en %)	22,7%	21,5%	21,8%	20,2%	34,5%	25,7%	25,1%	10,5%	38,2%	39,5%	38,9%	38,1%	38,5%	39,5%	39,7%	39,9%	40,1%
CAPACITE DE DESENDERTEMENT (en années)	2,1	1,6	0,9	0,2	0,0	5,0	4,7	3,5	0,9	0,8	0,8	0,7	0,6	0,6	0,5	0,4	0,4

Il ressort de la présente analyse, qu'à la suite d'une rupture anticipée du contrat en 2025, le syndicat devrait verser une enveloppe de 10,12 M€ au partenaire privé. Afin de réaliser le versement de cette somme sur un unique exercice budgétaire, le syndicat pourrait avoir recours à l'emprunt pour un montant de 5,1 M€.

Néanmoins, étant donné le fonds de roulement confortable du syndicat, ce dernier pourrait également autofinancer intégralement cette somme, sans avoir recours à l'emprunt, lui permettant d'économiser en frais financiers.

Par conséquent, une rupture anticipée du contrat ne mettrait pas en difficulté le SMTCO.



PROCES-VERBAL

**REUNION de la CCSPL DU 4 DECEMBRE 2019 – 14h
à Lamorlaye**

P.J. : - liste des présents
- diaporama présenté aux membres de la CCSPL

En présence des membres de la CCSPL du SMTCO, dûment convoqués par lettre du 18 novembre 2019, M. Alain LETELLIER, Président du SMTCO, présente **pour examen** de la CCSPL :

Dossier n°1

OBJET : AVIS SUR RECOURS A UN MARCHÉ DE PARTENARIAT - PROJET SISMO 2 - EVALUATION PREALABLE – ETUDE DE SOUTENABILITE BUDGETAIRE

En mars 2010, un contrat de partenariat public/privé a été conclu pour une durée de 12 ans par le SMTCO avec un groupement d'entreprises pour la réalisation du SISMO (système intégré de services à la mobilité dans l'Oise (nom grand public = Oise Mobilité) lequel équipe depuis lors toutes les autorités organisatrices de transport et de mobilité (AOT/AOM) membres du SMTCO et gère tout le système d'informations voyageurs multimodal et la billettique interopérable sur tous les réseaux de transports collectifs desservant le territoire de l'Oise.

A - PROJET SISMO 2 :

Comme je vous l'avais annoncé lors du DOB 2019, la réflexion a été engagée avec nos AOT/AOM membres pour le renouvellement du SISMO sous la forme d'une version 2 qui reprendrait à minima les fonctionnalités actuelles en les enrichissant, intégrerait les nouveautés technologiques et se conformerait aux normes définies dans le référentiel d'interopérabilité billettique régional des Hauts de France déjà appliqué notamment sur le Nord-Pas de Calais et le TER Hauts de France.

Le **pré-programme fonctionnel du projet SISMO 2** a été défini après concertation avec les AOT/AOM membres du SMTCO, comme suit :

Caractéristiques fonctionnelles et techniques du projet :

Le SISMO 2 s'inscrit dans la continuité du SISMO 1 tout en prenant en compte les nouvelles technologies apparues ces dernières années, et devra être en capacité de s'adapter aux futures évolutions qui se feront jour tout au long du contrat.

Périmètre des investissements

Les investissements couvrant le périmètre du SISMO 2 concernent :

- A La refonte totale du système billettique, intégrant une base de données clients « ouverte¹ » en interopérabilité avec les systèmes billettiques Pass Pass des Hauts de France et à terme Navigo d'Ile de France ;
- B Le remplacement du système de suivi en temps réel des véhicules par la création d'un véritable système d'aide à l'exploitation (SAE) ;
Le renouvellement du SIV sol (écran d'information voyageur dynamique aux points d'arrêts et gares) et embarqué (information sonore et visuelle dans les véhicules) ;

¹ « Ouverte » signifie ici que cette base client devra être en mesure d'être partagée avec d'autres systèmes

La mise en œuvre de systèmes de gestion dynamique routières ;

Le renouvellement du système de comptage ;

- C Le renouvellement total du système d'information multimodale (SIM) en enrichissant des recherches d'itinéraires (RI) extra territoire, du covoiturage, de l'interfaçage avec PEGASE (gestion des scolaires), du trafic routier en temps réel, de la disponibilité des places de parkings, de la disponibilité des vélos en libre-service, des emplacements des bornes de recharge électrique, du crowdsourcing et des réseaux sociaux, et de tout autre service de mobilité à venir ;
- D Le renouvellement total du logiciel et des équipements de gestion des transports à la demande (TAD) ;
- E Le renouvellement de tous équipements propres au fonctionnement de l'Agence de mobilité qui est le centre d'administration des systèmes et fait l'interface entre la clientèle (centrale d'appels) et les exploitants de transport.

Périmètre d'exploitation et de maintenance

Le périmètre d'exploitation et de maintenance du SISMO 2 concerne principalement :

- La création, la mise à jour et le contrôle de cohérence du référentiel de données ;
- L'administration de l'ensemble des systèmes : paramétrage, suivi et supervision de fonctionnement ;
- La maintenance logicielle de façon à ce que les logiciels intègrent notamment toutes les évolutions technologiques, de normes ou de législation ;
- La maintenance des niveaux 2 à 5 des équipements de la billettique, du SAEIV, des gares routières, du comptage et du TAD ;
- Le nettoyage des équipements sur voirie ;
- L'infogérance des serveurs et bases de données ;
- L'accueil physique et téléphonique des clients des réseaux de transport dans le cadre de l'agence Oise Mobilité à Beauvais. Cette agence assure essentiellement l'information du client, la vente de titres et supports et la réservation de services de TAD ;
- La mise à jour d'informations éditoriales sur les différents médias du SISMO ;
- Le traitement des réclamations et information aux voyageurs ;
- La gestion via des outils dédiées et la diffusion des perturbations ;
- La gestion des réseaux sociaux.

B - ANALYSES PREALABLES : EVALUATION PREALABLE DU MODE DE REALISATION (EPMR) et ETUDE DE SOUTENABILITE BUDGETAIRE (ESB)

Pour satisfaire les besoins fonctionnels du projet SISMO 2 et garantir la continuité de service public entre les deux systèmes, la forme contractuelle la plus adaptée est à définir.

Conformément aux obligations imposées par les articles L. 2211-6 et L. 2212-1 du Code de la commande publique et afin d'éclairer son choix, le SMTCO a procédé, avec le soutien de nos trois Assistants à maîtrise

d'ouvrage (Cabinets-conseils juridique, financier et technique), à une analyse de réalisations envisageables pour le projet SIMO 2 : marchés publics classiques allotés, marché global de performance ou marché de partenariat.

Cette étude comparative a donné lieu à la production d'un rapport d'évaluation préalable du mode de réalisation (EPMR) lequel a été déposé le 16 octobre dernier pour avis (consultation obligatoire) auprès

d'un organisme expert du Ministère de l'Economie et des Finances (Fin Infra) tel que prévu à l'article L. 2212-2 du code de la commande publique.

Parallèlement, une étude de soutenabilité budgétaire (ESB) a été réalisée et transmise le 16 octobre dernier pour avis (consultation obligatoire) à la DDFIP de l'Oise, comme prévu à l'article L. 2212-3 du code de la commande publique.

Le rapport d'évaluation préalable du mode (EPMR) et l'étude de soutenabilité budgétaire (ESB) du projet SIMO 2 présentent les conclusions suivantes :

a) Extrait des conclusions de l'EPMR :

« Bilan global synthétisant l'évaluation préalable : avantages/inconvénients

Le marché de partenariat est très clairement le montage qui présente le meilleur bilan avantages/inconvénients sur le plan qualitatif.

Il ressort de l'analyse comparative réalisée que les marchés « globaux » (marché de partenariat et marché global de performance) se distinguent très nettement des marchés publics classiques allotés : ils présentent bien plus d'avantages, sur l'ensemble des critères de comparaison ou presque ; et les inconvénients qu'ils présentent ne sont pas de ceux qui affectent substantiellement les objectifs du SMTCO.

Le marché global de performance et le marché de partenariat présentent des avantages et des inconvénients pour partie semblables. C'est particulièrement vrai ici dans la mesure où le projet échappe aux dispositions relatives à la maîtrise d'ouvrage publique, ce qui – contrairement à ce qu'il advient habituellement – pourrait permettre au SMTCO de confier la maîtrise d'ouvrage du projet au titulaire d'un marché global de performance, et pas seulement au titulaire d'un marché de partenariat.

Ces contrats se distinguent tout de même sur un point essentiel, si bien que le marché de partenariat l'emporte en définitive quelque peu. Le marché de partenariat est le seul contrat qui permet de confier une mission globale au titulaire, en ce compris le financement (à tout le moins pour partie).

Or, l'association entre le transfert de la maîtrise d'ouvrage (et donc des risques) et la charge de financer une partie du système à réaliser emporte des conséquences importantes, au regard des risques posés par le projet et des objectifs que le SMTCO est tenu d'atteindre.

C'est vrai déjà en matière de dérapage des coûts : le marché de partenariat est celui qui est le moins exposé à un risque de cette nature.

C'est vrai aussi des engagements de performances, notamment au titre de l'adaptabilité du système, du développement durable et des engagements sur le terrain de la maintenance : le marché de partenariat est celui qui permet d'être assuré le plus sereinement du respect des engagements pris.

C'est vrai, enfin et surtout, en particulier des délais de livraison : le marché de partenariat est le mode contractuel qui apporte la plus grande garantie de ce que le système sera effectivement livré à la date prévue, et ce en considération de ce que les risques de dérapage des délais sont très faibles. Et le sujet est dans le cas présent essentiel, tant il est impératif que la continuité de service soit assurée entre le SIMO 1 et le SIMO 2.

Le marché de partenariat est également le montage le plus performant sur le plan « quantitatif » : c'est le montage qui permet d'atteindre un coût global, après prise en compte des risques, mieux maîtrisé.

Après prise en compte des risques, et notamment du risque attaché au retard en phase conception-réalisation-déploiement, la VAN (valeur actualisée nette des flux sur la durée) TTC du scénario en marché de partenariat ressort inférieure à celle du scénario en « marchés publics classiques » et en marché public global de performance : 40,8 M€ en MPa contre :

- 45,4 M€ en marchés publics classiques
- 41,9 M€ en marché public global de performance.

Ainsi mesuré, le coût du Marché de Partenariat est inférieur de :

- **10,07 % à celui du scénario marchés publics classiques ;**
- **2,51 % à celui du marché public global de performance.**

En conclusion, le scénario « marché de partenariat » présente un bilan global nettement plus favorable qu'un scénario « marchés publics classiques » ou « marché public global de performance. »

b) Extraits des conclusions de l'ESB :

L'étude de soutenabilité budgétaire (ESB) a pour objet d'évaluer les conséquences d'un contrat sur les finances publiques et la disponibilité des crédits d'une collectivité sur la durée du contrat.

« La situation financière actuelle du Syndicat, telle que traduite à partir de l'analyse du compte administratif 2018, apparaît comme étant saine. Le SMTCO affiche des marges de manœuvre confortables, avec une épargne brute s'élevant à 3,1M€ et une épargne nette, tenant compte du loyer d'investissement du SISMO, de 1,2M€ en 2018. Le poids total des loyers SISMO actuellement versés (loyer d'exploitation, loyer financier ainsi que loyer d'investissement) par le SMTCO à son partenaire, représente 34,5% de ses dépenses réelles totales.

Les indicateurs financiers témoignent de la capacité du Syndicat à assumer financièrement le contrat actuel, et ce malgré les révisions de loyers à la hausse à la suite de la passation de 8 avenants depuis 2010, année de signature de contrat PPP. »

« Le coût prévisionnel du futur contrat -

Le coût du futur marché de partenariat a été estimé en valeur actuelle nette à **39,13 M€**. Ce coût global représente sur la durée totale un coût moyen annuel de 2,7 M€, représentant 86% du niveau 2018 de la capacité d'autofinancement brute du Syndicat.

Sur la durée du contrat, fixée à 12 ans (*pour coïncider avec la durée d'amortissement des équipements*), le versement des loyers au partenaire privé représenterait un coût annuel moyen de 2,45M€, représentant 79,1% de la CAF.

Les loyers TTC ont été évalués à hauteur de :

- 1,435 M€ pour le loyer d'exploitation
- 745 K€ en moyenne pour le loyer d'investissement
- 265 K€ en moyenne pour le loyer financier

Les loyers de fonctionnement ainsi que les loyers financiers annuels s'élèveraient à des niveaux semblables aux niveaux du contrat actuel.

En ce qui concerne le loyer d'investissement, ce dernier sera amené à être sensiblement moins important étant donné les avances sur rémunération prévues à hauteur de 8 M€HT. Les investissements concernés par le SISMO 2 ont été chiffrés à 15,111M€HT. Ces avances viendraient réduire le niveau du montant à financer par emprunt du partenaire privé, soit à réduire de manière conséquente le loyer d'investissement à verser. Le niveau prévisionnel du loyer d'investissement s'établit ainsi dans nos simulations à un niveau environ deux fois inférieur au contrat précédent.

Par conséquent, le Syndicat devrait pouvoir supporter financièrement de manière aisée le nouveau contrat de partenariat. »

A la lecture de l'ESB, il ressort que le SMTCO pourra continuer à assumer financièrement un nouveau marché de partenariat pour le SISMO 2 et peut envisager d'apporter un financement pour partie, comme le nouveau code de la commande publique l'autorise désormais en marché de partenariat, diminuant ainsi les loyers d'investissement et les frais financiers pour l'avenir.

C - MARCHE DE PARTENARIAT

Pour mémoire, je vous rappelle la définition du marché de partenariat (Code de la commande publique) :

Article L. 1112-1 Marchés de partenariat : Définition

(Ordonnance n° 2018-1074 du 26 novembre 2018 portant partie législative du code de la commande publique)

« Un marché de partenariat est un marché public qui a pour objet de confier à un opérateur économique ou à un groupements d'opérateurs économiques une mission globale ayant pour objet la construction, la transformation, la rénovation, le démantèlement ou la destruction d'ouvrages, d'équipements ou de biens immatériels nécessaires au service public ou à l'exercice d'une mission d'intérêt général et tout ou partie de leur financement.

Le titulaire du marché de partenariat assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération à réaliser.

Cette mission globale peut en outre comprendre :

- 1° Tout ou partie de la conception des ouvrages, équipements ou biens immatériels ;
- 2° L'aménagement, l'entretien, la maintenance, la gestion ou l'exploitation d'ouvrages, d'équipements ou de biens immatériels ou une combinaison de ces éléments ;
- 3° La gestion d'une mission de service public ou des prestations de services concourant à l'exercice, par la personne publique, de la mission de service public dont elle est chargée. »

Exigence d'un seuil minimum de coût pour recourir au marché de partenariat : 2 millions d'euros HT minimum quand l'objet du projet porte sur des biens immatériels, des systèmes d'informations, des équipements autres que des ouvrages.

Le projet SISMO 2 satisfait à ce seuil minimum d'éligibilité au marché de partenariat.

Après avoir rappelé l'exposé du dossier ci-dessus soumis à l'avis de la CCSPL,

Le Président donne la parole aux membres de la CCSPL :

Les représentants des associations locales demandent successivement la parole :

- M. GOUJON (ALEP 60), a examiné avec intérêt le dossier soumis et pose plusieurs questions précises :
- Pourquoi le mode DSP n'est pas inclus dans l'étude comparative des modes de réalisation du projet SISMO 2 ?
 - Est-ce que le RGPD est bien pris en compte dans ce projet SISMO 2 ?
 - Dans l'étude de soutenabilité budgétaire, il s'interroge sur le montant du loyer financier.

Le Président lui répond sur ces 3 points :

- le mode DSP a été sciemment écarté de l'étude comparative des modes contractuels de réalisation car le projet SISMO 2 n'entre pas dans la catégorie des projets qui permettent à un opérateur économique contractant de se rémunérer sur les recettes d'exploitation générées par l'activité et d'assumer ainsi un risque ; en effet, tous les services Oise-mobilité sont accessibles gratuitement pour tous et sont intégralement pris en charge par le SMTCO.

- quant au Règlement Général de Protection des Données (RGPD-réglementation européenne), il est déjà appliqué dans l'actuel SISMO 1 pour respecter les données personnelles qui sont traitées

dans le système intégré d'infos voyageurs et billettique OISE Mobilité et sera bien évidemment exigé du nouvel opérateur dans le projet SISMO 2 . Les documents contractuels seront très précis à ce sujet pour garantir la protection des données personnelles des usagers utilisateurs des services du SISMO 2.

- enfin sur le 3^{ème} point, toutes les données financières prévisionnelles de soutenabilité budgétaire, produites par un cabinet financier, ont été examinées de façon approfondie par les services experts du Ministère de l'Economie et des Finances ; les loyers prévisionnels n'ont pas soulevé d'observations de leur part et semblent correspondre aux standards admis par leurs services.

M. LEISIER (APF), M. LETICHE (CDCA), M. BRIGNON (CLCV), M. LEROY (UDAF), interrogent le Président sur la conformité aux normes d'accessibilité de ce nouveau projet SISMO 2.

- le Président leur confirme que les règles d'accessibilité de tous les services SISMO 2 seront respectées comme elles le sont déjà dans le SISMO 1. Le respect de ces normes sera exigé dans les documents contractuels avec le nouvel opérateur.

Les représentants des élus locaux ont pris connaissance avec intérêt des documents d'analyse présentés en faveur du marché de partenariat et font part au Président de leur satisfaction de constater les avis favorables des organismes experts consultés (avis du ministère de l'économie et des finances – FinInfra, avis de la DDFIP Oise) lesquels les confortent dans le choix du recours au marché de partenariat pour mener à bien la réalisation du SISMO 2.

**AVIS DE LA CCSPL SUR RECOURS A UN MARCHÉ DE PARTENARIAT - PROJET SISMO 2
- EVALUATION PREALABLE – ETUDE DE SOUTENABILITE BUDGETAIRE :**

AVIS FAVORABLE A L'UNANIMITE

Dossier n°2

OBJET : EXAMEN DU RAPPORT ANNUEL D'ACTIVITE 2018 –SITE OISE - CONTRAT DE PARTENARIAT SISMO

PRESENTATION par M. LETELLIER, Président du SMTCO :

En application du dispositif de contrôle prévu pour s'assurer du respect des engagements contractuels, la société SITE OISE, partenaire privé du SMTCO dans le cadre du contrat de partenariat public/privé signé en mars 2010 pour l'opération SISMO (Système intégré de services à la mobilité dans l'Oise) a établi son rapport annuel d'activité 2018 et nous l'a remis.

En application de l'article L.1414-14 du CGCT, je vous le présente ci-après dans ses grandes lignes, accompagné de mes observations.

Pour votre complète information, l'intégralité du rapport général d'activité 2018 vous est transmis par voie dématérialisée (clé USB).

LES GRANDES LIGNES A RETENIR :

D'une manière générale, sur la période de janvier à décembre 2018, les chiffres représentatifs de l'activité de la centrale Oise Mobilité sont les suivants :

- Fréquentation et activité du centre d'appels Agence Oise mobilité :
 - ✓ 98 794 appels reçus (+2.2% par rapport à 2017).
- = Moyenne de 325 appels/jour
 - ✓ 7 101 courriels reçus et 16 139 courriels émis.

- **Gestion des réservations du Transport collectif à la demande (diminution)**
 - ✓ 75 509 missions réservées (-11.8% par rapport à 2017),
 - ✓ 83 361 personnes transportées (-13.1% par rapport à 2017),
 - ✓ 11 591 annulations (-10.3% par rapport à 2017).

- **Gestion des réclamations :**
 - ✓ 2 547 réclamations et suggestions (+36.6% par rapport à 2017).

- **Fréquentation Site internet Oise-mobilite.fr (calcul d'itinéraire multimodal, consultation des horaires temps réel des cars et bus de tous les réseaux urbains, interurbain et régional) :**
 - ✓ 1 383 227 visites en 2018 sur le site internet (+ 48.4% par rapport à 2017)
- = Moyenne de 3 790 visites/jour sur le site internet,
 - ✓ Application iPhone téléchargée 3 151 fois en 2018 (total depuis 2011 : 31 870 téléchargements),
 - ✓ Application Android téléchargée 4 337 fois en 2018 (total depuis 2017 : 17 136 téléchargements).

- **Covoiturage :**
 - ✓ 11 320 inscrits, soit une croissance de +9,4% par rapport à 2017.

A - Observations sur les rapports « techniques 2018 » de la société SITE OISE :

Au vu des documents produits par la société SITE OISE, et au vu de l'analyse produite par notre AMO technique, vous trouverez ci-dessous mes observations :

En matière de développement durable, SITE OISE respecte les objectifs de performances prévus au contrat, à savoir :

- ❖ **Part d'exécution du contrat confiée à des PME** : Pas d'observations. L'obligation contractuelle est fixée à 10% minimum du montant des dépenses engagées par le titulaire dans la phase exploitation. Le réel en 2018 est : part PME-PMI = 46.05%.

- ❖ **Observation sur l'emploi de salariés issus de quartiers défavorisés et/ou de salariés à mobilité réduite** : Pas d'observations. 1 salarié répond bien à l'exigence de l'origine d'un quartier défavorisé et 1 salarié répond à l'exigence en matière d'emploi de salariés handicapés, lesquelles permettent de respecter les engagements contractuels en excluant l'application d'une pénalité.

- ❖ **Bilan Carbone** : L'année de référence pour le calcul de la réduction de l'empreinte énergétique est 2014, première année complète pour mesurer l'exploitation du SISMO. SITE OISE ne respecte pas l'objectif contractuel de réduction de l'empreinte énergétique (en tonne équivalent carbone) de 3 % par an avec une baisse de 2% en 2018. En cas de non-respect de ces obligations contractuelles, le SMTCO peut appliquer des pénalités à SITE OISE en cas de non-respect de l'engagement en termes de réduction de l'empreinte énergétique, d'un montant de 17 euros par tonne équivalent carbone, soit une pénalité calculée à 10.71€ pour 2018. Compte tenu de la modicité de ce montant, la pénalité ne sera pas appliquée pour 2018.

Par ailleurs, un travail conjoint est mené avec SITE OISE sur la liste de biens de retour afin de mettre à jour les volumétries renseignées au début du contrat.

B - Observations sur le rapport « financier 2018 » de la société SITE OISE :

Au vu des documents financiers produits par la société SITE.OISE, et produite par notre AMO d'expertise financière, vous trouverez ci-dessous nos observations :

Trois sources d'informations transmises par Site.Oise permettent de suivre les résultats financiers de Site.Oise :

- L'annexe 15 – Plan de financement
- L'annexe 16 – Comptes prévisionnels partenaire privé
- Les annexes comptables 2018 Site Oise (Compte de résultats, Bilan et données comptables, financières et économiques du Rapport annuel 2018)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variation 2017-2018
Chiffres d'affaires nets	1 753 511	2 204 588	2 657 002	3 416 828	3 569 780	3 670 451	3 711 571	3 824 418	+2,7%
Reprises sur amortissements et provisions, transferts de charges				85 529	50 807	7 933	78 025		+100,0%
Autres produits	20 849	21 778 330	155 424	58 589	102 319	152 305	127 741	89 497	+29,9%
Produits d'exploitation	1 780 050	2 226 918	2 812 426	3 481 446	3 721 876	3 851 190	3 917 317	3 913 915	+0,5%
Charges d'exploitation	1 805 091	1 951 052	2 162 590	2 964 857	3 079 886	3 207 672	3 185 927	3 331 387	+4,2%
Résultat d'exploitation	274 959	275 866	649 836	516 589	641 990	643 518	731 390	582 528	-21,0%
Produits financiers	24 408					61		806	+8040,0%
Charges financières	214 192	216 100	249 681	245 281	310 059	282 861	245 491	169 541	-33,4%
Résultat financier	20 789	216 100	249 681	245 281	310 059	282 800	245 490	162 750	+33,7%
Résultats courants avant impôts	65 170	224 572	436 055	371 308	534 923	460 718	484 924	499 802	+7,3%

- ❖ **Les produits d'exploitation** : La structure et le niveau des produits d'exploitation varient peu par rapport à l'exercice précédent. En effet, en 2018, les produits d'exploitation s'élèvent à 3,95 M € contre 3,92M€ en 2017 (+0,9%). Ils sont composés à 97,74% du chiffres d'affaires, et à 2,26% des autres produits. En outre, l'annexe 16 donne une meilleure lisibilité à l'ensemble en isolant les refacturations internes au groupement.

Dans son rapport Site Oise Données R1414-8 CGCT – 2018, Site Oise présente le résultat des recettes accessoires par année.

Ci-dessous, le tableau présente le niveau des recettes accessoires nettes, après déduction des dépenses afférentes, de SITE.OISE :

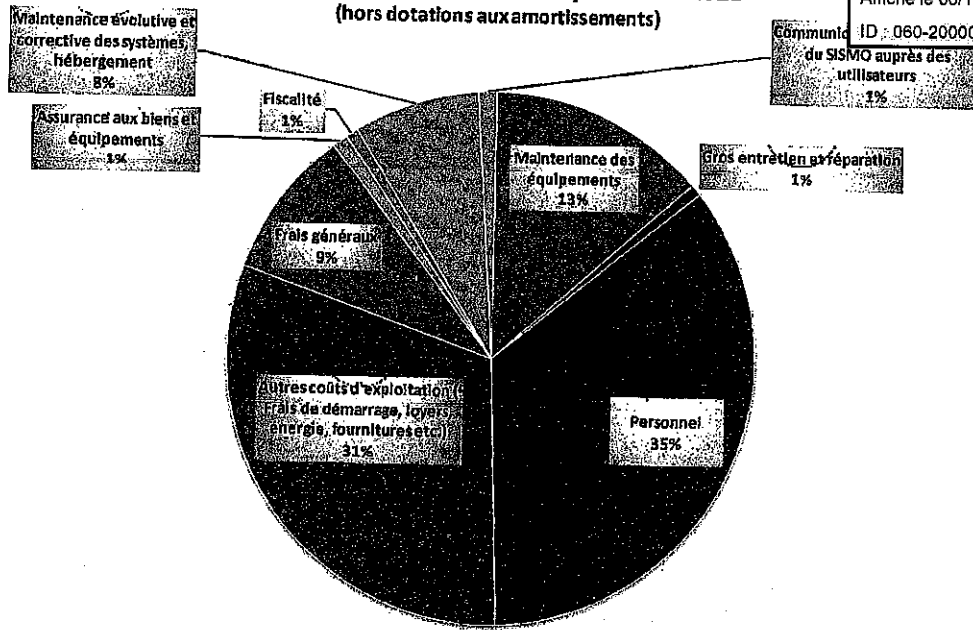
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Total général
Recettes accessoires totales	0 €	137 977 €	150 339 €	133 559 €	180 352 €	150 078 €	123 152 €	213 150 €	1 008 607 €
Dépenses accessoires totales	950 €	188 136 €	121 825 €	134 939 €	9 770 €	114 491 €	119 043 €	72 043 €	761 197 €
Salde	-950 €	-50 159 €	28 514 €	-1 380 €	80 582 €	35 587 €	4 109 €	141 107 €	247 410 €

En 2018, le solde des recettes accessoires a augmenté en se positionnant à 141 107 € contre 4 110 € en 2017. L'article 33.2 du contrat de partenariat prévoit la disposition suivante : « Les résultats positifs générés par ces services annexes, dont le montant est nécessairement variable, viendront pour moitié en déduction du loyer d'exploitation versé par le SMTCO au Titulaire sans qu'il n'y ait d'impact sur le calcul du TRI contractuel visé à l'article 36. »

Ainsi, au titre de l'exercice 2018, le montant à répartir s'élève à **70 554€**. En vertu de l'article 33.2 du contrat, le SMTCO peut bénéficier de cette recette, se traduisant par la réduction à due concurrence du loyer d'exploitation.

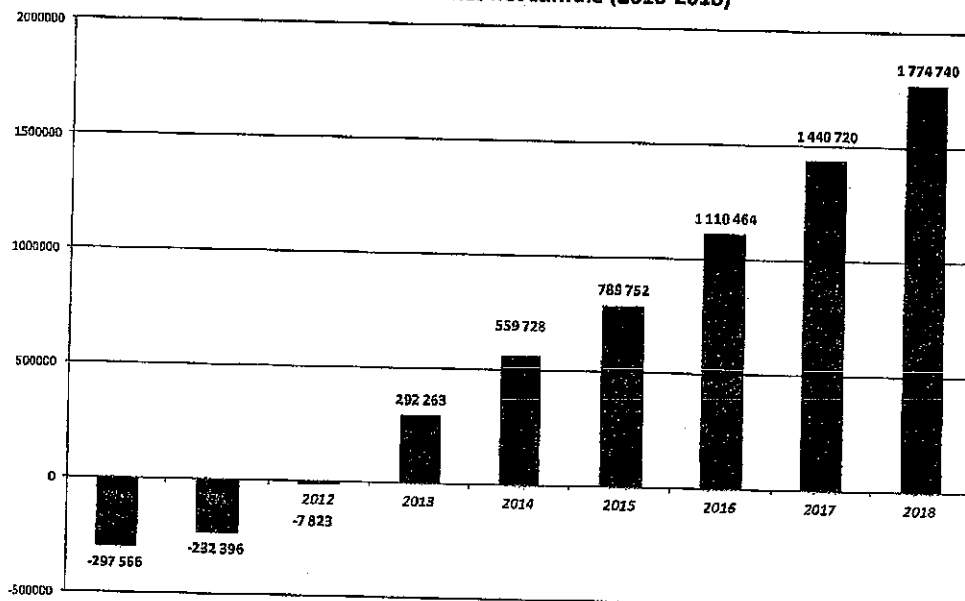
- ❖ **Les charges d'exploitation** de l'année progressent et s'élèvent à 3,4 M€ contre 3,2 M€ en 2017 (+6,4%). Hors dotations aux amortissements, les autres coûts d'exploitation et les charges de personnel représentent au total plus de deux tiers des dépenses d'exploitation. Les frais de personnel s'élèvent à 769 K € en 2018 (soit 35%) et les autres charges d'exploitation s'élèvent à 677 K € (soit 31%).

Structure des dépenses d'exploitation 2018
 (hors dotations aux amortissements)



- ❖ **L'excédent brut d'exploitation** s'élève à 1,76 M€ en 2018 contre 1,97 M€ en 2017. Cette évolution est issue d'une stagnation des produits d'exploitation couplée à une augmentation marquée des charges d'exploitation (progression des autres coûts d'exploitation, des frais généraux, des dépenses de personnel ainsi que du GER).
- ❖ **Le résultat d'exploitation** est positif pour la huitième année consécutive. Il s'élève à 562 K € en 2018, contre 730 K€ en 2017.
- ❖ **Le résultat financier** : les frais financiers s'élèvent à -164 K€ en 2018 contre - 245 K€ en 2017.
- ❖ **Le résultat net augmente progressivement sur la période.** Il s'élève à 334 K€ en 2018 contre 330 K € en 2017 (soit +1,1% par rapport à l'année précédente). Cela permet à Site Oise de générer un huitième résultat net positif et de dégager un résultat cumulé positif de 1,77 M€.

Evolution du résultat net cumulé (2010-2018)



Le Bilan :

L'examen du bilan n'appelle pas de remarques particulières. Le passif et l'actif représentent l'ensemble des éléments financiers (dette, capital, investissements).

Les sommes des investissements réalisés figurent pour son montant exact à l'actif du bilan.

A noter que la valeur nette de l'actif immobilisé de Site Oise est en 2018 de 4,1M€.

Coûts des risques supportés par SITE.OISE au titre de la répartition des risques :

Le montant cumulé des pénalités en 2018 s'élève à 713,5 M€. Cette information est confirmée dans le rapport d'activités au E.2 « Pénalités appliquées par le SMTCO » et le rapport SITE.OISE – DONNEES R1414-8 CGCT – 2018 au C.4 .

Année	Périodes d'évaluation des pénalités	Périodes d'application des pénalités	Montant des pénalités HT
2010			
2011	T3 2011	T3 2011	31 243,00
2012	T4 2011	T3 2012	29 260,00
2012	T1 2012	T3 2012	41 876,65
2012	T2 2012	T3 2012	18 326,34
2012	T3 2012	T4 2012	24 087,34
2012	T4 2012	T1 2013	43 652,63
2013	T1 2013	T2 2013	33 882,58
2013	T2 2013	T3 2013	1 090,13
2013	T3 2013	T4 2013	60 362,72
2013	T4 2013	T1 2014	14 601,00
2014	T1 2014	T3 2014	7 651,06
2014	T2 2014	T4 2014	12 530,43
2014	T3 2014	T1 2015	12 914,34
2014	T4 2014	T2 2015	23 158,00
2015	T1 2015	T3 2015	17 359,92
2015	T2 2015	T4 2015	0,00
2015	T3 2015	T1 2016	0,00
2015	T4 2015	T2 2016	4 510,53
2016	T1 2016	T3 2016	36 674,70
2016	T2 2016	T4 2016	27 503,40
2016	T3 2016	T1 2017	25 820,86
2016	T4 2016	T2 2017	52 827,84
2017	T1 2017	T3 2017	32 095,70
2017	T2 2017	T4 2017	20 103,95
2017	T3 2017	T1 2018	27 287,82
2017	T4 2017	T2 2018	13 690,11
2018	T1 2018	T3 2018	37 217,32
2018	T2 2018	T4 2018	28 954,60
Total			713 512,72

Le taux de rendement interne :

Le mode de fonctionnement de la clause TRI. L'article 36 fixe un niveau de TRI opérationnel (taux de rendement interne). Il est défini à hauteur de 8%. Ce TRI sert à s'assurer, tout au long de la durée du

Contrat, du respect de l'équilibre économique et financier, ainsi que du respect du niveau de rémunération du cocontractant du SMTCO, tels qu'ils auront été convenus à la signature du Contrat. Cependant les faits générateurs impactant le TRI sont limités dans le contrat de partenariat SISMO. La référence au TRI contractuel a été introduite uniquement pour contourner la difficulté liée à l'évolutivité du périmètre, non pour maintenir constante la rémunération du partenaire privé.

Ainsi, les cas de recours au TRI sont expressément limités :

- **En cas de modification du contrat en raison de circonstances extérieures :** Article 10 du contrat. *Indépendamment des évolutions techniques (article 29) qu'il y a lieu à réexamen des conditions techniques et/ou financières du Contrat en cas de circonstances extérieures à l'évolution des besoins du SISMO et ayant pour effet de modifier significativement l'équilibre économique du Contrat, c'est-à-dire ayant pour effet de faire varier le TRI de plus de 100 points, notamment dans les cas suivants (article 33) :*
 - en cas de modifications dans les conditions de financement obtenues par le Titulaire ;
 - en cas d'évolution de la législation et/ou de la réglementation ;
 - en cas changement de la législation fiscale et sociale affectant les charges du Titulaire.

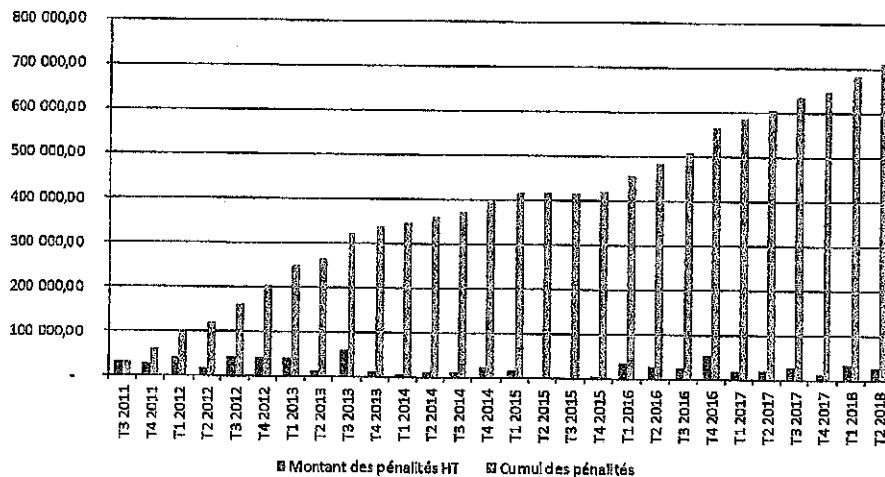
Il est procédé au réexamen des conditions techniques et/ou financières à la demande de l'une ou l'autre Partie, sur la base des justificatifs fournis par le Titulaire, à ses frais, au SMTCO.

Cette évaluation sera établie sur la base des éléments financiers prévus aux annexes 15 à 19 du Contrat.

- **lorsque les évolutions ne sont pas indispensables et que la demande émane du SMTCO (article 29).**

Dans tous les autres cas, les loyers ne sont pas ajustés. A ce titre, le mécanisme financier faisant

Evolution des pénalités



référence au TRI n'a pas vocation à se substituer à la matrice des risques.

A noter que le contrat prévoit expressément que :

- Les différentes sanctions et pénalités appliquées n'impactent pas le calcul du TRI contractuel visé à l'article 36.
- Les profits issus des recettes accessoires (article 33.2) se partagent à parts égales entre le SMTCO et le partenaire privé sans impact sur le calcul du TRI contractuel visé à l'article 36.

Il ressort de ce dispositif qu'il convient de distinguer deux TRI :

- Le TRI réel du partenaire
- Le TRI contractuel, c'est-à-dire le TRI réel corrigé de tous les éléments impactant la rentabilité de Site.Oise mais demeurant à sa charge.

TRI contractuel : TRI réel du Partenaire - pénalités - coût des risques du partenaire au titre de la matrice des risques

Pour faciliter le suivi de ce dispositif, le titulaire du contrat a l'obligation de présenter dans le rapport annuel (article 40-1-h) le coût des risques qu'il supporte au titre de la répartition des risques telle que prévue dans le contrat et la matrice des risques visée en annexe 4. Il présentera également le montant des pénalités qu'il supporte au titre du présent contrat. **Ces éléments sont précisés au titre de l'année ainsi qu'au titre des années antérieures.** La prise en compte de ces éléments permettra de passer du TRI réel au TRI contractuel.

TRI	Année 0	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	Année 9	Année 10	Année 11	Année 12
EBE	-264 862	523 560	836 810	1 273 840	1 678 291	1 670 368	1 741 519	1 968 245	1 762 788	2 076 586	2 157 118	2 275 838	506 782
IS	0	0	0	-195 942	-103 707	-104 905	-139 152	-154 538	-65 781	-107 651	-136 785	-178 844	-29 833
Investissements	-4 276 208	-3 606 600	-230 219	-687 398	-459 900	-51 401	-590 665	-500 912	-488 209	-304 003	-327 506	-161 541	-26 924
variation BFR	-43 740	677 936	-124 642	509 030	7 746	-214 015	528 819	121 756	854 684	-384 191	-697 573	-1 280 560	-176 987
Cash flow	-1 584 810	-2 405 104	481 949	959 030	1 122 430	1 300 047	1 540 515	1 494 551	1 563 482	1 280 741	995 254	704 893	273 038
TRI opérationnel	8,63%												

Le TRI affiché par le rapport financier 2018 s'élève à 8,63% contre 8,98% en 2017. La formule de calcul utilisée par SITE.OISE est conforme à la formule contractuelle.

Concernant le TRI contractuel, il est précisé dans le rapport annuel : « Il est à noter que le TRI contractuel tend à être identique au TRI réel car l'essentiel des surcoûts du groupement sont portés par CITYWAY et VIX ».

Remarques générales :

Pour la partie financière, le rapport d'activité 2018 présente des données comptables conformes aux comptes sociaux de SITE.OISE. La rentabilité du projet appréciée par le TRI reste dans l'équilibre contractuel initial.

PRESENTATION D'UN DIAPORAMA DES DONNEES D'ACTIVITE :

Pour illustrer les données du rapport, M. LETELLIER présente un diaporama qui permet plus aisément d'engager les échanges sur l'examen des données.

Notamment, est présenté un bilan des évolutions constatées sur les réseaux des AOM / AOT membres du SMTCO.

Puis, le Président LETELLIER appelle les membres de la CCSPL à s'exprimer sur ce rapport d'activité 2018 de SITE OISE, gestionnaire du SISMO :

M. LEISER (APF) fait part de l'évolution positive qu'il a pu observer sur les réseaux de transport collectifs de l'Oise avec notamment l'information diffusée aux points d'arrêts et dans les véhicules. L'affichage de la destination sur les girouettes des bus/cars est très appréciée et complète le système d'information temps réel diffusé sur les bornes d'informations voyageurs mise en œuvre dans le cadre du SISMO. La gestion des annonces sonores et visuelles dans les véhicules est également un service assuré par le SISMO.

M. LEISER regrette néanmoins le comportement de certains conducteurs qui refusent l'accès aux véhicules des personnes à mobilité réduite sous prétexte d'un manque de temps pour les accueillir à bord (déploiement de la plateforme). Le SMTCO précise que cette pratique est anormale et invite les personnes qui en sont victimes à contacter la centrale d'information voyageur Oise Mobilité pour déposer une

réclamation. Oise Mobilité, en complément de sa mission d'information usagers pour le compte des réseaux concernés afin que les autorités compétentes puissent contrôler la bonne exécution du service public rendu aux usagers.

Le numéro de la centrale d'information Oise Mobilité est le 0970 150 150 (prix d'un appel local depuis un poste fixe), ce numéro est affiché sur la carrosserie des véhicules de transports collectifs, sur l'ensemble des brochures d'informations des réseaux et sur les fiches horaires disponibles aux points d'arrêts. Les réclamations peuvent également être déposées sur Oise Mobilité.fr via le formulaire de contact <https://www.oise-mobilite.fr/fr/contact/14/Contact>.

M. LEROY (UDAF) évoque la nécessité de prendre en compte les problématiques de jonctions possibles entre les différents moyens de déplacement pour faciliter la mobilité près des points d'arrêts TC (stationnement vélo, VL, etc.). Quelles améliorations possibles ?

Le Président du SMTCO fait état des aménagement réalisés, en cours ou à l'étude avec les différentes autorités publiques membres du SMTCO, qui travaillent ensemble pour convenir d'aménagement fonctionnelle de Pôles d'Echanges Multimodaux (8 PEM prévus dans l'Oise) dans les lieux de convergence des mobilités (gares, nœuds de correspondances). Ces projets ont pour finalité de concevoir des aménagements facilitant l'intermodalité entre les différentes solutions de mobilité tout en s'inscrivant dans des projets de réaménagement urbain.

M. LEISER (APF) en profite pour s'interroger sur la pertinence du futur barreau Creil-Roissy en gare de Creil au regard de la desserte déjà existante en cars. Le représentant de la Région explique que

la prévision d'augmentation forte de fréquentation de voyageurs vers la zone d'emplois de ROISSY justifie pleinement une desserte nouvelle ferroviaire pour absorber des flux importants de nouveaux voyageurs à horizon 2024, sachant que de nombreux TER viendront emprunter ce barreau en complément des TGV. Quant aux cars, ils pourront conserver leur utilité sur des tranches horaires non couvertes par les trains.

M. GOUJON (ALEP) s'interroge sur l'augmentation des charges d'exploitation de SITE OISE (+6.4%) entre 2017 et 2018. Le SMTCO explique que l'augmentation des charges d'exploitation est liée à la passation d'avenants au contrat de partenariat qui, par l'ajout de fonctionnalités et de nouveaux services, ont augmenté les coûts d'exploitation du SISMO.

M. GOUJON souhaite des explications au sujet du bilan carbone de SITE OISE. L'année de référence pour le calcul de la réduction de l'empreinte énergétique est 2014, première année complète pour mesurer l'exploitation du SISMO. En 2018, SITE OISE n'a pas respecté l'objectif contractuel de réduction de l'empreinte énergétique fixé à 3% par an avec une réduction de 2%. A titre d'information, en 2017 SITE OISE avait dépassé son objectif contractuel avec une réduction de 12%. A ce titre le SMTCO explique que cet indicateur doit être évalué sur la durée du contrat (12 ans) pour apprécier son impact.

M. GOUJON demande s'il est possible de distinguer les réclamations des suggestions pour apprécier l'augmentation de 36.6% observée sur 2018. Le SMTCO explique que cette qualification a été ajoutée dans le rapport pour préciser que le contenu des réclamations n'est pas limité à des critiques négatives à l'encontre des réseaux mais contient aussi des suggestions qui sont examinées elles-aussi. La qualification des réclamations est complexe à mettre en œuvre compte tenu des canaux utilisés par les usagers (téléphone ou mail) et du travail manuel nécessaire pour effectuer cette catégorisation. L'activité de la centrale étant très importante, il n'est pas possible en l'état de réaliser cette opération sans dégrader la qualité de service d'accueil.

Les représentants des élus locaux ont pris acte des chiffres qui montrent l'évolution des réseaux de transports collectifs dans l'Oise et le bon fonctionnement du SISMO qui apporte des services très utiles aux usagers, aux exploitants et aux Autorités organisatrices de la mobilité.

EXAMEN PAR LA CCSPL DU RAPPORT ANNUEL D'ACTIVITE 2018 –SITE OISE - CONTRAT DE PARTENARIAT SISMO :

LES MEMBRES DE LA CCSPL PRENNENT ACTE DU RAPPORT D'ACTIVITE 2018 DE SITE OISE.

**L'ordre du jour et les questions étant épuisés,
Le président LETELLIER remercie chacun de sa participation.**

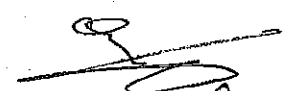

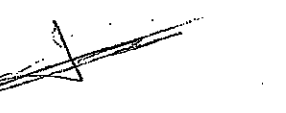
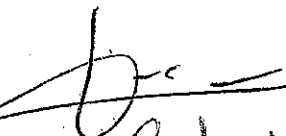





La séance est levée à 15h15.



**Alain LETELLIER
Président du Syndicat mixte
des transports collectifs de l'Oise**

**REUNION de la CCSPL DU 4 DECEMBRE 2019 - 14h00
 à Lamorlaye**

Présidence : M. Alain LETELLIER

NOM	FONCTION	SIGNATURE
Laurent GOUSON Noël LETICHE	représentant de l'association ALEP60 vice Président CJCA - APTC de l'écologie	 
Didier LEISER	Référént Générale APF France Handicap- accessibilité.	
Jean-Marie BRIGNON	représentant Union Départementale CLCV Oise	
Veday Nicolas	ARC	
Jacques DURIBAN	C Agglo Beauvaisis	
Gérard Weyn	ACSO	
Balthazar Pheux	LIANCOURT	
LEROY Michel	UNAF 60	



Comité Technique

Envoyé en préfecture le 06/12/2019

Reçu en préfecture le 06/12/2019

Affiché le 06/12/2019

ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_1-DE

EXTRAIT DU PROCES-VERBAL*Séance du mardi 12 novembre 2019***Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO)**

Monsieur le Président sollicite l'avis des membres du CT concernant le recours à un marché de partenariat pour le renouvellement du système intégré de services à la mobilité dans l'Oise – SISMO 2.

Au vu du dossier et des éléments fournis par la collectivité, les représentants des collectivités locales émettent un avis favorable à l'unanimité.

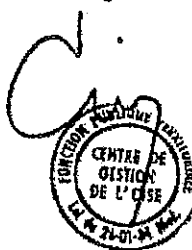
Au vu du dossier et des éléments fournis par la collectivité, les représentants du personnel émettent un avis favorable à l'unanimité.

VOTE DES COLLÈGES	Pour	Contre	Abstentions
Représentants des collectivités	4	0	0
Représentants du personnel			
CGT	2	0	0
CFDT	0	0	0
CFTC	1	0	0
FO	1	0	0
SNUTER-FSU	1	0	0

Conformément à l'article 31 du décret n° 85-565 du 30 mai 1985 (modifié par le décret n°2011-2010 du 27 décembre 2011), Vous devez informer, dans un délai de deux mois, les membres du CT des suites données à leur avis. Les avis émis par le CT sont portés, par tout moyen approprié, à la connaissance des agents.

Pour Extrait Certifié Conforme
Fait à BEAUVAIS, le 13 novembre 2019.

Pour le Président,
Son Représentant

**J. PINSSON**



FIN INFRA
Trésor

Le Directeur

Paris, le 22 novembre 2019

**Avis n°2019-03 relatif à la réalisation du projet SISMO2
du Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise**

Préambule : Cet avis porte sur le rapport d'évaluation préalable du mode de réalisation de l'opération SISMO2 du Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise transmis le 16 octobre 2019.

Cet avis est rendu en application de l'article L.2212-2 du code de la commande publique

1. Présentation générale du projet

1.1. Le porteur de projet : compétence et organisation

Le porteur de projet est le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO), établissement public local créé le 4 décembre 2006. Le SMTCO a vocation à regrouper les autorités organisatrices de transports et de la mobilité présentes sur le département de l'Oise. Au 1^{er} janvier 2019 il regroupe les 16 collectivités suivantes :

- Conseil Régional des Hauts de France,
- Conseil Départemental de l'Oise,
- Communauté d'Agglomération Creil Sud Oise,
- Agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne,
- Communauté d'Agglomération du Beauvaisis,
- Communauté de Communes des Sablons,
- Communauté de Communes de la Plaine d'Estrées,
- Communauté de Communes Thelloise,
- Communauté de Communes du Clermontois,
- Commune de Chantilly,
- Commune de Pont-Sainte-Maxence,
- Commune de Noyon,

- Commune de Liancourt,
- Commune de Crépy-en-Valois,
- Commune de Senlis,
- Commune de Lamorlaye.

Le SMTCO est chargé de trois missions obligatoires :

- Coordonner les services de transports organisés par les différentes autorités compétentes, membres du syndicat, dans un but d'intermodalité,
- Mettre en place un système d'information multimodale complété d'une centrale de réservation pour les services de transport à la demande et d'une centrale de covoiturage,
- Favoriser la création d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés.

C'est à ce titre que le SMTCO a déjà signé pour une durée de 12 ans un contrat de partenariat en 2010 (Projet SISMO1) qui arrive donc à échéance prochainement. Le syndicat considère cette opération comme extrêmement positive et souhaite renouveler cette expérience.

On rappellera que le SMTCO est une structure très légère. Il est constitué de 9 personnes :

- Une directrice générale,
- Un directeur technique,
- Une cheffe de service Finances et Marchés Publics,
- Une cheffe de service Administration générale, RH et communication,
- 3 chargés de mission transports (coordination sectorielle des réseaux de transport),
- 2 assistantes.

justifiant la présence d'une maîtrise d'ouvrage déléguée pour conduire la réalisation et l'exploitation du projet.

La maîtrise d'ouvrage stratégique du projet sera organisée comme suit :

- La directrice générale (1/3 ETP),
- Un directeur technique (1/2 ETP),
- Une cheffe de service Finances et Marchés Publics (1/4 ETP).

Elle sera assistée par 3 AMO juridique, technique et financière.

Observations de FIN INFRA:

Le SMTCO est autorisée à conclure un marché de partenariat au sens de l'article L2211-1 du code de la commande publique.

1.2. Le projet et son contexte

Dans la continuité du projet précédent, l'objet du nouveau projet est de renouveler et compléter les équipements constituant la plateforme mise à disposition des collectivités, des exploitants et des voyageurs visant à fédérer l'ensemble de l'offre transport sur le territoire de l'Oise mais aussi sur les territoires adjacents (Région Hauts de France et Ile-de-France).

Cette plateforme intègre :

- Un système billettique ;
- Un système de géolocalisation des véhicules et d'information voyageurs (embarqué et fixe) ;
- Un système d'information multimodale (SIM) ;
- Un système de gestion des transports à la demande ;
- Un système de suivi des perturbations routières ;
- Une agence mobilité chargée de la relation client.

Le nouveau projet s'inscrit dans le même périmètre mais il devra intégrer les dernières évolutions technologiques, organisationnelles et volumétriques.

- Refonte du système billettique (en particulier interopérabilité Navigo et Pass Pass (Haut de France)) ;
- Renouvellement de la Gestion temps réel ;
- Renouvellement Information voyageurs ;
- Renouvellement et enrichissement du SIM ;
- Systèmes de gestion dynamique des gares routières ;
- Renouvellement du système de comptage ;
-

Au-delà de ces aspects investissement le projet intègre naturellement une dimension exploitation-maintenance, avec en particulier :

- Le contrôle de cohérence du référentiel de données ;
- Administration de l'ensemble des systèmes ;
- Maintenance logicielle (en particulier intégration des évolutions technologiques, normatives et réglementaires) ;
- Maintenance des lecteurs billettiques ;
- Relation clientèle
-

1.3. Les objectifs du porteur de projet et ses choix d'organisation

Les objectifs fixés par le syndicat en considération de ses contraintes et objectifs pour cette opération sont les suivants :

- La fiabilité et la disponibilité du service fourni sur la période contractuelle;
- Le respect strict des délais arrêtés contractuellement ;
- La maîtrise des risques budgétaires et le respect strict des coûts.

1.4. Le périmètre du contrat et des investissements

Le périmètre confié au titulaire par le syndicat dans le cadre du marché de partenariat est le suivant :

- Conception et réalisation des solutions techniques choisies ;
- Financement d'une partie de l'investissement, étant entendu qu'il est envisagé que l'autre partie du financement soit réalisé sous forme d'avances sur rémunération ou sous forme de subventions;
- Réalisation des travaux;

- Exploitation-maintenance des plateformes ;
- Maintenance des équipements techniques en lien avec les objectifs de disponibilité et l'intégration des évolutions technologiques indispensables ;
- contrôles périodiques réglementaires.

Observations de FIN INFRA :

Le périmètre du marché de partenariat et les prestations confiées au futur titulaire n'appellent pas d'observations particulières.

Il conviendra, lors de l'appel d'offres, de préciser que les candidats disposeront de l'ensemble des données (localisation des équipements, exhaustivité et fiabilité des bases de données, volumes à traiter...) afin de ne pas donner l'impression de favoriser le cocontractant actuel.

2. Analyse comparative des modes de réalisation

2.1. L'analyse juridique

2.1.1. Conditions de seuil

L'article L. 2211-5 du Code de la commande publique dispose que « *Les acheteurs ne peuvent recourir au marché de partenariat que si la valeur de ce marché est supérieure aux seuils fixés par voie réglementaire (...)* ».

L'article R. 2211-1 du Code de la commande publique fixe ce seuil à 2 millions d'euros pour les marchés qui portent sur des biens immatériels, des systèmes d'information ou des équipements autres que des ouvrages.

Le respect de ce seuil est examiné, conformément aux dispositions de l'article R. 2211-2 du même Code au regard de la valeur du marché de partenariat, qui comprend l'ensemble de la rémunération du titulaire versée par l'acheteur, le cas échéant, les revenus issus de l'exercice d'activités annexes ou de la valorisation du domaine.

Cette valeur est celle estimée au moment de l'envoi de l'avis d'appel à la concurrence à la publication, comme le précise ce même article.

En l'espèce, ce seuil serait très largement dépassé par le coût du projet, dont la valeur anticipée du marché de partenariat serait d'environ 39 M€ TTC en valeur actualisée nette.

2.1.2. Les montages contractuels exclus

L'évaluation préalable du mode de réalisation présente l'ensemble des modes de réalisation envisageables pour la réalisation de ce projet et écarte la concession car l'opérateur ne pourra pas tirer de recettes de l'exploitation du service.

Observations de FIN INFRA :

FIN INFRA partage l'analyse faite par le syndicat concernant la concession car le SMTCO n'envisage pas de transférer au titulaire un risque d'aléa de marché.

2.1.3. Les montages contractuels retenus comme pertinents pour l'analyse

Au terme d'une analyse juridique, trois modes de réalisation sont retenus dans le cadre de l'analyse comparative :

1. Le marché public classique alloti

La nature du projet et les différentes compétences qui sont attendues avec un interfaçage très délicat à gérer rendent la solution « allotissement », dans le cas d'espèce, peu pertinente au regard des disponibilités du SMTCO pour assurer une vigilance permanente sur le management du projet (en raison, notamment, de la nécessité de lancer au moins 6 marchés distincts) et le respect impératif des délais et des coûts. Cette solution, peu adaptée au contexte, a cependant été maintenue dans l'analyse comparative.

2. le marché public global de performance (MGP)

La condition d'application de ce schéma n'est possible qu'en vue de remplir des objectifs chiffrés de performance mesurables lesquels peuvent s'exprimer notamment en termes de niveau d'activité, de qualité de service, d'efficacité énergétique ou d'incidence écologique. L'expérience antérieure du SISMO 1 devrait permettre de cerner avec une relative précision ces critères de performance. Le paiement non différé proposé par ce montage permet de limiter les coûts de financement mais restreint en conséquence le transfert de risques.

3. Le marché de partenariat (MPa)

La nature du projet est compatible avec le caractère global de ce schéma autorisant le paiement différé, le déclenchement des loyers après la validation de la livraison. Il permet par ailleurs de développer des solutions innovantes qui pourraient échapper à la perspicacité de l'acheteur tout en assumant le risque

Observations de FIN INFRA :

Les trois scénarios retenus pour l'analyse qualitative sont pertinents n'appellent pas de remarques particulières de la part de FIN INFRA.

2.2. Analyse qualitative

2.2.1. Analyse au regard des critères mentionnés par le décret du 26 mars 2016

L'article R. 2211-4 du Code de la commande publique, précise les critères qualitatifs à retenir pour faire le bilan et la comparaison du marché de partenariat par rapport aux contrats de la commande publique :

« (...) Pour démontrer que le bilan mentionné à l'article R. 2211-3 est plus favorable que celui des autres modes de réalisation de ce projet envisageables, l'acheteur procède à une appréciation globale des avantages et des inconvénients du recours à un marché de partenariat, compte tenu notamment :

1° De l'étendue du transfert de la maîtrise d'ouvrage du projet au titulaire de ce marché :

2° Du périmètre des missions susceptibles d'être confiées au titulaire :

3° Des modalités de partage de risques entre l'acheteur et le titulaire :

4° Du coût global du projet compte tenu notamment de la structure de financement envisagée.»

a. Étendue du transfert de la maîtrise d'ouvrage du projet au titulaire du marché

Compte tenu de la nature des prestations attendues en schéma global (MGP et MPa), le titulaire du contrat sera considéré « maître d'ouvrage » et assumera la responsabilité correspondante. En effet, les dispositions sur la maîtrise d'ouvrage publique ne sont, en l'espèce, pas susceptibles de s'appliquer, s'agissant d'un projet qui ne porte pas sur la construction neuve ou la réhabilitation d'un ouvrage.

En marché public classique alloti, le SMTCO indique qu'il resterait « maître d'ouvrage » même si un mandataire est mis en place. Nous comprenons qu'il assurerait ainsi la supervision et la coordination générale de tous les prestataires.

b. Périmètre des missions susceptibles d'être confiées au titulaire

En marché public classique alloti, le SMTCO indique qu'au moins 6 procédures de mises en concurrence seraient nécessaires avec pour conséquence un risque d'interface très important et une exigence de capacité d'évolution technique très complexe à gérer avec tous les intervenants.

En marché global de performance et en marché de partenariat, le périmètre des missions confiées au titulaire du contrat serait assez similaire, à l'exception du financement du projet qui ne pourrait être inclus dans le périmètre du contrat qu'en marché de partenariat. Or, le fait de confier une telle mission accroît la pression s'exerçant sur le cocontractant dès lors que le versement du premier loyer n'est déclenché que lors de la livraison conforme de l'investissement. De même la présence des fonds propres permet de conserver l'assurance du paiement des pénalités sur la durée de l'exploitation. Ainsi, cette différence de périmètre des missions constitue, dans le cadre du marché de partenariat, une meilleure garantie du respect des engagements.

c. Les modalités de partage de risques entre acheteur et cocontractant

En marché public classique alloti, la nécessaire coordination entre les différents titulaires des marchés allotis expose le SMTCO à un risque de dérive des coûts et des délais. En outre, cette multiplicité

d'intervenants ne permet pas au SMTCO de disposer de garantie sur le respect de la qualité du service et d'évolutivité de celui-ci.

En revanche, dans les deux autres montages, le risque d'interface, et donc de dépassement des coûts, sera réduit par la passation d'un contrat global. En outre, ces contrats globaux offrent des garanties de respect des performances et d'évolution du projet meilleures, dès lors qu'ils permettent de mettre à la charge du titulaire des objectifs de performance ainsi qu'une veille technologique pour assurer la non-obsolésence du système.

Comme souligné au point précédent, le marché de partenariat dispose d'un avantage important en ce qu'il accroît les incitations au respect des délais, dès lors que le paiement du titulaire, dans ce montage, n'intervient qu'à compter de la livraison du système. En outre, l'incitation au respect des performances est également accrue en marché de partenariat, dès lors que le titulaire est exposé, en cas de résiliation pour faute, à la perte des fonds propres qu'il a investis.

Observations de FIN INFRA :

L'analyse qualitative et le bilan avantages-inconvénients des critères étudiés montrent un avantage marqué des schémas MPa et MGP par rapport au marché public classique, que ce soit sur le transfert de la maîtrise d'ouvrage, le périmètre des missions confiées ou la répartition des risques.

L'allotissement implique, par nature, une certaine lourdeur procédurale qui justifie les hypothèses différentes en matière de délai retenues par le Syndicat. Il se prête par ailleurs assez mal aux marchés dans lesquels les objectifs de performance doivent tenir une place majeure et aux projets relatifs à des systèmes d'information, puisque chaque entreprise n'est responsable que des prestations objet de son lot (ce qui a d'ailleurs motivé la création des marchés globaux de performance et, avant eux, des CREM).

Le choix d'un marché global paraît au regard de l'ensemble de la grille d'analyse présentée dans le tableau du Bilan qualitatif nettement préférable au regard des caractéristiques du projet et des objectifs de la personne publique.

Le MGP et le MPa ont été comparés sur l'ensemble des critères du bilan qualitatif et si, sur plusieurs items ils sont relativement équivalents (gestion long terme, pas de risque d'interface, peu de risque de dépassement des coûts, garantie de la performance), ils diffèrent notamment sur deux points principaux : (i) le respect des performances, un peu mieux assuré en MPa, en raison du risque de fonds propres en déchéance et (ii) le risque de non-respect des délais, mieux maîtrisé également dans ce montage, en raison du préfinancement assuré par le titulaire du contrat.

Le Syndicat a considéré que la durée d'exploitation du MGP pouvait être totalement alignée sur celle de MPa (12 ans). Une telle durée pour un MGP, même si ce dernier doit faire l'objet d'une remise en concurrence régulière correspond à la pratique de marché.

Le Syndicat aurait pu à ce stade illustrer les avantages du MPa à la lueur du contrat précédent dont elle a tiré tous les bénéfices. Il est vrai, a contrario, qu'elle n'est pas en mesure d'y opposer une expérience MGP propre qui lui aurait permis de consolider son argumentaire.

In fine, le Syndicat a ici privilégié une approche prudente qui le conduit à considérer que la différence essentielle entre MPa et MGP se situe sur la garantie du respect des délais. FIN INFRA partage cette approche prudente, même s'il est théoriquement concevable (et peu fréquent en pratique) de renforcer l'incitation du titulaire d'un MGP au respect des délais en renforçant les pénalités de retard.

FIN INFRA partage donc, pour l'essentiel, le résultat de l'analyse qualitative.

2.3. L'analyse comparative des coûts

2.3.1. Périmètre

L'analyse comparative des coûts porte sur les montages en loi MOP, en marché public global de performance et en marché de partenariat.

La comparaison des trois montages est réalisée sur des périmètres comprenant la conception, l'installation, une partie du financement, l'exploitation-maintenance.

Observations de FIN INFRA

Le périmètre de l'analyse comparative n'appelle pas de remarque particulière.

2.3.2. Hypothèses de calendrier

Le calendrier estimatif envisagé par le SMTCO n'intègre pas à ce stade de risques sur les délais.

La durée d'exploitation dans tous les schémas est fixée à 12 ans à laquelle il convient d'ajouter 36 mois en MOP ou 44 mois pour les schémas globaux. Cette durée est en cohérence avec celles habituellement rencontrées dans ce type de projet. Cependant FIN INFRA considère qu'elle pourrait être laissée ouverte dans l'avis d'appel public à la concurrence (AAPC) et discutée lors du dialogue compétitif, notamment au regard de considérations relatives aux mises à jour logicielles imposées par l'évolution de la technologie et par l'évolution des besoins de la personne publique.

Phase	MOP	MGP	Mpa
	(mos)	(mos)	(mos)
TO	juil-19	juil-19	juil-19
Procédure + Etude	16	21	21
Installation	13	16	16
Tests	7	7	7
Total	36	44	44

Source : SMTCO

Dates prévisionnelles de mise en service après la VSR :

- MOP : octobre 2022
- MGP : juin 2023
- MPa : juin 2023

Observations de FIN INFRA

L'avantage du schéma MOP concernant la durée « procédure et étude » peut s'expliquer par la présence du dialogue compétitif dans les schémas globaux. Cette différence se justifie si en MOP les procédures de sélection s'effectuent en temps masqué, ce qui suppose une activité plutôt tendue de la part du SMTCO.

FIN INFRA recommande :

- d'établir un calendrier de la procédure compatible avec les attentes de la collectivité et laissant aux candidats une période raisonnable pour la préparation de leurs offres ;
- de mettre en place les moyens nécessaires permettant de tenir ces délais ambitieux et notamment d'attirer dès le début de la procédure l'attention des candidats sur l'importance du respect de ces délais ;
- de mettre en place dans la rédaction contractuelle un mécanisme incitant fortement le titulaire à respecter les délais (plafond de responsabilité élevé permettant au titulaire de prendre en charge tous les coûts directs et indirects induits par le retard en cas de retard fautif).

2.3.3. Hypothèses de coûts d'investissement

Les coûts d'investissement HT en € constant 2019 ont été évalués autour de 15 M€ HT dans les trois schémas comparés (hors coûts de financement).

Coût d'investissement et de financement en M€ HT 2019	MOP	MPG	MPa
Billettique	4.98	4.98	4.98
Info voyageurs	9.00	9.00	9.00
SIM	0.74	0.74	0.74
Gestion transport à la dde	0.21	0.21	0.21
Interfaces	0.20	0.20	0.20
Surcoût Mpa			0.15
Total Investissement (hors assurances et coûts de gestion)	15.13	15.13	15.28
Assurance	0.23	0.23	0.23
Coûts de gestion	0.40	0.30	0.30
Indemnités		0.18	0.18
TOTAL	15.76	15.84	15.99

Observations de FIN INFRA

Il a été considéré à ce stade qu'il y avait un surcoût d'investissement en MPa (programmation des études, conception/réalisation) de l'ordre de 150 K€ par rapport aux schémas en MOP et en MPG.

La nature de ce surcoût n'est néanmoins pas explicitée dans le rapport par le porteur de projet, même si l'intégration d'un certain nombre de risques pris par l'opérateur en MPa doit se refléter dans le prix (y inclus les frais de maîtrise d'ouvrage).

On aurait par ailleurs pu supposer que les coûts d'interface en MOP soient supérieurs à ceux en marché global (MPa et MGP). Par ailleurs, un surinvestissement en marché global aurait pu être envisagé afin de répondre aux exigences du syndicat en termes de performance.

2.3.4. Hypothèses de coûts d'exploitation

Les coûts d'exploitation concernent les coûts relatifs :

- aux prestations d'exploitation-maintenance confiées au titulaire du marché,
- au gros entretien renouvellement pendant les 12 années d'exploitation des ouvrages.

Le tableau ci-dessous présente le montant annuel HT de ces coûts en valeur 2019 :

Coûts annuels K€ HT 2019	MOP	MGP	MPa
Hébergement, infogérance	100	97	97
Gestion des données	344	334	334
Télécommunication	174	169	169
Maintenance	469	455	455
Coûts de gestion du projet	550	500	500
Total (HT)	1 637	1 555	1 555
GER (2 phases prévues)	200	200	200

Source : SMTCO

Pour le MGP et le MPa, le Syndicat a appliqué un coefficient de -3% sur les coûts d'exploitation-maintenance relatifs à la MOP.

Observations de FIN INFRA

FIN INFRA note que le SMTCO a retenu un coefficient d'optimisation de 3% des charges d'exploitation en marché global (MPa et MGP) par rapport à un schéma en marchés publics allotis. S'il est attendu d'un marché global qu'il permette de penser en coût global et donc d'optimiser certaines charges, il est toutefois regretté que le porteur de projet n'ait pas détaillé les raisons le conduisant à retenir un coefficient d'optimisation dans le cadre des montages en marchés globaux et que l'hypothèse retenue (3%) n'ait pas été documentée.

Concernant les coûts internes annuels de gestion et de suivi des marchés (350 K€ dans les 3 montages comparés), FIN INFRA n'a pas compétence à émettre des observations, l'organisation de ce suivi appartenant au porteur de projet.

FIN INFRA note enfin que le SMTCO ne semble pas avoir intégré de coûts de gestion spécifique à la structure ad-hoc créée par l'opérateur privé dans le cadre de ce projet (comptabilité, commissariat aux comptes, assurances...).

2.3.5. Recettes de valorisation

Si le principe des recettes de valorisation est admis par la collectivité, celles-ci n'ont pas été intégrées à la simulation à ce stade.

2.3.6. Indexation des coûts

Indexation annuelle	%
SYNTEC (main d'œuvre)	1,5%
Maintenance - GER	1%

Source: SMTCO

Observations de FIN INFRA

Les hypothèses d'indexation annuelle sont cohérentes sur la base d'évolution des indices sur un temps long (10 ans)

2.3.7. Hypothèses de financement

En schéma MOP et MGP, l'évaluation préalable indique que le Syndicat est en mesure d'autofinancer la moitié de l'investissement (8M€), la part restante (8,8M€) étant financée par emprunt dans les conditions suivantes :

Taux de base : 1%

Marge : 20bp

Taux de financement public	1,20%
----------------------------	-------

En schéma MPa, le Syndicat envisage un financement corporate adossé à une cession de créance sur la base d'un gearing de 90/10.

En phase d'investissement

- *Préfinancement*

Taux de référence	0%
Marge bancaire	50bp
Taux all-in	0,50%

En phase d'exploitation

- *Dette projet*

Taux de référence	1,00%
Marge bancaire	150bp
Taux all-in	2,50%

- *Dette cédée et acceptée*

Taux de référence	1,00%
Marge bancaire	80bp
Taux all-in	1,80%

- *Fonds propres*

TRI : 6% après IS

Le Syndicat envisage des avances sur rémunération à hauteur de 8M€

Il en résulte un taux moyen pondéré de 2,35%

Observations de FIN INFRA

Sur les conditions de financement

Les taux de base retenus sont supérieurs aux taux actuels de marché aujourd'hui constatés pour des maturités de 12 ans. Toutefois, compte tenu du très faible actuel niveau des taux, l'intégration d'une marge prudentielle pour l'ensemble des facilités dans les 3 schémas permet de se prémunir partiellement contre une hausse des taux.

Concernant les marges bancaires prises en compte dans l'analyse, ces dernières sont dans l'ensemble assez en phase avec le marché, à l'exception des conditions de marge en période d'investissement dans le montage en MPa (la marge de 50 bps retenue semble nettement sous-évaluée alors que cette facilité de préfinancement est en risque projet)

Enfin, si la marge de 20 bps retenue par le porteur de projet dans le cadre d'un emprunt directement souscrit par le Syndicat dans les montages MOP & MGP peut sembler faible, Fin Infra considère qu'il est de la responsabilité du porteur de projet de se rapprocher du marché pour obtenir une

cotation des conditions auxquelles le SMTCO pourrait prétendre pour une dette d'une maturité de 12 ans. FIN INFRA ne se prononce donc pas sur la marge retenue en considérant qu'elle reflète les conditions que pourraient obtenir le Syndicat.

Sur la structure de financement

En MPa, Si la structure de financement proposée est classique en phase de construction, la participation du Syndicat sous forme d'avances (50% du coût d'investissement) a pour conséquence de réduire sensiblement le niveau de fonds à risque en période d'exploitation (fonds propres et/ou dettes).

Si cette approche est financièrement optimisante pour la collectivité (diminution du besoin de financement privé pour l'opérateur, diminution de la TVA payée sur le coût du financement), elle a pour conséquence de déresponsabiliser les financeurs en période d'exploitation et donc potentiellement la valeur ajoutée du financement privé.

FIN INFRA recommande à minima de veiller à ce que les financements à risque perdurent pendant toute la durée du projet (fonds propres et/ou dette en risque projet) et que ces financements soient réellement exposés.

Dans son analyse, et à lecture des échéanciers de loyers, FIN INFRA comprend que ces versements sont judicieusement étalés entre la signature et la VSR, ce qui permet de mettre pleinement sous tension le cocontractant pendant la phase la plus risquée du projet (la phase de construction) et de bénéficier des avantages attendus d'un financement privé en phase de construction (monitoring notamment).

2.3.9. Fiscalité

La TVA :

Dans les trois schémas, l'approche retenue est une récupération de la TVA via le FCTVA sur l'investissement, la maintenance et le GER l'année suivant la date de paiement.

Le Syndicat récupère la TVA via le FCTVA en année N+1 sur la partie investissement de la redevance d'investissement et de financement et sur l'avance sur loyer versée.

En revanche, en MPa, la TVA payée sur la part financement de la redevance d'investissement et de financement et sur les charges d'exploitation ne font l'objet d'aucune récupération.

Les taxes en période d'exploitation

Concernant la Contribution Economique Territoriale (CET)

Elle est supportée par le partenaire privé (MPa) et non le Syndicat qui ne dispose pas des biens et n'exerce pas une activité concurrentielle.

Concernant l'Impôt sur les sociétés

L'IS à un taux de 25% a été pris en compte dans le schéma en marché de partenariat (niveau de taux prévu en 2022).

Observations de FIN INFRA

FIN INFRA valide les taxes retenues dans le cadre de l'analyse comparative. Toutefois, si le rapport précise que l'impôt sur les sociétés et la Contribution Economique Territoriale sont dues en marché de partenariat, il serait utile que le rapport précise dans quelle partie des loyers payés par le SMTCO sont intégrés ces impôts.

2.4. Les coûts complets

2.4.1. Comparaison du coût global avant prise en compte des risques

Sur la base des différentes hypothèses formulées ci-avant, le total des flux en euros actualisés au taux de financement public de 1,20% sur la durée du contrat est le suivant :

	MOP	MGP	MPa
AVAN, sans prise en compte des risques en M€ TTC 2019	40,14	38,85	39,31
Δ (M€)	1,29	0,00	0,46
Δ (%)	3%		1%

Sources: SMTCO

Hors prise en compte des risques, le marché global de performance est le plus performant, avec un écart actualisé de 1,29 M€ avec le montage MOP et de 0,46M€ par rapport au montage MPa.

Le montage MOP s'avère ainsi le plus coûteux, ce qui résulte des coûts d'exploitation supérieurs aux autres schémas, et dominant l'effet des coûts de financement en MPa.

L'avantage du MGP est principalement dû :

- au coût du financement public inférieur au coût moyen pondéré du financement en MPa ;
- A l'absence de TVA sur les frais financiers sur la totalité du financement ;
- au calendrier de récupération de la TVA plus favorable en MGP qu'en MPa (récupération de la quasi-totalité de la TVA sur l'investissement les premières années du marché vs une récupération lissée sur la durée du contrat en MPa).

Le loyer prévisionnel pour la collectivité est de 2,47M€ TTC (à comparer au 3,27M€ pour le SISMO1).

Observations de FIN INFRA

En MPa, malgré le versement d'avances sur rémunération représentant 55% du coût d'investissement, limitant ainsi les coûts de financement, le coût global de ce schéma, est, avant prise en compte des risques, supérieur à celui du MGP.

Cette situation est usuelle, et s'explique principalement par un coût du financement qui, malgré ces avances, reste supérieur en marché de partenariat par rapport à celui en MOP et en MGP auquel d'ajoute la non-récupération de la TVA sur les intérêts financiers en MPa.

2.4.2. Comparaison du coût global après prise en compte des risques

La méthode mise en œuvre pour la valorisation des risques repose sur la détermination de la probabilité d'occurrence de chacun des risques (quelle est la probabilité pour que ce risque survienne ?) ainsi que sur l'évaluation de la sévérité des risques (quel est l'impact du risque si ce dernier survient?). Il a été retenu une loi de distribution discrète pour l'estimation de la sévérité des risques compte-tenu de la surface financière limitée du projet, conformément aux recommandations de FIN INFRA

Le bilan de la valorisation des risques donne :

Risques (M€ HT)	MOP	MGP	MPa
Délais	1.74	1.36	0.6
Dérive coûts équipement	0.12	0.04	0.04
Dérive coûts exploitation	1.43	0.50	0.50
Risque financement	0.84	0.84	0

Source: SMTCO

Le SMTCO a considéré que le risque de taux en MPa était négligeable en MPa du fait des hypothèses prudentielles prises dans la simulation (taux moyen pondéré à 2,35%). En revanche ce risque persiste dans les schémas de maîtrise d'ouvrage publique.

	MOP	MGP	MPa
VAN sans prise en compte des risques en MC TTC 2019	40.14	38.85	39.31
VAN avec prise en compte des risques en MC TTC 2019	45.38	41.87	40.81
Impact risques (ITC)	5.24	3.02	1.50
Δ (MC)	4.57	1.06	
Δ (%)	11%	3%	

Sources: SMTCO

Après prise en compte des risques, les schémas en MGP et en MOP présentent un coût global en valeur actualisée respectivement supérieur de 3% et 11% par rapport au schéma MPa.

Observations de FIN INFRA

FIN INFRA partage dans l'ensemble les conclusions de l'analyse des risques, même si certaines hypothèses et arguments avancés auraient pu mieux différencier le marché de partenariat du MGP.

2.4.3. Tests de basculement

Pour mesurer la robustesse de la comparaison, le SMTCO a fourni, comme demandé par FIN INFRA, des tests permettant de déterminer la valeur à partir de laquelle l'avantage quantitatif du marché de partenariat ne serait plus vérifié par rapport au coût global du MGP.

Les résultats de ces tests sont les suivants :

Test de basculement	Augmentation nécessaire
Coûts d'exploitation	10%
Coûts de maintenance	15%
Frais financiers	37%
Coûts d'investissement	12%

Source: SMTCO

Ces résultats démontrent la robustesse de l'avantage démontré par le MPa.

Observations de FIN INFRA

FIN INFRA valide cette conclusion

3. Conclusions de l'analyse comparative

L'évaluation préalable du mode de réalisation fait apparaître un bilan plus favorable pour le montage MPa. Par ailleurs les conditions de l'efficacité économique du recours à ce type de montage sont réunies pour procéder à la réalisation du SISMO2.

- d'une part, l'analyse comparative démontre, d'un point de vue qualitatif comme quantitatif un bilan avantages - inconvénients favorable au MPa, notamment au regard des caractéristiques du projet.
- d'autre part, le recours au MPa est justifié en ce qu'il est globalement plus avantageux que les autres solutions de gestion du projet, en termes de coûts, de délais, de partage des risques.

Ensuite, l'analyse du coût global et la quantification des différents risques applicables au projet font apparaître que le coût global du MPa est plus avantageux que dans l'hypothèse d'une réalisation du projet en loi MOP ou en MGP.

Observations de FIN INFRA

FIN INFRA partage dans l'ensemble la conclusion de l'analyse comparative des trois schémas.

Néanmoins FIN INFRA recommande au SMTCO de veiller (i) à sécuriser contractuellement le coût d'investissement pour éviter toute dérive, (ii) à vérifier via un sourcing que les conditions de financement proposées sont compétitives, et (iii) à mener une politique de suivi des taux dynamique pour cristalliser les taux à un moment opportun pour optimiser le coût global du financement.

4. Avis et recommandations de FIN INFRA

Le présent avis porte sur l'évaluation préalable du mode de réalisation du projet SISMO2 du département de l'Oise.

Pour l'analyse comparative, les trois schémas suivants ont été retenus :

- un schéma en maîtrise d'ouvrage public (MOP) c'est-à-dire à la passation de marchés allotés pour chaque phase du projet (conception/fourniture/ développement/déploiement, exploitation, maintenance);
- un schéma de marché de partenariat (MPa) portant sur la conception/ fourniture/ développement/déploiement, l'exploitation, la maintenance, tout ou partie du financement;
- un schéma en marché global de performances (MGP) portant sur la conception/fourniture/développement/déploiement, l'exploitation, la maintenance.

Sur le périmètre comparatif retenu par le Syndicat, l'analyse qualitative montre que le schéma MPa est préférable au schéma en MOP et en MGP au regard notamment de la volonté du SMTCO de recourir à un montage global permettant (i) le respect du calendrier et des coûts, (ii) la réponse à un besoin de transfert de maîtrise d'ouvrage, (iii) le transfert des risques de la maîtrise d'ouvrage au titulaire (gestion des interfaces, phasage) et (iv) le respect de la performance et la disponibilité de la plateforme.

L'analyse quantitative repose sur des évaluations de coûts (investissement, exploitation/ maintenance, GER, financement) et des hypothèses macro-économiques qui sont dans l'ensemble bien détaillées et cohérentes avec les standards de marché.

Sur la base de ces hypothèses, la comparaison en termes de VAN est à l'avantage du schéma en MGP avant prise en compte des risques (écart de 1% avec le MPa et 3% avec la MOP). La valorisation des risques, plus importante dans les schémas en MOP et MGP, modifie le résultat. Après prise en compte des risques, les schémas en MOP et MGP présentent un coût global en valeur actualisée supérieur respectivement de 11% et 3% à celui d'un schéma MPa.

Au regard de l'analyse, le marché de partenariat présente le meilleur bilan et répond aux problématiques du projet et aux objectifs du SMTCO.

Si le Syndicat fait le choix de recourir à un schéma marché de partenariat, FIN INFRA lui recommande :

- **De veiller aux bonnes conditions de réversibilité des données de la plateforme actuelle et de la prise de connaissance de ces informations par tous les candidats ainsi que, de manière générale, de veiller au respect de l'égalité entre les candidats dans l'hypothèse où le titulaire actuel du contrat, ou ses actionnaires, seraient à nouveau candidats à l'attribution du nouveau contrat ;**
- **De constituer une équipe de dialogue disposant de compétences techniques, juridiques et financières ;**
- **D'établir un calendrier de la procédure compatible avec les attentes du SMTCO et laissant aux candidats une période raisonnable pour la préparation de leurs offres ;**
- **De veiller à l'optimisation des conditions de financements obtenues et d'effectuer si besoin un benchmark préalable auprès d'établissements bancaires ;**
- **D'autoriser le titulaire du marché de partenariat à exercer, sous le contrôle du SMTCO, des activités susceptibles de générer des recettes annexes ;**
- **De veiller à ce que la documentation contractuelle soit précise quant aux limites de prestation et de responsabilité du titulaire.**

Le Directeur

Directeur de FIN INFRA

Jean BENSAÏD

Jean BENSAÏD



Envoyé en préfecture le 06/12/2019
 Reçu en préfecture le 06/12/2019
 Affiché le 06/12/2019
 ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_1-DE
 Beauvais, le 2 décembre 2019

DIRECTION GÉNÉRALE DES FINANCES PUBLIQUES

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DES FINANCES PUBLIQUES DE L'OISE
 PÔLE COLLECTIVITÉS LOCALE, FISCALITÉ ET RECouvreMENT
 SERVICE COLLECTIVITÉS LOCALES
 2 RUE MOLIERE – BP 80323
 60021 BEAUVAIS CEDEX

Affaire suivie par : Christian LERAY
 christian.leray@dgfip.finances.gouv.fr
 Téléphone : 03 44 06 35 18

Réf : SPL-2019-61

Le Directeur départemental des finances publiques
 de l'Oise

à

Monsieur le Président du Syndicat mixte des
 transports collectifs de l'Oise

Objet : Etude de la soutenabilité budgétaire d'un projet de marché de partenariat

Références : Ordonnance n°2015-899 du 23 juillet 2015 - Décret d'application n°2016-360 du 25 mars 2016

Monsieur le Président,

Par courrier en date du 16 octobre 2019 vous m'avez sollicité, pour avis, sur la soutenabilité budgétaire d'un projet de marché de partenariat pour le projet SISMO 2 (Système Intégré de Services à la Mobilité sur le département de l'Oise).

Ce projet fait suite au marché de partenariat en cours.

Votre demande est conforme aux dispositions prévues par la loi et constituée de l'étude préalable du mode de réalisation (EPMR) et l'étude de soutenabilité budgétaire (ESB) intégrant une présentation de la situation financière actuelle de la collectivité ainsi qu'une dimension prospective de la situation financière (incluant les impacts du projet).

Le coût du marché de partenariat a été estimé à 39,13 millions d'Euros. Une durée d'exploitation de 12 ans a été retenue pour le contrat de partenariat. L'étude est basée sur les 3 volets du marché prévisionnel à savoir un coût d'exploitation du service, un coût en matière d'investissement et enfin un volet financier relatif à la rémunération du partenaire, titulaire du marché.

Après examen de votre dossier, l'étude de soutenabilité budgétaire produite par vos services n'appelle pas de remarque particulière tant sur l'analyse financière rétrospective que sur les différents volets de l'étude prospective.

Veuillez recevoir, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Pour le Directeur départemental des finances publiques de l'Oise,
 L'administratrice des finances publique adjointe

Carmen NICODEME

SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS COLLECTIFS DE L'OISE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

DU COMITE SYNDICAL

Lors de sa réunion du **4 décembre 2019**,

Le Comité syndical dûment convoqué par son Président par lettre en date du **18 novembre 2019**,

Le quorum et les procurations ayant été vérifiés,

En présence de 13 membres titulaires et de 4 suppléants représentant 4 titulaires empêchés.

Titulaires : M. Alain LETELLIER, M. Jacques DORIDAM, M. Gérard WEYN, M. Rémy RUFFAULT, M. Nicolas LEDAY, M. Pierre DESLIENS, M. Christian VAN PARYS, M. Guy LAFOREST, M. Jean-Claude PELLERIN, M. Lionel GUIBON, M. Daniel GUEDRAS, M. Jean-Noël GURDALA, M. Thierry BALLINER.

Titulaires porteurs de procuration :

- M. Alain LETELLIER : pouvoir de Mme Martine BORGOO
- M. Jacques DORIDAM : pouvoir de M. Robert CHRISTIAENS
- M. Nicolas LEDAY : pouvoir de M. Arnaud DUMONTIER
- M. Jean-Claude PELLERIN : pouvoir de M. Xavier ROBICHE
- M. Lionel GUIBON : pouvoir de M. Gérard AUGER

Suppléant représentant un titulaire empêché :

- M. Didier RUMEAU, suppléant de Mme Anne-Sophie FONTAINE
- M. Jean-Marie LAVOISIER, suppléant de M. Philippe MARINI
- M. Michel SPEMENT, suppléant de M. Bruno FORTIER
- M. Michel TRIAL, suppléant de M. Stéphane DESEINE

Etaient excusés : Mme Anne-Sophie FONTAINE, Mme Manoëlle MARTIN, M. Daniel LECA, Mme Claire MARAIS-BEUIL, M. Gérard DECORDE, Mme Martine BORGOO, M. Gérard AUGER, Mme Caroline CAYEUX, M. Robert CHRISTIAENS, M. Frédéric TANGUY, M. Philippe MARINI, M. Michel ARNOULD, M. Denis VANHOUTTE, M. Bruno FORTIER, M. Xavier ROBICHE, M. Arnaud DUMONTIER, M. Stéphane DESEINE.

Secrétaire de séance désigné : M. Nicolas LEDAY

Délibérant conformément à l'article L. 1424-30 du CGCT et à l'article 8-2-2 des statuts du syndicat mixte,

A délibéré sur le rapport CS SMTCO 2019 12/04- 2 relatif au :

CONVENTION PARTENARIALE D'ECHANGES ET D'INTEROPERABILITE SMTCO/HDFM

APRES avoir entendu l'exposé du Président du syndicat mixte, et en avoir débattu,

Envoyé en préfecture le 06/12/2019

Reçu en préfecture le 06/12/2019

Affiché le 06/12/2019

SLO

ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_2-DE

ADOpte à l'unanimité les conclusions suivantes :

- **AUTORISE** le Président à signer la convention partenariale d'échanges et d'interopérabilité SMTCO/HDFM, ci-annexée.



Alain LETELLIER
Président du syndicat mixte
des transports collectifs de l'Oise

**CONVENTION PARTENARIALE
d'échanges de données et d'interopérabilité
billettique**

entre

**Hauts de France Mobilités
(HDFM)
et
le Syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise
(SMTCO)**

ENTRE

HAUTS DE FRANCE Mobilités, représenté par son Président, autorisé à signer la présente convention par délibération du Comité Syndical en date du

ci-après dénommé "HDFM" d'une part,

ET

Le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO), représenté par son Président, autorisé à signer la présente convention par délibération du Comité Syndical en date du 4/12/2019

ci-après dénommé "SMTCO" d'une part,

1. Article 1 - Dispositions générales

1.1. **Préambule : objectif du partenariat**

Sur le périmètre de la nouvelle Région Hauts de France créé en 2015, il existe deux syndicats mixtes de type SRU. Le SMTCO a été créé en 2007 à l'initiative du Département de l'Oise et regroupe l'ensemble des AOT/AOM (16 actuellement) sur le périmètre de l'Oise. Le SMIRT a lui été créé en 2009 à l'initiative de l'ex Région Nord-Pas de Calais. Le SMIRT est devenu Hauts-de-France Mobilités en 2018 en intégrant 4 AOM du Département de l'Aisne.

Les deux syndicats ont depuis longtemps collaboré, dans un premier temps en matière de partage d'expérience. C'est ainsi qu'en 2014 les élus du SMIRT se sont rendus à Beauvais à la rencontre de leurs homologues de l'Oise. Ce fut l'occasion de découvrir la plateforme SISMO et le mode de financement du SMTCO.

Les Présidents des deux syndicats se sont rencontrés en octobre 2018 pour échanger sur la complémentarité des centrales SISMO et Pass Pass. Ils ont convenu de renforcer leur partenariat en matière d'information voyageur et de billettique.

C'est ainsi qu'en juillet 2019, les deux syndicats ont procédé à l'échange de leur données horaires et tarifaires permettant depuis SISMO d'accéder au référentiel de données de Pass Pass et depuis passpass.fr d'accéder aux données de l'Oise.

Les deux syndicats souhaitent poursuivre leur convergence en matière d'interopérabilité billettique. Dans la perspective du renouvellement prévu à horizon 2022 de son système billettique commun aux AOT/AOM de l'Oise, le SMTCO s'oriente dans le choix de rejoindre la communauté billettique Pass Pass qui équipe depuis 2019 le TER de l'ensemble des Hauts de France.

Ce choix de convergence nécessite de partager avec le SMTCO, les protocoles d'interopérabilité de la communauté billettique Pass Pass. La qualité de syndicat mixte de type SRU du SMTCO ne lui permet pas de rejoindre Hauts-de-France Mobilités en qualité de membre. La présente convention vise en conséquence à arrêter les modalités d'intégration du SMTCO à la gouvernance de la communauté billettique Pass Pass.

1.2. **Objet de la présente convention :**

La présente convention a pour objet de préciser les engagements, les modalités du travail en commun de HDFM et du SMTCO, de façon à assurer la définition des conditions et modalités d'une interopérabilité entre systèmes billettiques et d'échanges entre systèmes d'informations voyageurs multimodaux à l'échelle du territoire des Hauts de France, dans le respect des compétences souveraines des différentes parties.

2. Article 2 : Durée de la convention.

La présente convention entre en vigueur à compter de sa signature et pour une durée de 2 ans.

Sauf dénonciation expresse avec un préavis de 2 mois, elle sera reconduite par tacite reconduction pour de nouvelles périodes de même durée.

La présente convention partenariale pourra être résiliée par anticipation, à la demande de l'une ou l'autre partie, sur préavis de 2 mois.

3. Article 3 : Moyens mis en place.

Pour la réalisation de l'objet de la convention défini à l'article 1, les parties s'engagent à mettre en place les moyens suivants :

3.1 -Partage des données d'informations voyageurs

Les deux syndicats ont formalisé des règles d'échange pour l'utilisation des données transports (théoriques dans un premier temps) de Oise Mobilité vers PassPass d'une part et de PassPass vers Oise Mobilité d'autre part dans l'objectif d'effectuer des calculs d'itinéraires étendus sur les deux systèmes d'informations voyageurs multimodaux. Ce partage d'information vertueux offre la possibilité aux deux systèmes d'information de proposer un niveau de service supérieur pour les usagers. Les modalités de mise à disposition de ces données sont définies dans la Note technique d'échange de données théoriques entre Oise Mobilité et PassPass, jointe en Annexe de la présente convention.

3.2 – Travail d'intégration à la communauté billettique Pass Pass – mise à disposition de moyens utiles

Le SMTCO a engagé, dans la perspective du renouvellement de son système billettique SISMO à horizon 2022, un travail de convergence technique vers le Référentiel d'interopérabilité billettique régional PassPass.

Pour ce faire, le SMTCO doit pouvoir accéder à l'ensemble de la documentation technique du Référentiel PassPass nécessaire à la réalisation de ce travail et participer aux réunions utiles.

Le Syndicat HDFM étant chargé de l'administration de ce Référentiel billettique régional mettra à disposition du SMTCO la documentation technique utile actuelle et sa mise à jour, l'associera aux réunions techniques du groupe billettique qu'il anime avec ses conseils. Le syndicat

HDFM accordera au SMTCO un droit d'usage des clés billettiques régionales Passpass et de la plateforme de test billettique régionale.

3.3 Moyens matériels et financiers

Les parties s'appuieront sur les moyens matériels et financiers existant dans leur service respectif.

Toutefois, au titre des charges assumées par le syndicat HDFM comme prévu au paragraphe 3.2 ci-dessus, le SMTCO lui versera une participation financière de 18 000€/an.

4. Article 4 : Clauses de confidentialité

Les informations, documents ou outils présentés par chacune des deux parties restent la propriété respective de chacun. Leur diffusion ou utilisation ne peuvent se faire que dans le cadre de l'objet de cette convention.

Leur diffusion ainsi que leur utilisation par des tiers ne pourront se faire qu'avec l'accord exprès de l'une ou l'autre des parties signataires concernées.

Le SMTCO s'engage à respecter les accords de confidentialité du Référentiel Documentaire billettique Pass Pass.

5. Article 5 : Bilan annuel du partenariat

Un bilan annuel des travaux collaboratifs HDFM et SMTCO, objets de la présente convention, sera établi conjointement par les Directeurs (rices) des deux parties et sera transmis aux Présidents respectifs des deux entités signataires.

6. Article 6 - Litiges

Tout litige relatif à l'application de cette convention sera porté devant le tribunal administratif territorialement compétent.

Cette saisine ne pourra cependant valablement intervenir qu'après un constat d'échec de tout règlement du litige par conciliation entre les parties.

7. Article 7 - Résiliation

En cas de non-respect par l'une ou l'autre partie des engagements contractualisés, la présente convention pourra être résiliée, à l'initiative

de l'une ou l'autre des parties après envoi préalable d'une mise en demeure dans un délai de 15 jours.

Fait à, le
en 2 exemplaires

<p>Pour le Syndicat Mixte Transport des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO),</p> <p><i>Le Président</i></p> <p>Alain LETELLIER</p>	<p>Pour le Syndicat Mixte Hauts de France Mobilités (HDFM),</p> <p><i>Le Président</i></p> <p>Franck DHERSIN</p>
---	---

Envoyé en préfecture le 06/12/2019

Reçu en préfecture le 06/12/2019

Affiché le 06/12/2019



ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_2-DE

SISMO - Note technique - Echange de données entre Oise Mobilité et Pass Pass

Définie conjointement entre le gestionnaire de Oise Mobilité (SITE OISE) et le gestionnaire de Pass Pass (HDF Mobilités)

■
Note technique

■
Référence : 20191122-
SISMO_Note_technique_Echange_de_données_entre_OiseMobilité_et_PassPass

[Sommaire]

A. Objet	3
B. Dépose de données de Oise Mobilité	3
B.1 Description	3
B.1.1 Format attendu	3
B.1.2 Liste des partenaires (susceptible de revisions – cf §.D).....	3
B.1.3 Compte FTP pour la dépose des données de Oise Mobilité	4
C. Dépose de données de PassPass	4
C.1 Description	4
C.1.1 Format attendu	4
C.1.2 Liste des partenaires (susceptible de revisions – cf §.D).....	4
C.1.3 Compte FTP pour la dépose des données de PassPass	5
D. Révision	5
E. Mention des paternités :	6

A. Objet

L'objet de ce document est de formaliser les règles d'échange de données transports théoriques de Oise Mobilité vers PassPass d'une part et de PassPass vers Oise Mobilité d'autre part dans l'objectif de permettre d'effectuer des calculs d'itinéraires étendus sur les deux systèmes.

B. Dépose de données de Oise Mobilité

B.1 Description

Le gestionnaire du système d'information multimodal de Oise Mobilité (Cityway) met à disposition les données théoriques de Oise Mobilité actuellement actives au format GTFS sur le serveur FTP défini au paragraphe B.1.3 au plus tard le 5 de chaque mois à 17h00. Les données seront donc disponibles pour import pour PassPass le 5 de chaque mois à 17h00.

Pour éviter les problématiques d'import et de validation de la donnée entrante ainsi que la cohérence des données mis à disposition et celles visibles sur le site oise-mobilité.fr, les données exportées sont issues du référentiel de Oise Mobilité en exploitation et non pas des données fournies par les partenaires de Oise Mobilité.

Les fichiers seront supprimés du FTP après consommation.

B.1.1 Format attendu

Les données sont au format GTFS.

Le jeu de données de chaque partenaire de Oise Mobilité est déposé à la racine du FTP dans un fichier zip contenant directement les fichiers .txt du format GTFS (pas d'imbrication de fichiers ZIP).

Le nom du fichier ZIP reste inchangé entre deux fournitures (ni modification de nom, ni horodatage).

B.1.2 Liste des partenaires (susceptible de revisions – cf §.D)

Nom du partenaire	Nom du fichier
Réseau Interurbain de l'Oise (Région Hauts de France)	CG60L1.GTFS.zip CG60L2.GTFS.zip CG60L3.GTFS.zip
Réseau Régional de Transport (lignes routières) (Région Hauts de France)	LRRL1.GTFS.zip LRRL2.GTFS.zip LRRL3.GTFS.zip
Corolis - C.A. du Beauvaisis	TUB.GTFS.zip
TIC - AlloTIC - A.R. de Compiègne	TIC.GTFS.zip
STAC - Agglomération Creil Sud Oise	STAC.GTFS.zip
DUC - Chantilly	DUC.GTFS.zip
Sablons Bus - C.C. des Sablons	SABLONS.GTFS.zip
TUM - Pont-Sainte-Maxence	TUM.GTFS.zip
CYPRE - Crépy-en-Valois	SCOL CREPY.GTFS.zip
TUS - Senlis	TUS.GTFS.zip

Lib'Bus - Noyon	NOYON.GTFS.zip
Le Bus - C.C. du Clermontois	SITCAC.GTFS.zip
La Navette - Lamorlaye	LAMORLAYE.GTFS.zip

B.1.3 Compte FTP pour la dépose des données de Oise Mobilité

URL : fxp.cityway.fr
 Login : sismo_export
 Mot de passe : RCXEkxxBg^*W2nV6\$DTw

C. Dépose de données de PassPass

C.1 Description

Le gestionnaire du système d'information transport de PassPass met à disposition les données théoriques de PassPass actuellement actives au format GTFS sur le serveur FTP défini au paragraphe C.1.3 au plus tard le 5 de chaque mois à 17h00.
 Les données seront donc disponibles pour import pour Oise Mobilité le 5 de chaque mois à 17h00.

Pour éviter les problématiques d'import et de validation de la donnée entrante, les données exportées sont issues du référentiel Pass Pass en exploitation et non pas des données fournies par les partenaires Pass Pass.

Les fichiers seront supprimés du FTP après consommation.

C.1.1 Format attendu

Les données sont au format GTFS.

Le jeu de données de chaque partenaire Pass Pass est déposé à la racine du FTP dans un fichier .zip contenant directement les fichiers .txt du format GTFS (pas d'imbrication de fichiers ZIP).

Le nom du fichier ZIP reste inchangé entre deux fournitures (ni modification de nom, ni horodatage).

C.1.2 Liste des partenaires (susceptible de revisions – cf §.D)

Nom du partenaire	Code CW du partenaire	Nom du fichier
Transvilles_SIMOUV – Syndicat Intercommunal de Valenciennes	HDF_SIMOUV	1_GTFS-ST-CPP.zip
OSCAR_DTSl62 – Direction des Transports Scolaires du Pas-de-Calais	HDF_DTSl62	3_GTFS-ST-CPP.zip
IMAG'IN_SITAC – Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération de Calais	HDF_SITAC	4_GTFS-ST-CPP.zip
TADAO_SMTAG – Syndicat Mixte des Transports d'Artois-Gohelle	HDF_SMTAG	7_GTFS-ST-CPP.zip
Évéole_SMTD – Syndicat Mixte des Transports du Douaisis	HDF_SMTD	8_GTFS-ST-CPP.zip

Envoyé en préfecture le 06/12/2019
 Reçu en préfecture le 06/12/2019
 Affiché le 06/12/2019
 ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_2-DE

ARTIS_CUA – Communauté Urbaine d'Arras	HDF_CUA	9_GTFS-ST-CPP.zip
STIBUS_SMTUS – Syndicat Mixte des Transports urbains de la Sambre	HDF_SMTUS	11_GTFS-ST-CPP.zip
Marinéo_CAB – C.A. de Boulogne	HDF_CAB	12_GTFS-ST-CPP.zip
TUC Cambresis_CAC – C.A. de Cambrai	HDF_CAC	13_GTFS-ST-CPP.zip
Mouvéo_CAPSO – C.A du Pays de Saint-Omer	HDF_CAPSO	14_GTFS-ST-CPP.zip
DK'Bus_CUDGL – Communauté Urbaine de Dunkerque Grand Littoral	HDF_CUDGL	18_GTFS-ST-CPP.zip
Arc-en-Ciel 1_DTSI59 – AeC1 – Direction des Transports Scolaires du Nord	HDF_DTSI59AeC1	19_GTFS-ST-CPP.zip
Arc-en-Ciel 2_DTSI59 – AeC2 – Direction des Transports Scolaires du Nord	HDF_DTSI59AeC2	20_GTFS-ST-CPP.zip
Arc-en-Ciel 3_DTSI59 – AeC3 – Direction des Transports Scolaires du Nord	HDF_DTSI59AeC3	21_GTFS-ST-CPP.zip
Arc-en-Ciel 4_DTSI59 – AeC4 – Direction des Transports Scolaires du Nord	HDF_DTSI59AeC4	22_GTFS-ST-CPP.zip
Ilévia_MEL – Métropole Européenne de Lille	HDF_MEL	23_GTFS-ST-CPP.zip
Ametis – Communauté d'Agglomération d'Amiens	HDF_AMETIS	39_GTFS-ST-CPP.zip
Bus Pastel (C.A du Saint Quentinnois – CASQ)	HDF_STQUENTIN	156_GTFS-ST-CPP.zip
Oiseau Bleu – Péronne	HDF_PERONNE	147_GTFS-ST-CPP.zip
TUS (Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais -SITUS)	HDF_TUS	160_GTFS-ST-CPP.zip
TACT (Transports de l'Agglomération de Chauny-Tergnier) (Communauté d'Agglomération de Chauny Tergnier La Fère)	HDF_TACT	162_GTFS-ST-CPP.zip
Villéo-Retzo (Communauté de Communes Retz-en-Valois)*		
Fablio (C.A de la Région de Château-Thierry – CARCT)*		
BAAG (Bus d'Abbeville Agglomération) (C.A de la Baie de Somme)	HDF_ABBEVILLE	119__GTFS-ST-CPP.zip
TUL (C.A du Pays de Laon)*		
SMALIM (Syndicat Mixte des Aéroports de Lille et Merville) – Navette aéroport de Lille	HDF_SMALIM	301_GTFS-ST-CPP.zip
DTSI80 – Réseau interurbain de la Somme	HDF_DTSI80	GTFS_COM_DTSI80.zip
DTSI02 – Réseau interurbain de l'Aisne	HDF_DTSI02	GTFS_COM_DTSI02.zip

Les données DTSI80 et DTSI02 ne seront pas fournies par PassPass mais par la région HDF, contrairement aux autres données.

C.1.3 Compte FTP pour la dépose des données de PassPass

URL : fxp.cityway.fr
 Login : smirt_import
 Mot de passe : uWSb!KHYsj39hSX7stAw

D. Révision

Les systèmes d'information Oise Mobilité et Pass Pass peuvent être amenés à évoluer (ajout, suppression de partenaires par exemple).

Afin de planifier les modifications ayant un impact sur ces systèmes, un délai de prévenance doit être prévu :

- Ajout d'un partenaire : 3 mois

- Suppression d'un partenaire : 1 mois
- Modification du nom de fichier d'un partenaire : 1 mois

E. Mention des paternités :

Les données théoriques de Oise Mobilité sont mises à disposition sous licence ouverte ETALAB (<https://www.oise-mobilite.fr/fr/open-data/169/OpenData/Index>), étant précisé que la mention obligatoire de paternité de l' « information » à respecter par le réutilisateur est « source : Oise Mobilité » accompagnée de la date de sa dernière mise à jour. Pour HDFM, l'indication de la date de dernière mise à jour est en cours d'analyse avec son prestataire.

Les données théoriques de Pass Pass sont mises à disposition au SMTCO étant précisé que la mention obligatoire de paternité de « l'information » à respecter par le réutilisateur est « source : Pass Pass »

L'affichage de la paternité (source : Oise Mobilité) sera mentionné dans les résultats d'itinéraire à côté du nom du réseau ainsi que dans les horaires des lignes et des arrêts.

Le SMTCO et HDFM conviennent d'utiliser les données mises à disposition pour la seule finalité du fonctionnement de leurs calculateurs d'itinéraires respectifs, à savoir www.oise-mobilite.fr et www.passpass.fr.

Cette note technique a été établie et réalisée conjointement par le gestionnaire de Oise Mobilité et par Hauts-de-France Mobilités (gestionnaire de Pass Pass).

SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS COLLECTIFS DE L'OISE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

DU COMITE SYNDICAL

Lors de sa réunion du **4 décembre 2019**,

Le Comité syndical dûment convoqué par son Président par lettre en date du 18 novembre 2019,

Le quorum et les procurations ayant été vérifiés,

En présence de 13 membres titulaires et de 4 suppléants représentant 4 titulaires empêchés.

Titulaires : M. Alain LETELLIER, M. Jacques DORIDAM, M. Gérard WEYN, M. Rémy RUFFAULT, M. Nicolas LEDAY, M. Pierre DESLIENS, M. Christian VAN PARYS, M. Guy LAFOREST, M. Jean-Claude PELLERIN, M. Lionel GUIBON, M. Daniel GUEDRAS, M. Jean-Noël GURDALA, M. Thierry BALLINER.

Titulaires porteurs de procuration :
M. Alain LETELLIER : pouvoir de Mme Martine BORGEO
M. Jacques DORIDAM : pouvoir de M. Robert CHRISTIAENS
M. Nicolas LEDAY : pouvoir de M. Arnaud DUMONTIER
M. Jean-Claude PELLERIN : pouvoir de M. Xavier ROBICHE
M. Lionel GUIBON : pouvoir de M. Gérard AUGER

Suppléant représentant un titulaire empêché :

- M. Didier RUMEAU, suppléant de Mme Anne-Sophie FONTAINE
- M. Jean-Marie LAVOISIER, suppléant de M. Philippe MARINI
- M. Michel SPEMENT, suppléant de M. Bruno FORTIER
- M. Michel TRIAL, suppléant de M. Stéphane DESEINE

Etaient excusés : Mme Anne-Sophie FONTAINE, Mme Manoëlle MARTIN, M. Daniel LECA, Mme Claire MARAIS-BEUJL, M. Gérard DECORDE, Mme Martine BORGEO, M. Gérard AUGER, Mme Caroline CAYEUX, M. Robert CHRISTIAENS, M. Frédéric TANGUY, M. Philippe MARINI, M. Michel ARNOULD, M. Denis VANHOUTTE, M. Bruno FORTIER, M. Xavier ROBICHE, M. Arnaud DUMONTIER, M. Stéphane DESEINE.

Secrétaire de séance désigné : M. Nicolas LEDAY

Délibérant conformément à l'article L. 1424-30 du CGCT et à l'article 8-2-2 des statuts du syndicat mixte,

A délibéré sur le rapport CS SMTCO 2019 12/04- 3 relatif au :

RAPPORT ANNUEL D'ACTIVITE 2018 – SITE OISE - CONTRAT DE PARTENARIAT SISMO

APRES avoir entendu l'exposé du Président du syndicat mixte, et en avoir débattu,

Envoyé en préfecture le 06/12/2019

Reçu en préfecture le 06/12/2019

Affiché le 06/12/2019

SLO

ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_3-DE

ADOpte à l'unanimité les conclusions suivantes :

- **PREND ACTE** du rapport annuel d'activité 2018 de SITE OISE présenté en annexe 1.

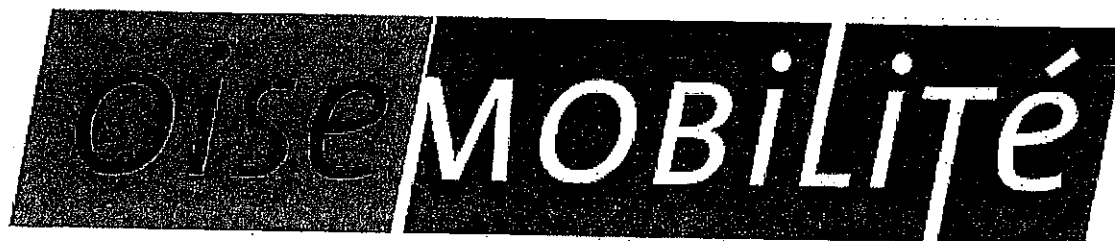
- **APPROUVE** les observations de l'annexe 2 qui seront notifiées au partenaire.

L'intégralité du rapport général d'activité 2018 et ses annexes ont été transmis par voie dématérialisée (clé USB) aux membres du Comité syndical.



Alain LETELLIER
Président du syndicat mixte
des transports collectifs de l'Oise

Site.Oise



RAPPORT D'ACTIVITE

2018



Période : janvier 2018 – décembre 2018

Référence :

SITE.OISE - RAPPORT D'ACTIVITE - 2018 - V2.docx

SOMMAIRE

A. OBJET ET CONTEXTE	3
A.1. OBJET	3
A.2. CONTEXTE	3
A.3. PERIMETRE.....	4
A.4. ACTUALITE DE LA PERIODE.....	5
A.5. VERIFICATIONS DE SERVICE DE LA PERIODE.....	8
B. SERVICES ET EXPLOITATION DU SISMO	9
B.1. CENTRALE D'APPELS ET DE RESERVATIONS DES TCAD.....	9
B.2. SOUS SYSTEME SITE INTERNET.....	15
B.3. SOUS SYSTEME SIV SOL	26
B.4. SOUS SYSTEME BILLETTIQUE	28
C. COMMUNICATION ET PROMOTION DU SISMO ET DE LA MARQUE OISE	35
MOBILITE	35
C.1. PARTENARIAT COROLIS	35
C.2. AUTRES ACTIONS	42
C.3. CREATIONS ET PRODUCTIONS	44
C.4. REVUE BUDGETAIRE 2010-2018.....	45
D. BILAN SOCIAL DE LA SOCIETE	46
D.1. RESSOURCES HUMAINES	46
D.2. EFFECTIFS ET REPARTITION	46
D.3. PREVISIONS EN MATIERE D'EMPLOI	49
D.4. SITUATION COMPAREE HOMMES / FEMMES	49
D.5. OBLIGATIONS LIEES AU CONTRAT	51
E. DONNEES REQUISES AU TITRE DE L'ARTICLE 40	52
E.1. RAPPORT DU COMMISSAIRE AUX COMPTES	53
E.2. PENALITES APPLIQUEES PAR LE SMTCO.....	53
E.3. INDICATEURS CORRESPONDANT A LA PART D'EXECUTION CONFIEE A DES PME	54
E.4. INVENTAIRE DES BIENS DE RETOUR ET DES BIENS DE REPRISE DU CONTRAT	54

A. OBJET ET CONTEXTE

A.1. OBJET

En mars 2010 le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO) a confié au groupement CITYWAY-ERG la construction et l'exploitation du Système Intégré de Services à la Mobilité dans l'Oise (SISMO). CITYWAY et VIX ont donc créé la société de projet SITE.OISE qui assure le financement et l'exploitation du SISMO.

Un premier rapport « SITE.OISE - DONNEES R1414-8 CGCT - 2018 - v1 » a été transmis au titre des obligations prévues à l'article R. 1414-8 du CGCT. Il présentait les données comptables, financières et économiques ainsi que les indicateurs prévus à l'article R. 1414-8 du CGCT et disponibles à la date de transmission.

Le présent rapport dresse le bilan d'exploitation de Site.Oise pour 2018 tel que défini à l'article 40 du contrat de partenariat.

Il vise à rendre compte des services mis en place ainsi que des conditions d'exploitation des services délivrés sur la base d'indicateurs quantitatifs et qualitatifs : disponibilité, fonctionnement et usage des services, ressources humaines, techniques, financières et partenariales y concourant, de son organisation ainsi que de ses impacts.

Nous appelons l'attention du lecteur sur le fait que l'assemblée générale au cours de laquelle les comptes 2018 seront approuvés aura lieu fin juin 2019. Si les données du présent rapport devaient être modifiées suite à cette assemblée générale, une nouvelle version en serait produite.

A.2. CONTEXTE

Le contrat de partenariat public privé SISMO a été notifié le 24 mars 2010.

Un avenant n°1 au contrat initial a été notifié le 17 juin 2011 suite à une demande d'avenant n°1 du SMTCO.

Un avenant n°2 a été notifié le 29 juin 2012 suite à une demande d'avenant n°2 du SMTCO.

Un avenant n°3 a été notifié le 21 novembre 2013 suite à une demande d'avenant n°3 du SMTCO.

Un avenant n°4 a été notifié le 6 juin 2014 suite à une demande d'avenant n°4 du SMTCO.

Un avenant n°5 a été notifié le 19 juin 2015 suite à une demande d'avenant n°4 du SMTCO.

Un avenant n°6 a été notifié le 22 mars 2016 suite à une demande d'avenant n°6 du SMTCO.

Un avenant n°7 a été notifié le 22 mars 2017 suite à une demande d'avenant n°7 du SMTCO.

Un avenant n°8 a été notifié le 28 juin 2018 suite à une demande d'avenant n°8 du SMTCO.

A.3. PERIMETRE

Le SISMO intègre les réseaux des autorités organisatrices des transports présentes sur le territoire du département de l'Oise.

- Le Département de l'Oise
- La Région Hauts-de-France
- La Communauté d'Agglomération du Beauvaisis (CAB)
- La Communauté de l'Agglomération Creil Sud Oise (ACSO)
- Communauté d'Agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne.
- La Communauté de Communes des Sablons
- La commune de Liancourt
- La commune de Chantilly
- La commune de Pont Sainte-Maxence
- La commune de Noyon
- La commune de Crépy en Valois
- La commune de Senlis
- Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise

AOT déléguées dont les réseaux de transports sont intégrés dans le projet :

- La Communauté de Communes Thelloise (CCT)
- La Communauté de Communes du Plateau Picard (CCPP)

A.4. ACTUALITE DE LA PERIODE

A.4.1. Evolution des services de transport

Les évolutions ou restructurations des réseaux de transports en 2018 sont détaillées dans les annexes « AGENCE », « TAD », « SIV » et « BILLETTIQUE ».

A.4.1.1. Nouveaux services de transport des partenaires

Rézo Pouce

- 1^{er} octobre 2018 : Démarrage du nouveau service sur le réseau ACSO.
- Août 2018 : Démarrage du service sur le territoire de la communauté de communes du Plateau Picard.
- A partir de fin 2018 : mise en place de Rezo Pouce sur les communes du PNR.

A.4.1.2. Restructuration/évolution des services transports

TIC et Allotic – ARC

- 9 avril 2018 : suppression de la ligne 20 AlloTIC, intégrée à la ligne 13 AlloTIC.
- 9 avril 2018 : ajout de 2 services supplémentaires en début et fin de journée sur la ligne ARC Express.
- 3 septembre 2018 : ajout de l'arrêt Résidence Universitaire à Compiègne sur la ligne ARC Express.
- 3 septembre 2018 : Création ligne 6 sur le réseau TIC.
-

ACSO

- 5 mars 2018 :
 - Réseau PSO Transports : Lancement de la nouvelle offre de transport (modifications des lignes Ambre et Rubis).
 - Réseau STAC : Modification de la ligne Résago 3.
- Harmonisation des réseaux STAC et PSO Transports et modification des horaires d'été.
- Septembre 2018 :
 - Réseau PSO Transports : modifications horaires de la ligne Ambre.

Corollis – CAB

- 27 août 2018 : Nouveaux horaires sur tout le réseau.
- 21 décembre 2018 : Renommage de l'arrêt « Hôtel de ville » en « Beauvais Centre » depuis l'aéroport de Tillé pour les lignes « 6 » et « Navette aéroport ».

DUC - Chantilly

- 3 avril 2018 : Retrait de la desserte du quartier Victor Hugo mis en œuvre en octobre 2017. L'arrêt Mairie desservi à nouveau sur toutes les courses. Ajustement des horaires.
- 29 octobre 2018 : Perturbations du réseau en raison des travaux des ponts sur les canaux.

LeBus - SITCAC

- A partir du 26 mars 2018 : Horaires de la ligne 1 modifiés en raison de travaux dans la ville de Clermont (printemps/été) :
 - Du 26 mars au 3 septembre 2018 : travaux avenue des déportés.
 - Du 22 mai et 22 juin 2018 : travaux dans la rue Béthencourtel entraînant des perturbations pour la desserte des arrêts de la rue.

TUS - Senlis

- 9 avril au 15 août 2018 : Travaux impactant la ligne 3.

Lib'Bus - Noyon

- 2 janvier 2018 : mise en place du nouveau réseau urbain Lib'Bus (passage de 3 à 7 lignes) avec un nouvel exploitant.
- 14 mai 2018 : ajout d'un système de « desserte GARE » afin de créer des courses express vers la gare de Noyon.

Cypré - Crépy-en-Valois :

- 1^{er} décembre 2018 : renouvellement du marché et ajout de 2 nouveaux arrêts « La Passerelle » et « Centre commercial ».

Pass Thelle Bus - CC Thelloise

- 16 juillet 2018 : Mise en place de la nouvelle offre du service TAD.

A.4.1.3. Arrêt des services transports**TADAM - CCPP**

- 31 juillet 2018 : Arrêt du TADAM.

A.4.2. Faits marquants

L'année 2018 a été marquée par :

A.4.2.1. Evènements météorologiques

- Du 6 au 9 février 2018 et le 12 février 2018 : intempéries neige et verglas sur l'ensemble du département qui ont entraîné de fortes perturbations des transports sur plusieurs réseaux urbains et interurbains.
- 19 mars 2018 : Intempérie - Neige tombée dans la nuit du dimanche 18 mars 2018 au lundi 19 mars 2018. Le site internet a subi un ralentissement entre 7h30 et 9h du matin en raison d'une hausse de fréquentation.
- 21 novembre 2018 : Perturbation météo - Verglas.

A.4.2.2. Mouvements sociaux et manifestations

- Du 2 au 5 février 2018 : Grève Corolis avec cependant un faible impact sur le réseau.
- 19 au 20 mars 2018 : Mouvement social sur le réseau régional – Secteur Oise.
- 22 et 23 mars 2018 : Début de la grève perlée SNCF.
- Tout le mois d'avril 2018 : Grève perlée SNCF.
- 14 au 16 mai 2018 : Mouvement social chez l'exploitant Cabaro transports interurbains et Corolis.
- 17 novembre : Début des manifestations des gilets jaunes.
- 30 novembre : Mouvement social STAC.
- 6 et 7 décembre : Manifestation des lycées à Beauvais, puis Compiègne.
- 10 au 13 décembre : Interruption du service STAC et de la ligne AMBRE (PSO Transports) à la suite de manifestations.
- 14 décembre : Manifestation à Compiègne. Perturbation du réseau TIC.

A.4.2.3. Rentrée scolaire

- Juin 2018 : Activation du lien vers le site d'inscription scolaire 2018-2019 du réseau interurbain de l'Oise.
- Septembre 2018 : Rentrée scolaire. Hausse de l'activité de la centrale d'appel et de la maintenance du matériel billettique.

A.4.2.4. Autres

- 19 mars 2018 : Envoi par erreur d'un TGP par Keolis destiné uniquement à l'exploitation à l'ensemble des usagers de l'Oise (message contenant des données personnelles à caractère sensible).
- 29 mars 2018 : Installation d'une nouvelle borne de rechargement et de consultation au kiosque de Corolis.
- 16 avril 2018 : migration du protocole TLS en version 1.2 sur le site internet. Conflit avec les paiements TIPI (non résolu à fin 2018).
- 8 août 2018 : Site Internet et Optycall indisponibles entre 8h et 9h.
- 16 août 2018 : Ouverture de la réservation sur le site internet Oise Mobilité pour les TCAD d'ACSO Résabus et Résago.
- 23 août 2018 au 5 septembre 2018 : Les statistiques de Google Analytics ne comptabilisent plus les données de fréquentation du site internet. Le rétablissement des données a été effectif au 6 septembre 2018.
- 27, 30 et 31 août 2018, 1^{er} et 3 septembre 2018 : Panne du calculateur d'itinéraires du site internet.
- Novembre 2018 : Lenteurs constatées sur l'ensemble du système billettique.
- 24 décembre 2018 : Gratuité temporaire de 15 jours du réseau Le Bus pour fêter ses 4 ans.

A.5. VERIFICATIONS DE SERVICE DE LA PERIODE

A.5.1. Services du contrat initial

Tous les services du contrat initial ont été réceptionnés en 2014.

A.5.2. Services liés aux avenants

Plusieurs services demandés dans le cadre d'avenants ont été réceptionnés courant 2018 :

- Phase 22 de l'avenant n°6 réceptionnée le 15 janvier 2018.
- Phase 25 de l'avenant n°6 réceptionnée le 4 octobre 2018 (Sortie de VSR).
- Phase 28 de l'avenant n°7 réceptionnée le 25 janvier 2018.
- Phase 31 de l'avenant n°7 réceptionnée le 25 janvier 2018.
- Phase 32 de l'avenant n°8 réceptionnée le 20 septembre 2018 (Mise en service).
- Phase 36 de l'avenant n°8 réceptionnée le 3 juillet 2018 (Mise en service).
- Phase 37 de l'avenant n°8 réceptionnée le 29 octobre 2018 (Mise en service).

B. SERVICES ET EXPLOITATION DU SISMO

B.1. CENTRALE D'APPELS ET DE RESERVATIONS DES TCAD

B.1.1. Services mis en place

L'agence Oise Mobilité a été mise en exploitation au service du public le 26 juillet 2010.

Situé au 19, rue Pierre Jacoby à Beauvais, le centre de contact, opéré par l'agence de mobilité est accessible de 8h00 à 19h00 du lundi au samedi sans interruption (hors jours fériés et dimanches) au

0970 150 150



Par téléphone, mail, Internet, fax, courrier ou visite physique :

- Informations avant ou au cours des déplacements : Lignes, horaires, tarifs, perturbations anticipées ou ponctuelles, modalités pratiques
- Transport à la demande :
 - Enregistrement des clients, prise de réservations
 - Communication des feuilles de route aux transporteurs
 - Rappels des clients en cas de perturbations
 - Statistiques périodiques pour les transporteurs et AOT
- Informations relatives au système billettique (niveau 1)
- Gestion des réclamations, suggestions, objets perdus et des demandes diverses
- Gestion des perturbations et informations du public :
 - Alimentation du site Internet
 - Informations contextuelles en pré-décroché
- Edition de statistiques
- Assistance et réponses aux demandes sur les offres de covoiturage



En entrée d'appels, un serveur vocal interactif permet d'informer en pré-décroché des éventuels événements remarquables : perturbations, actualités...

B.1.2. Usages et activité du centre d'appels

Les rapports d'activité de l'agence témoignent des volumétries suivantes :

REEL	S2 -2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Appels reçus sur le 0970 150 150	46 015	66 871	79 654	83 628	80 225	82 954	90 840	96 640	98 794
TOTAL Appels reçus	46 015	66 871	79 654	83 628	80 225	82 954	90 840	96 640	98 794
Contact - Accueil physiques Agence	207	1 070	1 613	945	2 338	2 312	2 392	1 470	2 494
Contact - Courriers « Oise Mobilité » reçus	6	54	46	35	56	19	23	23	64
Contact - Courriels reçus sur @oise-mobilite.fr	80	788	1 109	1 943	4 068	4 438	5 586	1 923	7 101
Contact - Fax reçus (03.44.05.33.08)	2	14	7	4	3	2	0	5	2
Contact - Appels émis	12 218	27 665	10 099	16 873	16 280	15 228	13 963	8 505	7 349
Contact - Courriels émis par @oise-mobilite.fr	4 657	8 217	9 795	11 923	14 390	17 159	15 740	24 315	16 139
Contact - Courriers « Oise Mobilité » émis	44	446	413	335	336	392	260	314	271
Contact - fax émis – estimation	4 500	4 056	2 716	2 677	2 657	2 661	2 801	1 638	269
TOTAL Autres contacts	21 714	42 310	25 798	34 735	40 128	42 211	40 765	38 193	33 689
TOTAL Tous contacts	67 729	109 181	105 452	118 363	120 353	125 165	131 605	134 833	132 483

Ces données n'incluent pas :

- les contacts administratifs, publicitaires ou ne concernant pas les services de l'agence (appels via lignes physiques, courriers administratifs, ...).
- les SMS et mails transmis aux partenaires et usagers saisis dans TGP en cas de perturbation.
- les SMS et mails transmis aux usagers pour confirmer les horaires de prises en charge dans le cas des réservations TCAD sous Optycall.

Par rapport aux hypothèses de contacts à traiter selon l'offre initiale, l'avenant n°1 et l'avenant n°3, les chiffres de l'activité réelle constatée font apparaître les excédents de contacts suivants :

- | | |
|---------------------------|----------------------------------|
| - 15 084 contacts en 2010 | - 29 043 contacts en 2015 |
| - 36 545 contacts en 2011 | - 33 623 contacts en 2016 |
| - 29 261 contacts en 2012 | - 34 935 contacts en 2017 |
| - 37 997 contacts en 2013 | - 30 612 contacts en 2018 |
| - 24 231 contacts en 2014 | |

Le nombre d'appels reçus a augmenté de 2.23% entre 2017 et 2018, alors que le nombre d'appels émis poursuit sa diminution avec une baisse de 13,6% pour la même période.

Cette baisse est due au fait que, depuis janvier 2017, toutes les transmissions concernant les TCAD des réseaux Sablons Bus et Pass Thelle Bus se font principalement par l'envoi de courriels.

Par ailleurs, on constate que le nombre de courriels émis et reçus diminue de 11,4% entre 2017 et 2018.

Le nombre de courriels reçus a été multiplié par 3,7. Ces indicateurs sont saisis manuellement par les conseillers. L'action en place en 2018 a permis d'améliorer la saisie manuelle. Par ailleurs, une partie de l'augmentation du nombre de courriels reçus provient de la réception des feuilles de routes des TAD transmises directement par l'outil de réservation.

Le nombre de courriels émis a diminué de 33,6%.

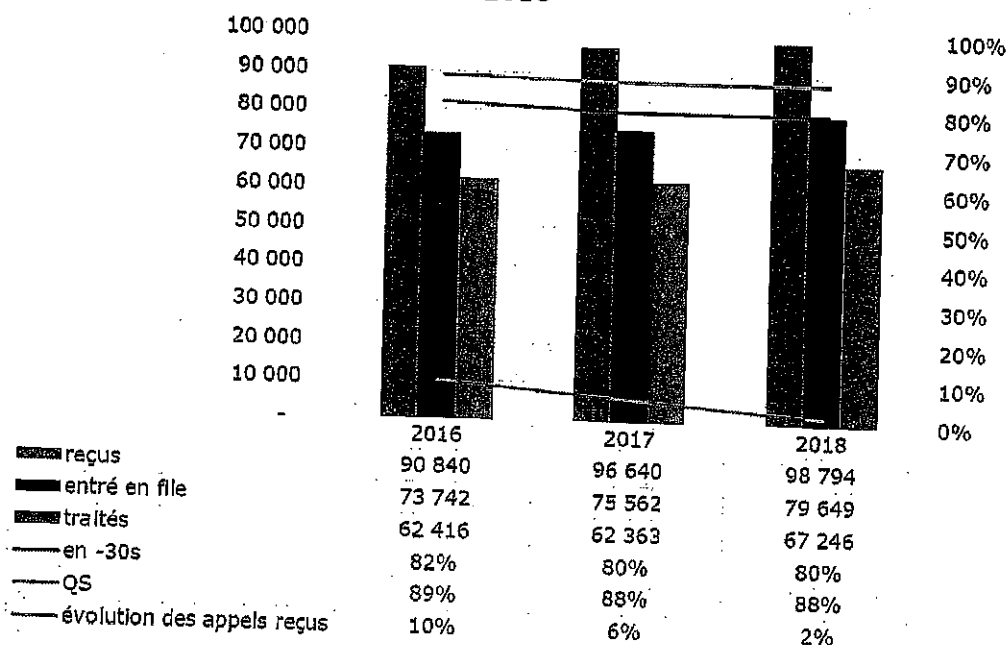
En effet, depuis fin 2017, les feuilles de route de tous les TAD sont transmises directement via l'outil de réservation (Optycall) et non plus via la messagerie de l'agence. Nous recevons une copie de tous ces envois, le nombre d'emails se reporte donc vers les courriels entrants.

Contrairement aux appels, le temps de traitement des autres contacts (courriel, accueil, fax, courrier) n'est pas quantifiable. Il est donc difficile de comparer la charge de travail que nécessite l'excédent de traitement des autres contacts. Toutefois, le traitement des courriels peut être différé dans le temps contrairement aux accueils et appels téléphoniques.

B.1.3. Statistiques d'appels

Le graphe ci-dessous représente les évolutions des statistiques d'appels ces 3 dernières années :

COMPARATIF DES APPELS ENTRANTS PAR ANNÉE DE 2016 À 2018



Reçus : nombre d'appels avant l'entrée en file en heures ouvrées et non ouvrées

Entrés en file : nombre d'appels reçus en heures ouvrées où l'appelant a choisi un thème (réservation/information/billetique) et est présenté à un agent

*Traités : nombre d'appels entrés en file ayant été décrochés par un agent
En -30s : appels entrés en file ayant été décrochés par un agent en moins de trente secondes par rapport au nombre d'appels entrés en file
QS : part des appels ayant été traités par rapport au nombre d'appels reçus
Les données des appels traités en moins de trente secondes ont été comptabilisées à partir du 4^e trimestre 2010.*

Les statistiques détaillées sont récapitulées dans le fichier annexe « OISE-MOBILITE - RAPPORT - AGENCE - 2018 ».

B.1.4. Statistiques TCAD

Les statistiques détaillées de l'activité relatives aux TCAD sont en annexe « OISE-MOBILITE - RAPPORT - TCAD - 2018 ».

B.1.4.1. Principaux chiffres liés à la réservation des TCAD

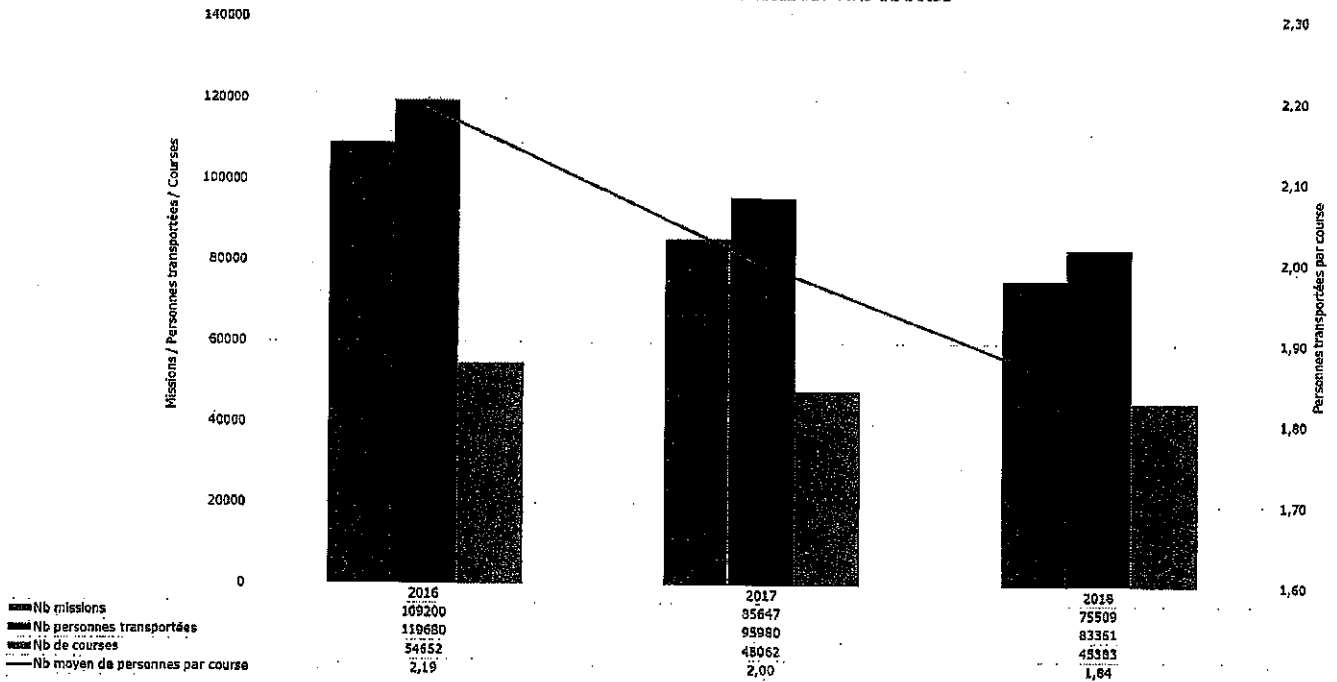
Les principaux chiffres représentatifs de l'activité relative aux réservations de TCAD sont les suivants :

- 75 509 missions réservées
- 83 361 personnes transportées
- 45 383 courses et 11 591 annulations
- Nombre moyen de personnes par course : 1,84

B.1.4.2. Evolution annuelle des principaux indicateurs TCAD

Le tableau suivant récapitule les principales informations liées aux activités des TCAD de l'Oise dont les réservations sont assurées par la centrale Oise Mobilité :

EVOLUTION ANNUELLE DES TCAD DE L'OISE



B.1.5. Statistiques des réclamations

Les statistiques détaillées des réclamations figurent en annexe « OISE-MOBILITE - RAPPORT – AGENCE - 2018 ».

Thème et motif des réclamations	Trimestre1	Trimestre2	Trimestre3	Trimestre4	Total général
Frais inscription scolaire		1			1
Objets perdus	1				1
Réclamations					
Accident	1		1		2
Autre	63	34	13	21	131
Non-respect horaire / Itinéraire	99	72	217	212	600
Problème Agence OISE MOBILITE	2			1	3
Problème avec un conducteur	88	40	59	81	268
Véhicule bondé ou surnombre	13	5	161	56	235
Véhicule non passé	171	159	375	283	988
Réclamations - Billetterie					
Billetique embarqué - Pupitre et PDV	1				1
Billetique en ligne - E-boutique et BRC	1				1
Réclamations - Structure réseau					
Autre	29	16	7	2	54
Création / Modification de lignes-horaires-arrêts	31	17	183	30	261
Réclamations - SIV					
SIV sol - Panne technique				1	1
Total général	500	344	1016	687	2547

**Structure réseau : permet de recueillir les suggestions des usagers pour les modifications horaire/itinéraire, création d'arrêts...*

La hausse du nombre de réclamations sur le troisième trimestre est justifiée par la rentrée scolaire.

B.2. SOUS SYSTEME SITE INTERNET

B.2.1. Services mis en place

Le site internet propose, outre de nombreuses rubriques descriptives des réseaux :

- Cartographie interactive d'accès aux services des réseaux urbains, ferré, départemental ou TAD
- Calculateur d'itinéraire multimodal
 - Urbains, Interurbain
 - Ferré et régional
 - Covoiturage
 - Transport à la Demande
- Consultations des horaires
 - Horaires et Trajets intégrés à la page d'accueil
 - Liens directs aux rubriques
- Visualisations cartographiques des points d'arrêt, lignes et itinéraires
- Informations en cas de perturbations
- Espace membres :
 - Définition de favoris (lignes, arrêts, itinéraires...)
 - Alerte en temps par mail et SMS lors de perturbations
- Intégration du covoiturage :
 - dans une rubrique dédiée
 - solutions dans les résultats d'une recherche d'itinéraire
- Réservation en ligne pour certains TAD
- Alerte en temps réel des perturbations
- Rubriques collectivités, réseaux, actualités
- Visualisation cartographique de l'état du réseau routier départemental
- Intégration des voies douces
- Intégration d'une boutique en ligne pour la vente de titres par Internet

Le site respecte les critères du standard d'accessibilité RG2A.

Au 31 décembre 2018, le site internet responsive web design est en version « v.1.4.19 ».

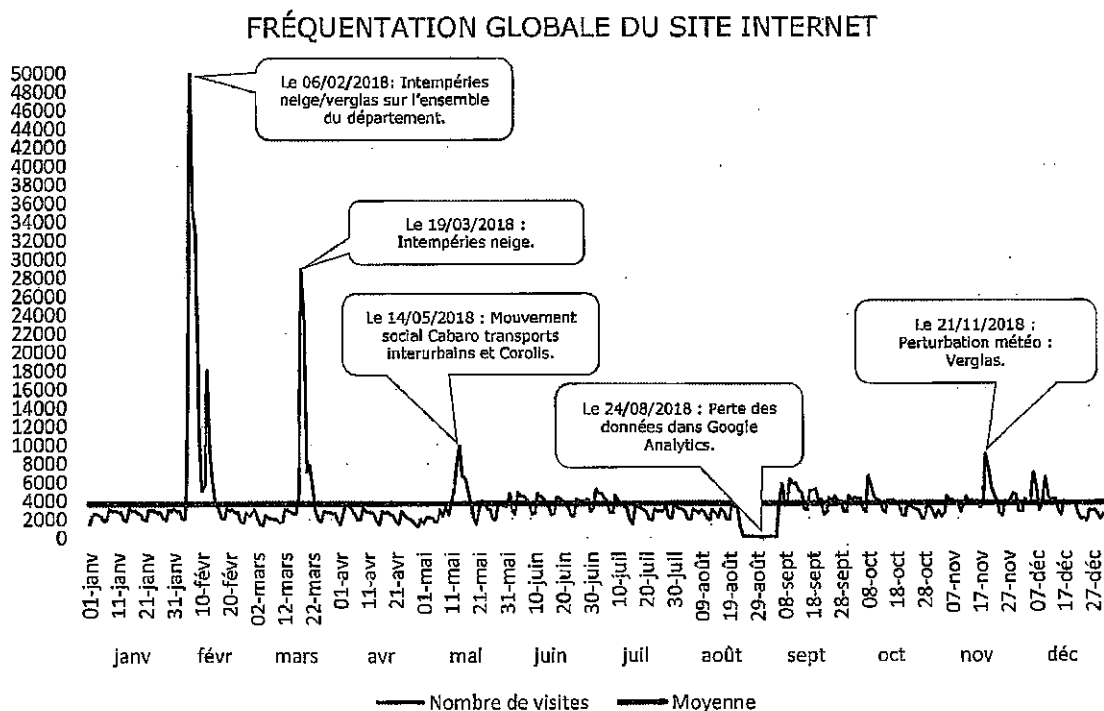
Les différentes évolutions au cours de l'année 2018 concernent :

- mise en conformité de l'ensemble des outils et médias du SISMO avec le RGPD (SVSR : 29/10/2018) ;
- intégration des horaires (temps réel) d'arrivées et départs des vols de l'aéroport de Beauvais-Tillé dans une rubrique dédiée (EVSR : 29/10/2018) ;
- intégration des points d'intérêts Rézo-Pouce dans la base POI de Osie Mobilité (12/11/2018) ;
- mise production des widgets pour les applications mobiles (EVSR : 29/10/2018) ;
- ouverture de la réservation sur internet pour le TAD d'ACSO (SVSR : 04/10/2018).

B.2.2. Statistiques du site internet et médias associés

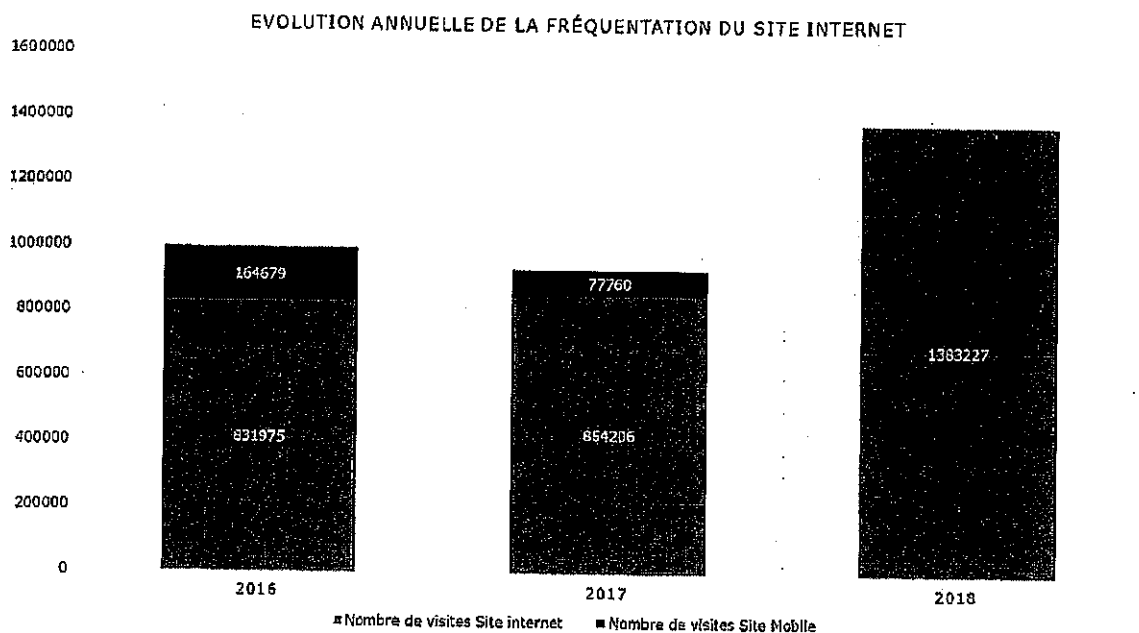
B.2.2.1. Statistiques globales de fréquentation

La fréquentation du site internet sur 2018 est représentée par le graphique suivant :



La fréquentation journalière moyenne en 2018 est d'environ **3 790** visites par jour (pour une moyenne journalière de 2 553 visites en 2017).

L'évolution annuelle de la fréquentation du site Internet classique et mobile depuis 2016 est la suivante :



Les taux de variation annuels de fréquentation du site internet sont :

- o 2016 à 2017 : +2,67%
- o 2017 à 2018 : +61,93%

Les taux de variation annuels de fréquentation du site mobile sont :

- o 2016 à 2017 : **-52.78%**

Pour rappel, la baisse de fréquentation entre 2016 et 2017 est justifiée par l'abandon du site mobile en juin 2017.

B.2.2.2. Téléchargement de l'application iPhone et Android

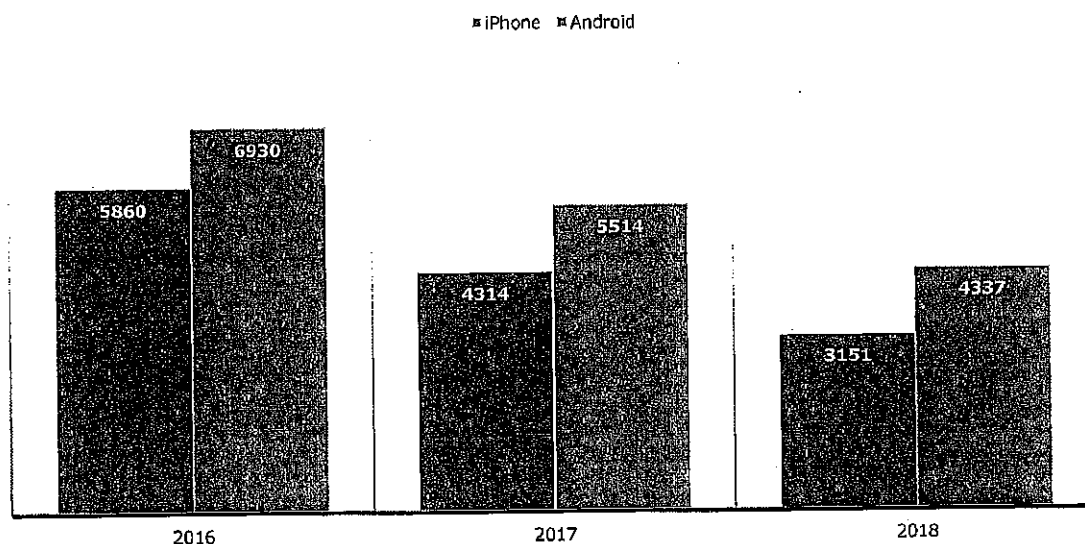
Depuis sa publication le 9 octobre 2011, et jusqu'au 31 décembre 2018, l'application iPhone Oise Mobilité a été téléchargée **31 870 fois**.

L'application Android a été déployée le 17 novembre 2015. Au 31 décembre 2018, elle a été téléchargée **17 136 fois**.

Notons que le nombre de téléchargements ne correspond pas au nombre d'appareils. Selon les moyens dont nous disposons, il nous est impossible de connaître le nombre d'appareils et le nombre de sessions. Une étude est en cours pour améliorer le suivi d'activité des applications avec notamment une mesure du taux d'adhésion (action COTEX 10 du 29/11/2018).

L'histogramme qui suit met en évidence le nombre de téléchargements des applications iPhone et Android.

NOMBRE DE TÉLÉCHARGEMENTS DE L'APPLICATION

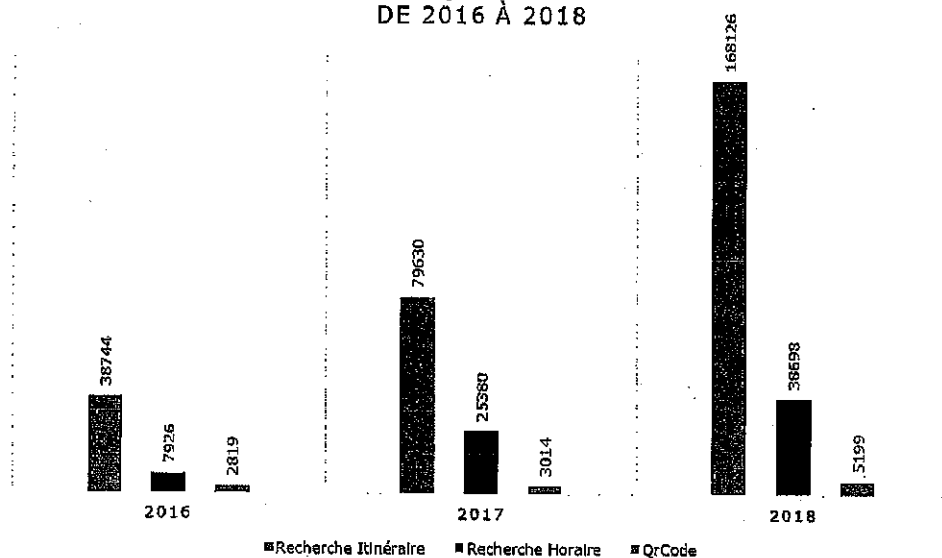


La baisse des téléchargements des applications à partir de 2017 pourrait s'expliquer par le déploiement du site en responsive web design. En effet, l'ergonomie du site internet étant compatible avec les formats smartphone et tablette, et l'ensemble de l'information voyageurs entièrement accessible, le besoin de télécharger l'application sur ces supports est moins élevé.

B.2.2.3. Diffusions et fréquentation des QRcodes aux arrêts

L'histogramme ci-dessous met en évidence l'évolution des statistiques durant les 3 dernières années.

STATISTIQUE PAR RUBRIQUE : COMPARAISON ANNUELLE
DE 2016 À 2018



Le site mobile a été fermé suite à la mise en place du nouveau site Internet Oise Mobilité en Responsive Web Design le 1^{er} juin 2017.

De ce fait, il y a eu une répercussion des recherches effectuées sur mobile sur le nouveau site internet, ce qui explique la nette hausse des recherches en 2018.

Les accès aux QRcodes sont restés actifs pendant la transition vers le nouveau site en juin 2017. On constate ici aussi une forte hausse entre 2017 et 2018.

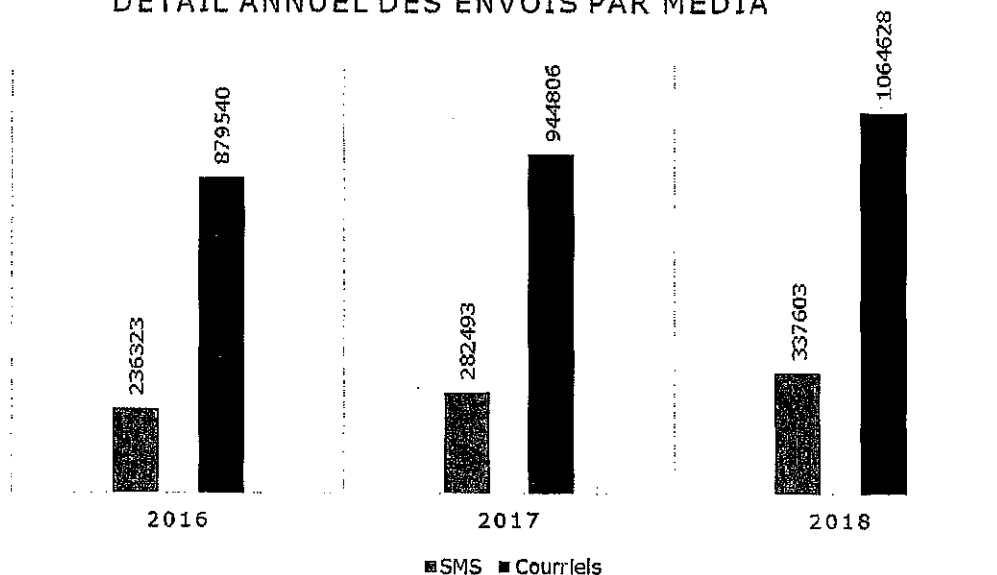
B.2.2.4. Diffusions de SMS et courriels

Les messages commerciaux correspondent aux SMS Admins et courriels Admins envoyés lors de perturbations affectées aux lignes auxquelles les membres sont abonnés et ont sélectionné l'option d'alerte sur l'un et/ou l'autre des médias.
Les messages d'exploitations correspondent aux SMS TGP et courriels TGP envoyés aux listes de diffusion des exploitants.

Les SMS et courriels d'alertes sont envoyés :

- lors de perturbations affectées à une ou des lignes auxquels les membres sont abonnés et ont sélectionné l'option d'alerte sur l'un ou l'autre des médias ;
- lors des non-prises de courses destinées aux AO et exploitants.

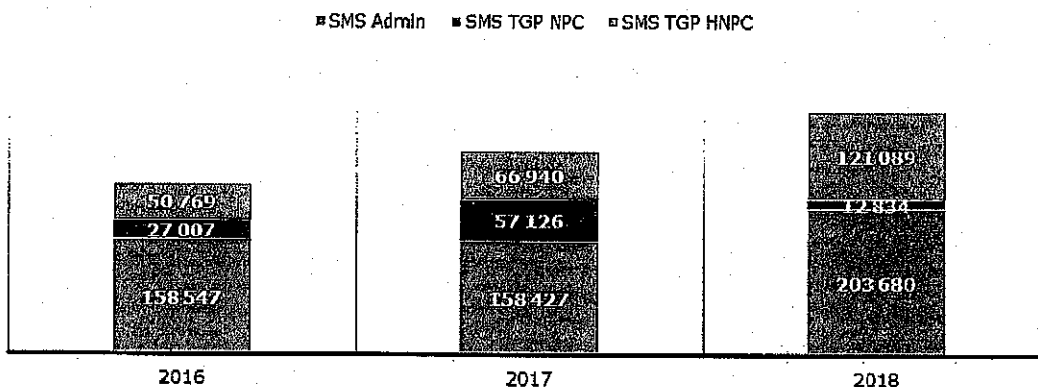
DÉTAIL ANNUEL DES ENVOIS PAR MÉDIA



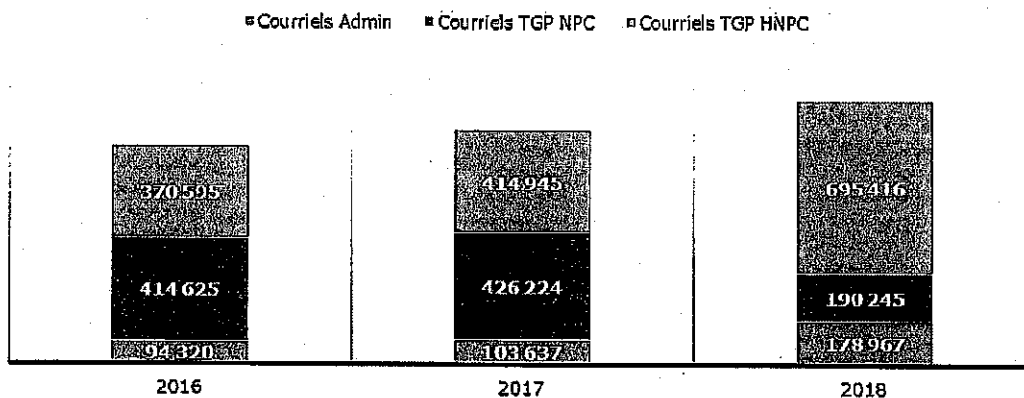
Le nombre de SMS envoyés entre 2017 et 2018 a augmenté de **19,51%**. La diffusion annuelle des courriels a augmenté de **12,68%** sur la même période.

Les graphiques ci-dessous représentent les répartitions par mois des SMS / courriels diffusés par type (TGP NPC (non-prise de course), TGP HNPC (hors alertes automatiques de non-prise de course), admin) :

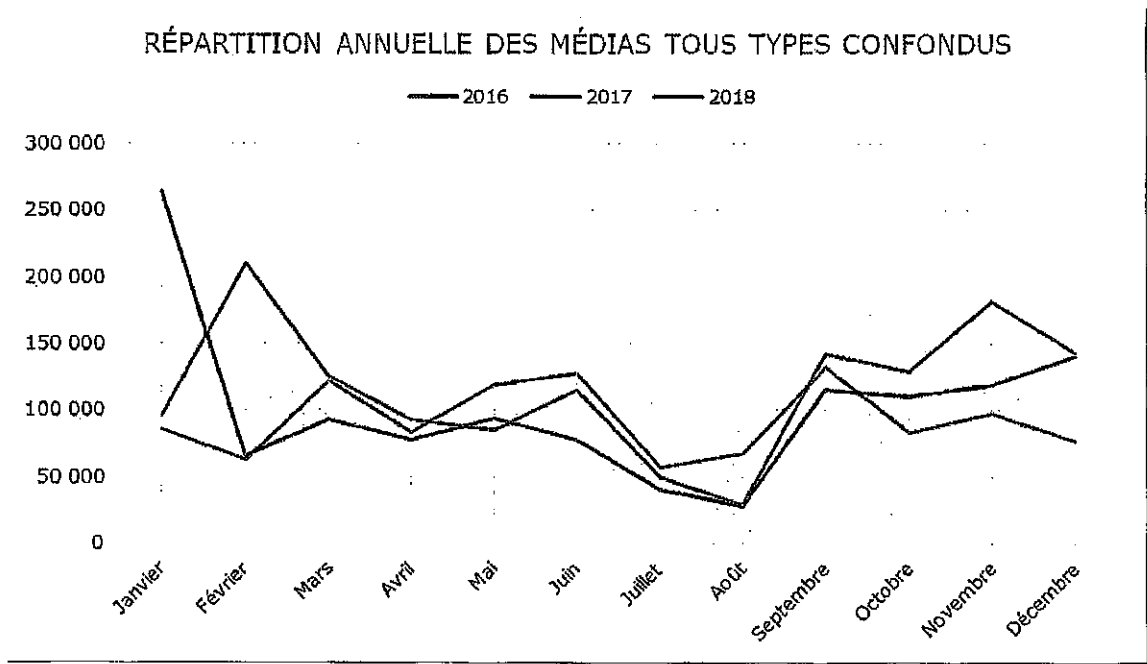
RÉPARTITION MENSUELLE DES SMS DIFFUSÉS PAR TYPE



RÉPARTITION MENSUELLE DES COURRIELS DIFFUSÉS PAR TYPE



Le graphe ci-après met en évidence une recrudescence de l'information poussée aux usagers et partenaires, tous médias confondus, durant les 3 dernières années. La quantité d'informations diffusées est conditionnée essentiellement par les faits marquants survenus dans l'année, mais également par une utilisation soutenue du module TGP de la part des exploitants.



B.2.2.5. Abonnés au site internet et aux alertes

Ci-dessous, les évolutions mensuelles et annuelles constatées des abonnés au site Internet Oise Mobilité depuis 2016. Notons que le nombre total d'abonnés a augmenté plus fortement entre 2017 et 2018 avec 9 109 membres de plus.

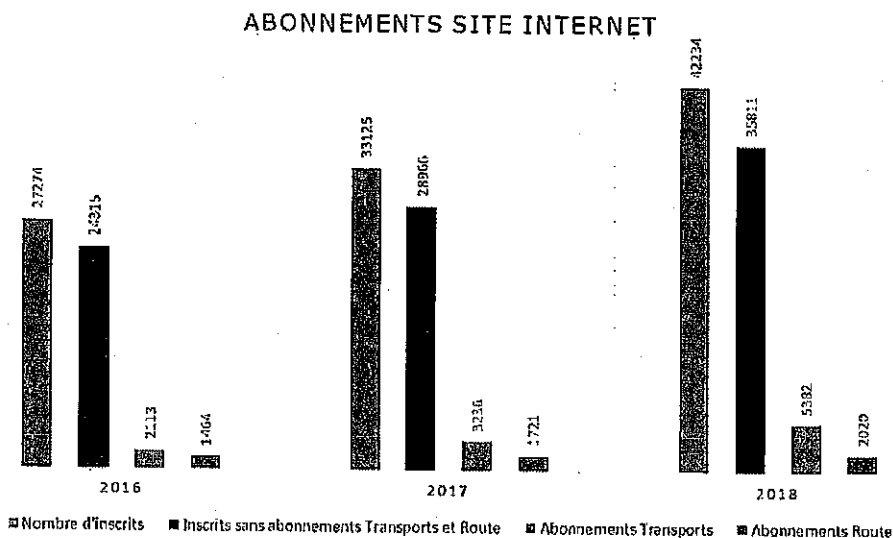
Les chiffres ci-dessous représentent le nombre d'inscrits mensuel et non le nombre de nouveaux Inscrits. Il s'agit d'une comptabilisation de fin de mois du nombre d'inscrits effectif.

Nombre total d'inscrits au site internet de 2016 à 2018

Année	Janv	Fév	Mars	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Total	Evolution
2016	22 317	22 511	22 722	22 902	23 116	23 794	24 348	25 501	26 481	26 788	27 099	27 274	27 274	
2017	27 959	28 145	28 355	28 523	28 704	29 320	30 023	30 922	32 008	32 435	32 809	33 125	33 125	↑ 21,5%
2018	33 426	35 668	36 583	36 831	37 118	37 928	38 706	39 621	40 822	41 276	41 868	42 234	42 234	↑ 27,5%

Le taux de variation du nombre total d'abonnés est de +27,5 % entre 2017 et 2018.

L'évolution du nombre d'abonnés par catégorie (nombre d'inscrits, inscrits hors abonnements transports et route, abonnés Transports, abonnés Route) de 2016 à 2018 est la suivante :



En éclatant le nombre d'inscrits de l'année 2018, nous obtenons le nombre d'abonnements aux alertes Transport, le nombre d'abonnements aux alertes Route, ainsi que celui des inscrits hors Transport et Route : il s'agit en grande partie d'abonnés ayant accès à l'espace e-boutique et/ou ceux qui se sont inscrits dans le but d'accéder à la rubrique du covoiturage. Ces données sont illustrées dans le tableau ci-dessous.

Ventilation du nombre total d'inscrits par mois en 2018

Mois	Nombre d'inscrits	Inscrits sans abonnements Transport et Route	Abonnements Transport	Abonnements Route
janvier	33 426	29 015	3 483	1 761
février	35 668	30 518	4 178	1 869
mars	36 583	31 052	4 550	1 919
avril	36 831	31 262	4 587	1 923
mai	37 118	31 458	4 677	1 934
juin	37 928	32 217	4 724	1 942
juillet	38 706	32 858	4 855	1 955
août	39 621	33 697	4 930	1 958
septembre	40 822	34 735	5 093	1 964
octobre	41 276	35 036	5 230	1 986
novembre	41 868	35 485	5 368	2 005
décembre	42 234	35 811	5 382	2 020
2018	42 234	35 811	5 382	2 020

Nous avons volontairement utilisé l'intitulé « Abonnements » pour les alertes Transport et Route. En effet, il existe des inscrits qui sont à la fois abonnés aux 2 alertes.

B.2.2.6. Statistiques détaillées

Les statistiques détaillées relatives au service sont présentées dans l'annexe « OISE-MOBILITE - RAPPORT - SIV SIM & SIV SOL - 2018 ».

B.2.3. Rubrique covoiturage

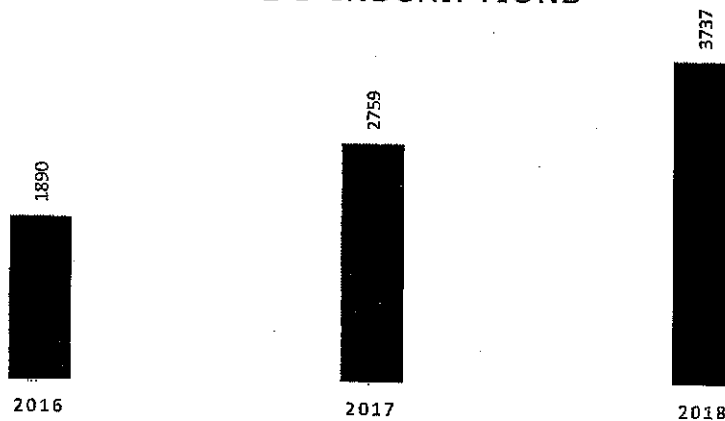
Depuis le 1^{er} décembre 2010, le service de covoiturage de Oise Mobilité était opéré en partenariat avec le service BlaBlaCar www.covoiturage.fr.

Ce service étant devenu payant pour les réservations engagées et les espaces « communautés partenaires/entreprises » des territoires étant supprimés, nous avons recherché une nouvelle solution **gratuite** et avec de nouvelles fonctionnalités.

Le 20/04/2015, nous avons procédé au déploiement d'un nouveau service de covoiturage avec un nouveau partenaire «La Roue Verte» : www.covoiturage-oise.fr. Une solution dédiée aux covoiturations régulières ou courte-distance, aux covoiturations en communauté, aux points d'intérêts (aires de covoiturage, lieux publics etc.) et évènements de notre territoire.

L'évolution annuelle depuis 2016 est représentée dans le graphique qui suit :

CUMUL D'INSCRIPTIONS



Le nombre d'inscrits à la rubrique de covoiturage n'a cessé d'évoluer depuis 2016. En effet, le taux de variation annuelle de :

- o 2016 à 2017 est de +45,98%
- o 2017 à 2018 est de +35,45%

Depuis le 20/04/2015, 3 737 covoitureurs sont inscrits sur le service La Roue Verte.

B.2.4. Statistiques détaillées

Les statistiques détaillées relatives au service sont présentées dans l'annexe « OISE-MOBILITE - RAPPORT - SIV SIM & SIV SOL - 2018 ».

B.3. SOUS SYSTEME SIV SOL

Les tableaux ci-dessous indiquent par AOT/AOM le nombre d'équipements en service, en cours à fin 2018.

	B2V	B4V	PGD	TFT	Total
Qté commandée	135	18	11	8	172
Attribué	126	17	10	7	160
Stock	9	1	1	1	12
En Service	121	16	10	7	154
En Cours	5	1	0	0	6
TOTAL	135	18	11	8	172

Il existe donc 160 biens de retour répartis comme suit :

- 154 équipements en service
- 6 équipements en cours d'installation.

Le fichier faisant état de ces éléments est disponible sur simple demande.

Équipements par AO / Commune

Les tableaux ci-dessous indiquent par AOT/AOM le nombre d'équipements en service, en cours à fin 2018.

Equipements en service					
AOT / Commune	B2V	B4V	PGD	TFT	Total
Région Hauts-de-France	34	4	3	0	41
ACSO - STAC	30	1	0	0	31
ACSO - PSO Transports	1	0	0	0	1
ARC	21	4	1	2	28
CAB	25	2	4	3	34
CHANTILLY	6	0	1	0	7
SITCAC	0	0	0	1	1
Crépy-en-Valois	0	1	0	0	1
CC SABLONS	0	1	0	0	1
Noyon	1	2	1	1	5
PONT SAINTE MAXENCE	3	1	0	0	4
TOTAL	121	16	10	7	154

Equipements en cours					
AOT / Commune	B2V	B4V	PGD	TFT	Total
Région Hauts-de-France	0	1	0	0	1
ACSO - Creil	1	0	0	0	1
ACSO - Pierre Sud Oise	0	0	0	0	0
ARC	4	0	0	0	4
CAB	0	0	0	0	0
CHANTILLY	0	0	0	0	0
C.C. Clermontois (ex-SITCAC)	0	0	0	0	0
CREPY EN V	0	0	0	0	0
CC SABLONS	0	0	0	0	0
Noyon	0	0	0	0	0
PONT SAINTE MAXENCE	0	0	0	0	0
TOTAL	5	1	0	0	6

B.3.1. Déploiement effectif par AOT / Commune

Les équipements en service sont suivis dans le cadre de sous-comités SIV SOL et disponibles sur demande.

B.3.2. Statistiques détaillées

Les statistiques détaillées relatives au service sont présentées dans l'annexe « OISE-MOBILITE - RAPPORT - SIV SIM & SIV SOL - 2018 ».

B.4. SOUS SYSTEME BILLETTIQUE

B.4.1. Maintenance

Le nombre d'équipements traités en maintenance en 2018 par rapport à celui de 2017 est le suivant :

Type d'équipements	Nombre traités 2017	Nombre traités 2018
Pupitre TP5700	380	464
Valideur CP6500	27	27
Portable de vente et validation C-One	60	80
Boitier d'annonces visuelles et sonores Wirma (Kerlink)	35	23
Bandeau Hanover	11	7
Boitier TAD Dreevo	0	0
Portable de contrôle PDC C-One	31	20
Terminal point de vente simplifié Ingenico	0	0
Terminal point de vente	0	2
Cellules compteuses DILAX	12	0
Borne de rechargement et consultation	0	2
TOTAL	556	625

On constate donc une hausse des équipements traités en maintenance de 12.4% entre 2017 et 2018.

Ces chiffres prennent en compte les échanges liés à une panne.

Se référer à l'annexe « OISE-MOBILITE - RAPPORT - BILLETTIQUE - 2018 ».

B.4.2. Déploiements

Des matériels supplémentaires ont été livrés dans le cadre de la phase 32 de l'avenant n° 8 au CPPP et font évoluer la liste des biens de retours.

Tableau récapitulatif des livraisons avenant 8 :

- Evolution volumétrique :

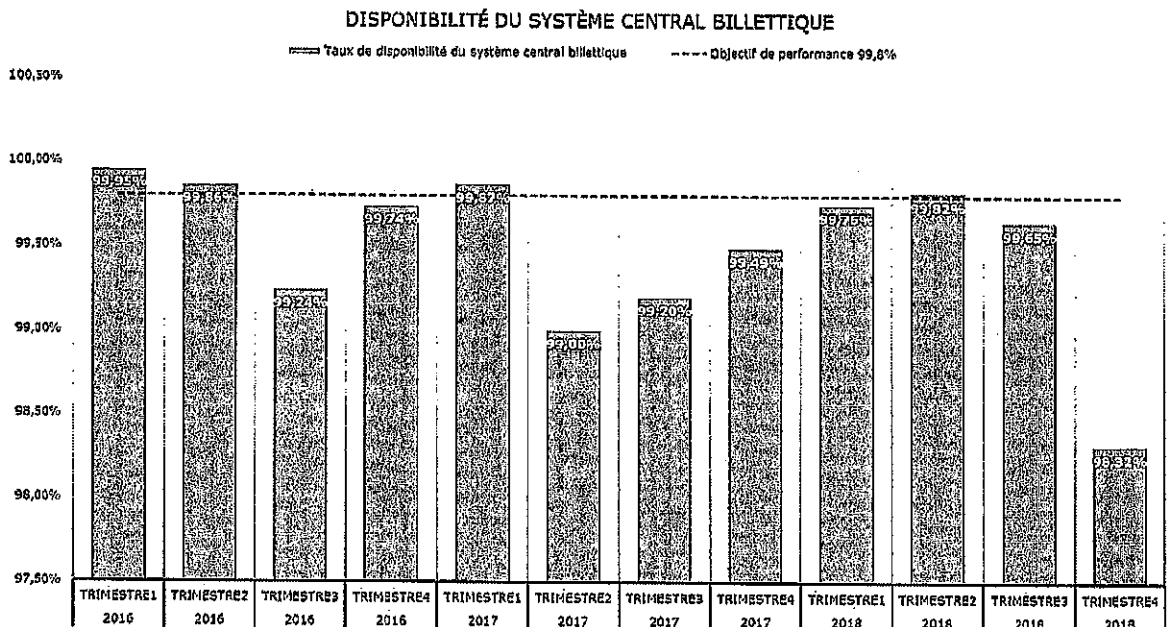
AO concernée	Service	Exploitant	Equipement	Nombre livré
Région Hauts-de-France	Transport Interurbain	Atrlom et KRDSO	Système billettique configuration interurbain payant (pupitre TP5700 + bandeau + kerlink)	3
Région Hauts-de-France	Transport Interurbain	ATRIOM	Portable de contrôle	1
ACSO	Transport urbain	STAC	Valideur sol (P+V) Non déployé en 2018	2

Les matériels de réserve sont mentionnés dans la liste des biens de retour et reprise.

B.4.3. Disponibilités

Le suivi des objectifs de performance est présenté dans le rapport « SITE.OISE - DONNEES R1414-8 CGCT - 2018 » et les disponibilités sont détaillées dans l'annexe « OISE-MOBILITE - RAPPORT - BILLETTEQUE - 2018 ».

- Disponibilité du système central



La baisse constatée au T4 2018 est liée au module « Prepare » fonctionnant au ralenti. De ce fait, les statistiques étaient intégrées trop lentement dans le système ce qui a généré un nombre de fichiers en attente trop élevé.

- Disponibilité des équipements embarqués

Ces données sont détaillées dans l'annexe « OISE-MOBILITE - RAPPORT - BILLETTEQUE - 2018 ».

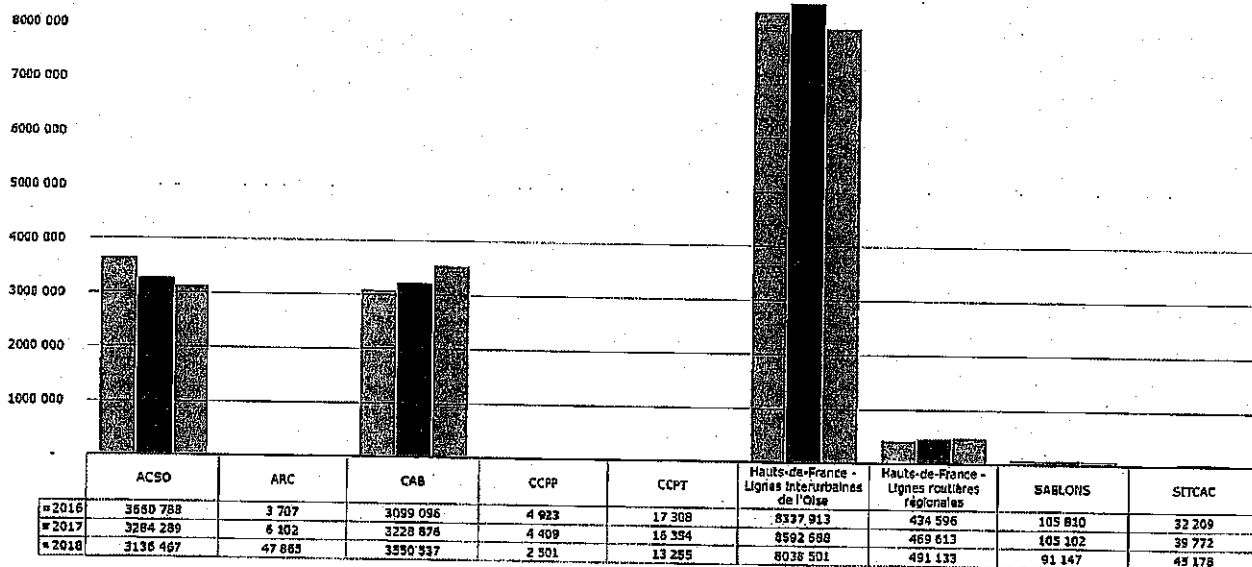
- Disponibilité des équipements au sol

Ces données sont détaillées dans l'annexe « OISE-MOBILITE - RAPPORT - BILLETTEQUE - 2018 ».

B.4.4. Statistiques de validation

B.4.4.1. VALIDATIONS ET COMPTAGES

VALIDATIONS ET COMPTAGES SUR LES RÉSEAUX PAR ANNÉES



La forte hausse survenue sur le réseau de l'ARC en 2018 est liée aux campagnes de comptages opérées avec une nouvelle méthode utilisant la touche comptage sur les pupitres à la suite des campagnes officielles avec les cellules compteuses.

Les données représentées ci-dessous reflètent les validations et les comptages opérés sur les réseaux des AOT partenaires via les pupitres (hors cellules compteuses).

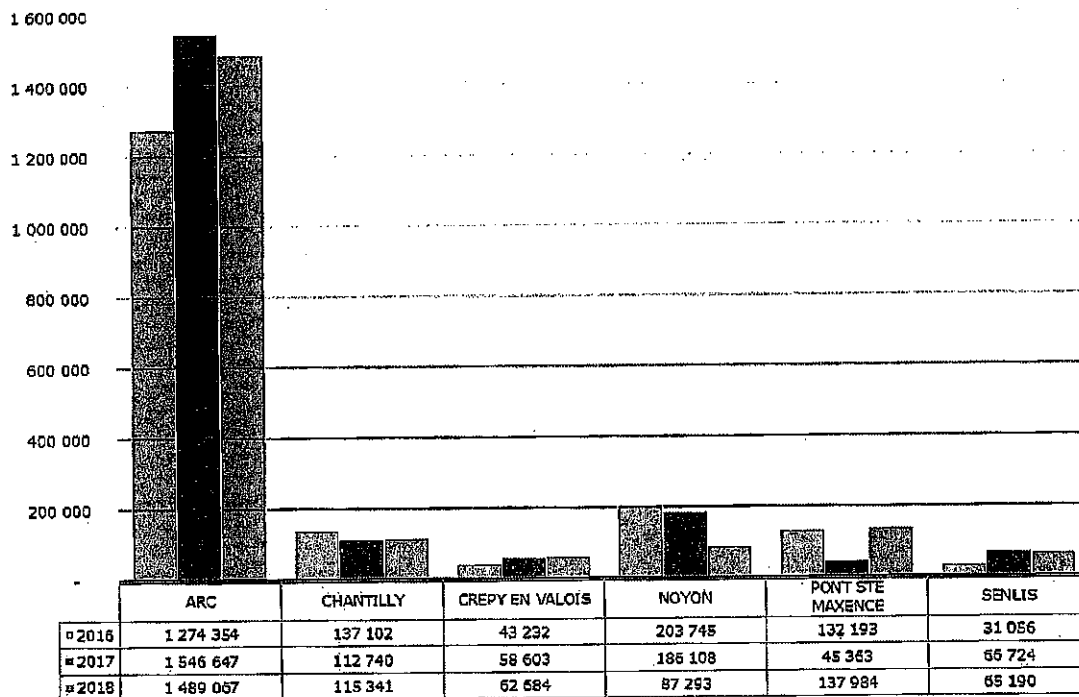
Pour information, le réseau de l'ARC est payant le dimanche et les jours fériés.

B.4.4.2. COMPTAGE DES CELLULES SUR LES RESEAUX GRATUITS

Les données présentées sont issues des cellules compteuses.

La méthodologie d'exploitation des données est définie par les exploitants en accord avec leur AO, le SMTCO et SITE.OISE.

Comptage des cellules compteuses

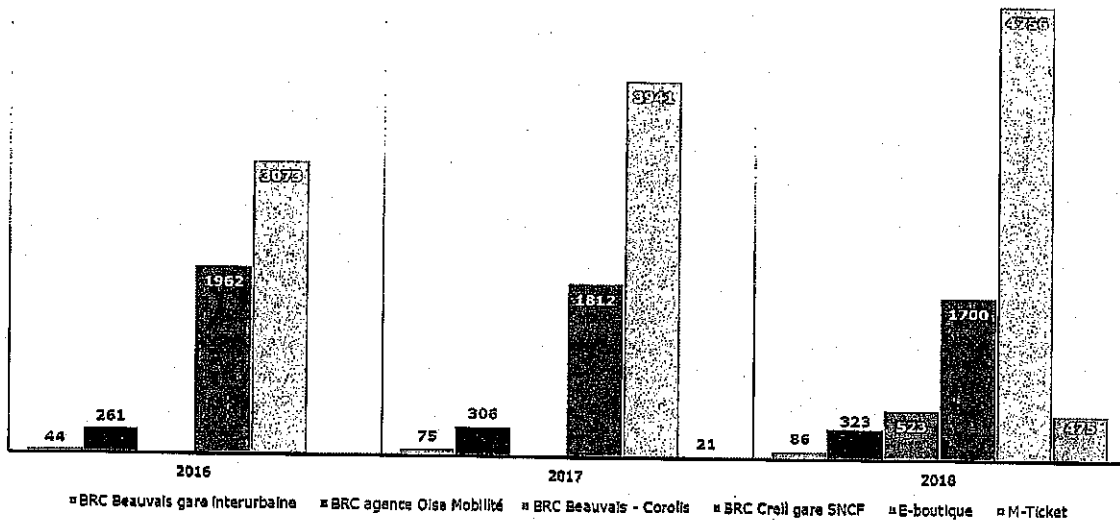


- En 2018, la fréquence des campagnes de comptage était : 2 périodes comptage / an pour l'ARC
- 3 périodes comptage / an pour TUM et TUS.

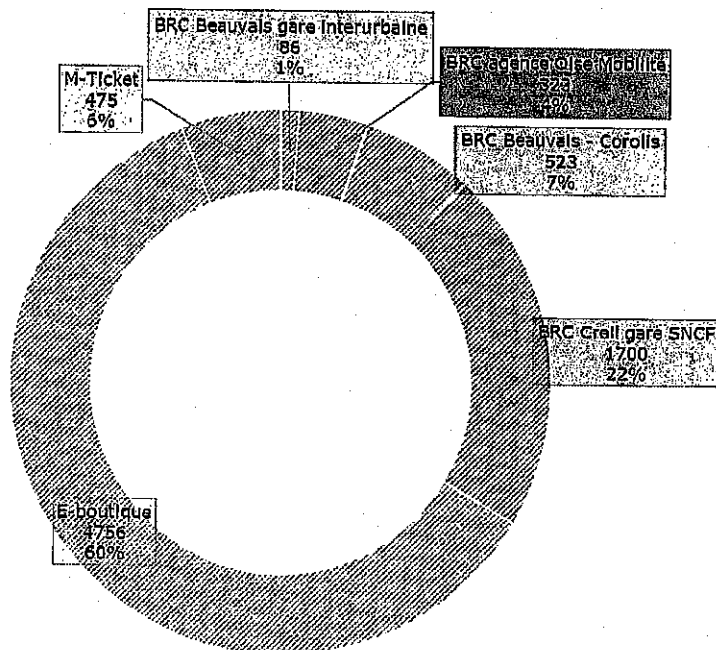
Ces données sont détaillées dans l'annexe « OISE-MOBILITE - RAPPORT - BILLETTIQUE - 2018 ».

B.4.5. Vente de titres par les équipements de Site.Oise

NOMBRE TOTAL DE VENTES PAR ÉQUIPEMENT



RÉPARTITION DU NOMBRE DE VENTES PAR ÉQUIPEMENT EN 2018



La e-boutique arrive en tête avec 60% des ventes effectuées par SITE.OISE, suivie par la BRC de Creil avec 22% des ventes.

La BRC de la gare interurbaine de Beauvais quant à elle connaît de très faibles ventes (1%). Cela pourrait être lié au fait que la gare interurbaine de Beauvais est principalement fréquentée par des scolaires qui possèdent déjà un abonnement annuel aux transports.

La BRC située face à l'agence commerciale Corolis a été installée en mars 2018 et atteint en seulement 9 mois d'activité, 7% du total des ventes.

L'application M-Ticket Oise, lancée en décembre 2017, monte aussi en flèche avec 6% du total des ventes en 2018.

Ces données sont détaillées dans l'annexe
« OISE-MOBILITE - RAPPORT - BILLETTE - 2018 ».

C. COMMUNICATION ET PROMOTION DU SISMO ET DE LA MARQUE OISE MOBILITE

Ici sont récapitulées les réalisations de Site.Oise pour la promotion et la notoriété du SISMO et de sa marque « Oise Mobilité » : conceptions, productions, dates clefs et évènements remarquables du projet.

Les détails du plan de communication mis en œuvre pour l'année 2018 figurent en annexe « OISE-MOBILITE - RAPPORT - COMMUNICATION - 2018 ».

C.1. PARTENARIAT COROLIS

C.1.1. Récapitulatif

Quand ?

A partir du 5 juin 2018 (fin de la semaine du développement durable).

Contexte :

Une borne de rechargement de Pass Oise Mobilité a été installée devant l'agence commerciale Corolis.

Objectif :

Au travers de l'inauguration de la borne, profiter de l'occasion pour apporter un coup de projecteur sur les services Oise Mobilité : temps réel, e-boutique, alertes sms et mticket Oise. L'image Oise Mobilité est en effet encore trop associée au réseau interurbain de l'Oise et moins aux réseaux urbains.

Slogan :

« Les services Oise Mobilité pour Corolis »

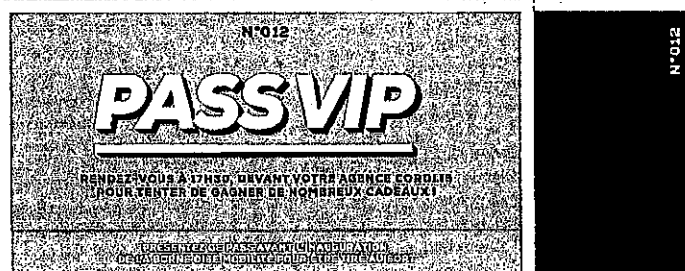
Moyens / actions :

- Inauguration + jeu concours
- Journée d'animation avec mascotte Corolis aux arrêts et à bord des véhicules pour présenter les outils Oise Mobilité sur tablette et distribution de goodies
- Habillage spécifique de la borne
- Affiche inauguration de la borne + flyer d'invitation + pass VIP
- 4 affiches et 4 cartes mémo sur les services Oise Mobilité
- 4 vidéos tuto de présentation des outils pour diffusion dans l'agence commerciale

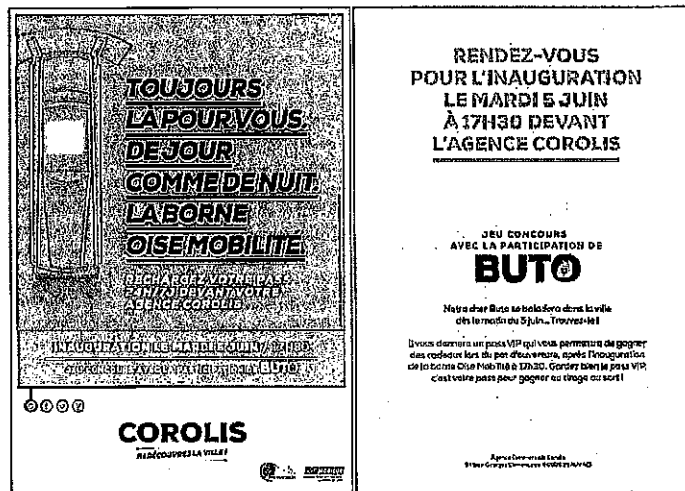
C.1.2. Inauguration de la BRC

Le 5 juin 2018, le déroulé de la journée d'inauguration est le suivant :

- 7h30 à 17h : Journée d'action sur le terrain (gare urbaine et à bord des véhicules) à la rencontre des usagers pour promouvoir les services Oise mobilité. Démonstration sur tablette du site Oise Mobilité, distribution de "pass VIP" pour participer au tirage au sort par la mascotte BUTO, distribution de goodies....
- 17h30 : inauguration + tirage au sort (5 gagnants) + remise d'un lot à la 65^e personne ayant rechargé son pass sur BRC (contactée en amont).
- 18h : pot de l'amitié



Pass distribué lors de la journée pour participer au tirage au sort



Flyer d'invitation



COROLIS

RECHARGEZ VOTRE PASS



Affiche (déclinée en A4 et A3)



Habillage de la BRC

C.1.3. Valorisation des outils

C.1.3.1. Affiches

Les affiches disponibles sont les suivantes :

LES SERVICES OISE MOBILITE POUR COROLIS

SOYEZ INFORMÉS DES PERTURBATIONS EN TEMPS RÉEL

POUR BÉNÉFICIER DES ALERTES SMS PERSONNALISÉES, INSCRIVEZ-VOUS GRATUITEMENT SUR oise-mobilite.fr

COROLIS
 REDECouvrez LA VILLE!

oise-mobilite
 Simplifiez vos déplacements

LES SERVICES OISE MOBILITE POUR COROLIS

SUIVEZ VOTRE BUS EN TEMPS RÉEL

POUR CONSULTER LES HORAIRES DE PASSAGE EN TEMPS RÉEL, RENDEZ-VOUS SUR oise-mobilite.fr ET SUR LES BORNES DES PRINCIPAUX ARRÊTS

COROLIS
 REDECouvrez LA VILLE!

oise-mobilite
 Simplifiez vos déplacements

LES SERVICES OISE MOBILITE POUR COROLIS

VOS TICKETS SUR VOTRE MOBILE

POUR ACHETER ET VALIDER VOS TICKETS SUR MOBILE, TÉLÉCHARGEZ GRATUITEMENT L'APPLICATION MY TICKET OISE

COROLIS
 REDECouvrez LA VILLE!

oise-mobilite
 Simplifiez vos déplacements

LES SERVICES OISE MOBILITE POUR COROLIS

RECHARGEZ VOTRE PASS DE CHEZ VOUS

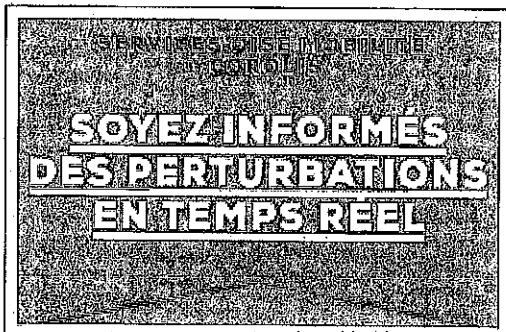
POUR RECHARGER VOS TITRES DE TRANSPORTS COROLIS SANS VOUS DÉPLACER, ALLEZ SUR LE-BOUTIQUE oise-mobilite.fr

COROLIS
 REDECouvrez LA VILLE!

oise-mobilite
 Simplifiez vos déplacements

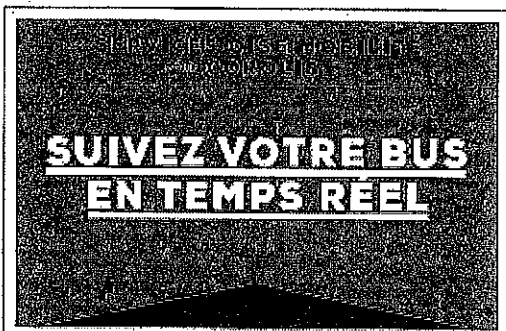
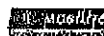
C.1.3.2. Cartes mémo

Les affiches dédiées aux outils ont été déclinées en cartes mémo pour distribution au sein des agences Corolis et Oise Mobilité.



POUR BÉNÉFICIER DES ALERTES SMS PERSONNALISÉES, INSCRIVEZ-VOUS GRATUITEMENT SUR oise-mobilite.fr

COROLIS
 REDÉCOUVREZ LA VOIE



POUR CONSULTER LES HORAIRES DE PASSAGE EN TEMPS RÉEL, RENDEZ-VOUS SUR oise-mobilite.fr ET SUR LES BORNES DES ARRÊTS

COROLIS
 REDÉCOUVREZ LA VOIE



POUR ACHETER ET VALIDER VOS TICKETS SUR MOBILE, TÉLÉCHARGEZ GRATUITEMENT L'APPLICATION MTICKET OISE



COROLIS
 REDÉCOUVREZ LA VOIE





POUR RECHARGER VOS TITRES DE TRANSPORTS COROLIS SANS VOUS DÉPLACER, ALLEZ SUR LE BOUTIQUE china-transport.fr

COROLIS
 RÉSEAU/RE LA VILLE



C.1.3.3. Vidéos tuto

Chaque vidéo dure 1 minute et présente une expérience utilisateur pour chacun des outils. Ces vidéos sont destinées à être diffusées sur l'écran situé à l'accueil de l'agence commerciale Corolis. Les images ci-dessous sont des extraits du storyboard.

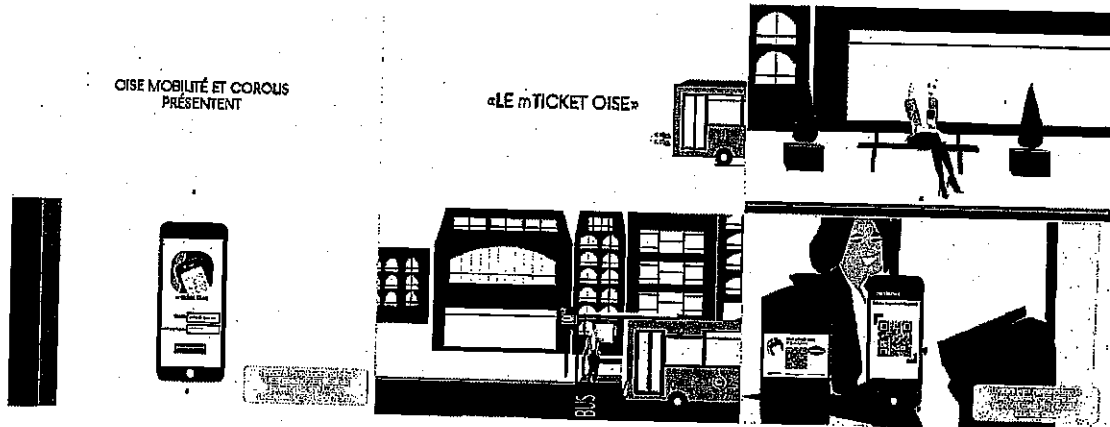
Alerte SMS



Temps réel



Mticket Oise

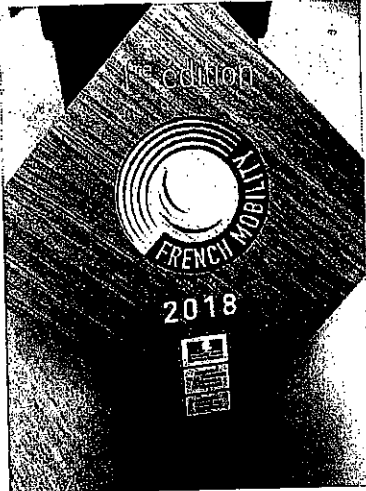


E-boutique



C.2. AUTRES ACTIONS

C.2.1. Prix French Mobility



Le 26 janvier 2018 à Paris, le projet SISMO a remporté le prix de l'innovation « French Mobility » du Ministère des transports, dans la catégorie « approches multimodales ». Ce prix a été remis par Mme la Ministre des Transports, Elisabeth BORNE, à l'issue des travaux d'un Jury constitué suite aux Assises Nationales de la Mobilité pour distinguer les projets français innovants dans le domaine de la mobilité.

Un communiqué de presse a été envoyé par l'agence Sennse à l'ensemble de la presse spécialisée, et une actualité dédiée a été publiée sur le site internet Oise Mobilité.

C.2.2. Journée mobilité à RS Components

Le 8 novembre 2018, la société RS Components, située à Beauvais, a organisé une journée mobilité dans ses locaux.

À cette occasion, Oise Mobilité a mis en place un stand de promotion des outils du SISMO en collaboration avec l'association BeauVélo.

L'objectif est de proposer aux salariés les solutions alternatives à l'utilisation solo du véhicule personnel, notamment à travers l'espace covoiturage dédié.

Passez au Covoiturage
Inscrivez-vous gratuitement

Accueil
Assistance
Publier votre annonce
Créer un compte
Se connecter

L'ESPACE COVOITURAGE RS COMPONENTS

Bienvenue dans l'espace covoiturage

Projetez-vous le futur

Vous souhaitez réduire votre empreinte carbone et votre facture énergétique ? Associez-vous à la démarche environnementale d'RS en pratiquant le covoiturage avec vos collègues !

Les destinations covoiturées de RS COMPONENTS






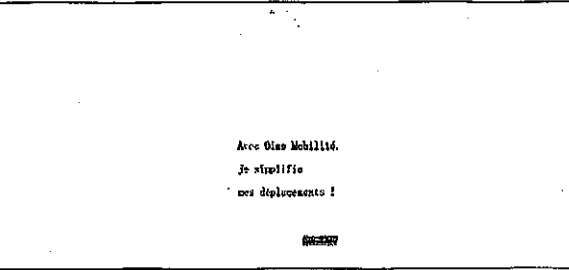

- La Croix-Saint-Ouen** — Beauvais
Trajet Régulier
- Crèvecœur-le-Grand** — Beauvais
Trajet Régulier
- Crèvecœur-le-Grand** — Beauvais
Trajet Régulier

Les destinations covoiturées à distance de RS COMPONENTS

- Dury** — Beauvais
Trajet Régulier
- Le Quesnel-Aubry** — Beauvais
Trajet Régulier
- Marseille-en-Beauvais** — Beauvais
Trajet Régulier

C.3. CREATIONS ET PRODUCTIONS

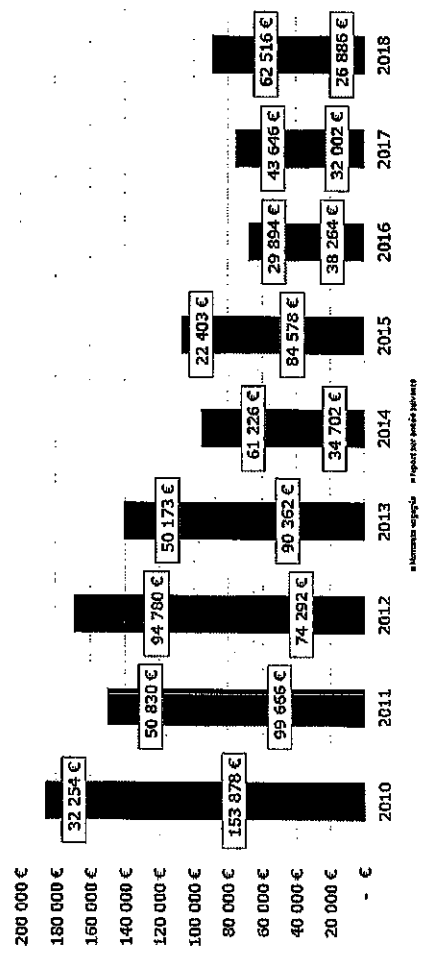
Le tableau ci-dessous présente un récapitulatif des objets publicitaires commandés et distribués en 2018 :

Objet	Nb ex	Fournisseur	Visuel
Porte-clés covoiturage	1000	ALVS	
Clés USB 2GO	500	ALVS	
Bracelets réfléchissants	1000	ALVS	
Boîtes bonbons	1300	ALVS	
Stylos	1000	ALVS	
Sacs shopping	500	ALVS	
Gobelets	1000	ALVS	

C.4. REVUE BUDGETAIRE 2010-2018

Nature des opérations (offre)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Communication interne partenaires	9 555 €	7 000 €	7 000 €	-	-	-	-	-	-
Recherche identité visuelle et graphique	26 610 €	-	-	-	-	-	-	-	-
Actions Notoriété	27 070 €	25 410 €	25 410 €	11 955 €	11 955 €	11 955 €	11 955 €	11 955 €	11 955 €
Publicité / Achat d'espaces	91 505 €	60 305 €	60 305 €	28 170 €	28 170 €	28 170 €	28 170 €	28 170 €	28 170 €
Évènementiel	31 392 €	25 527 €	25 527 €	5 630 €	5 630 €	5 630 €	5 630 €	5 630 €	5 630 €
Total budget (offre)	186 132 €	118 242 €	118 242 €	45 755 €	45 755 €	45 755 €	45 755 €	45 755 €	45 755 €
Montant report année N-1	-	32 254 €	50 830 €	94 780 €	50 173 €	61 226 €	22 403 €	29 894 €	43 646 €
TOTAL BUDGET (offre + report N-1)	186 132 €	150 496 €	169 072 €	140 535 €	95 928 €	106 981 €	68 158 €	75 649 €	89 401 €
Montants engagés	153 878 €	99 666 €	74 292 €	90 362 €	34 702 €	84 578 €	38 264 €	32 002 €	26 886 €
Report sur année suivante	32 254 €	50 830 €	94 780 €	50 173 €	61 226 €	22 403 €	29 894 €	43 646 €	62 516 €

Évolution budget communication 2010 - 2018



Les montants en communication engagés en 2018 sont les plus faibles depuis le début du SISMO.

Près de 15k€ de budget ont été consacrés à la conception partagée Beauvaisis Mobilité/Oise Mobilité (inauguration BRC, conception affiches, vidéo, cartes mémo).

Le second poste de coûts a été dédié aux objets promotionnels avec 7k€ dépensés.

Le retour positif gagnant/gagnant de la conception partagée pour le réseau Corollis, ainsi que le report de 63k€ à fin 2018, permettra de poursuivre en 2019 cette expérience avec d'autres réseaux.

Envoyé en préfecture le 06/12/2019
 Reçu en préfecture le 06/12/2019
 Affiché le 06/12/2019
 ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_3-DE

D. BILAN SOCIAL DE LA SOCIETE

L'article 43 du contrat de partenariat précise que :

- Le Titulaire fournira au SMTCO le Bilan social de la société.

Le contrat de partenariat impose en outre l'emploi d'au moins une personne handicapée et une personne résidant dans un quartier défavorisé.

Le bilan social de la société est fourni en Annexe : « SITE.OISE-RAPPORT SOCIAL 2018 ».

D.1. RESSOURCES HUMAINES

L'Annexe «SITE.OISE-RAPPORT SOCIAL 2018 » précise l'évolution et la répartition du personnel de SITE.OISE au cours de la période.

Des ressources humaines sont également mises à disposition de SITE.OISE par VIX et CITYWAY pour les activités de maintenance des équipements, de maintenance applicative, la formation continue et certains services de gestion (comptabilité, administratif, ressources humaines, juridique) mais ne sont pas comptabilisées dans le rapport de SITE.OISE.

D.2. EFFECTIFS ET REPARTITION

L'année est marquée par :

- PMAD correspondent à la mise à disposition d'une salariée CITYWAY en tant que directrice de SITE.OISE à temps complet ;
- Création d'un nouveau poste de responsable qualité également en charge des reportings et référent RGPD dans le cadre d'un mouvement interne et d'une évolution législative ;
- Passage en CDI de l'administratrice billettique ;
- Embauche en CDI d'une conseillère en mobilité ;
- Passage en CDI d'un conseiller en mobilité ;
- 2 conseillers en mobilité en intérim pour le renfort d'activité pendant les congés d'été et renforcement des effectifs pour la rentrée scolaire ;
- 1 conseillère en mobilité en intérim en remplacement d'un arrêt maladie longue durée.

✓ Évolution des effectifs retracée mois par mois (effectif fin de mois) sur 2018

	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mal	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
Effectif total fin de mois 2010	0	0	0	0	0	0	6	6	8	7	8	8
Effectif total fin de mois 2011	9	9	12	12	11	13	18	18	16	15	15	15
Effectif total fin de mois 2012	14	14	13	13	13	13	14	14	14	13	13	13
Effectif total fin de mois 2013	15	16	16	16	16	16	16	16	17,3	15,1	15,1	15,1
Effectif total fin de mois 2014	15,1	15,1	15,3	15,5	15,5	15,5	15,5	15,5	15,5	14,5	15,5	15,5
Effectif total fin de mois 2015	14	14	14	14,3	15	15	15	16	15	14,18	14	14
Effectif total fin de mois 2016	13	13	13,6	15	16	17	18	17	15	14	14	14
Effectif total fin de mois 2017	16	17	16	17	17	16	17	16	16	17	16	16
Effectif total fin de mois 2018	16	16	16	16	16	19	19	19	19	19	17	17
Dont CDI	12	12	13	13	14	15	15	15	15	15	15	15
Dont CDD	2	2	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0
Dont PMAD	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Dont Intérim	1	1	0	0	0	3	3	3	3	3	1	1

✓ Evolution de la répartition des effectifs par sexe au 31/12/2018

	Effectif 2010	Effectif 2011	Effectif 2012	Effectif 2013	Effectif 2014	Effectif 2015	Effectif 2016	Effectif 2017	Effectif 2018
Hommes	2	5	5	7	6	6	6	5	5
Femmes	6	10	8	8,5	9,5	8	8	9	10
Total	8	15	13	15,5	15,5	14	14	14	15

✓ Evolution de la répartition des effectifs par qualification au 31/12/2018

	Effectif 2010	Effectif 2011	Effectif 2012	Effectif 2013	Effectif 2014	Effectif 2015	Effectif 2016	Effectif 2017	Effectif 2018
Cadres	1	2	2	2	2,5	2	1	1	1
Agents de maîtrise	0	4	4	3,5	3	3	5	6	5
Employés	7	9	7	10	10	9	8	7	9
Ouvriers	0	0	0	0	0	0	0	0	0

✓ Evolution de la répartition des effectifs par types de contrat de travail

	Effectif 2010	Effectif 2011	Effectif 2012	Effectif 2013	Effectif 2014	Effectif 2015	Effectif 2016	Effectif 2017	Effectif 2018
Effectif total annuel en équivalent temps plein (ETP)	8	13,58	13,42	15,8	15,33	14,31	14,66	14,55	15,97
Effectif en contrat sans limitation de durée (ETP)	7	10,92	13	11,72	13,17	12,4	12,53	11,45	13,82
Effectif en contrat avec limitation de durée (ETP) inclus les contrats saisonniers	0	0	0	0,67	1,92	1,21	0,58	1,42	0,75
Effectif intérimaire (ETP)	1	2,67	0,42	2,25	0,25	0,7	1,55	1,68	1,4

✓ Evolution de la répartition des effectifs à temps partiel par sexe au 31/12/2018

	Effectif 2010	Effectif 2011	Effectif 2012	Effectif 2013	Effectif 2014	Effectif 2015	Effectif 2016	Effectif 2017	Effectif 2018
Contrat à temps partiel	0	0	0	2	2	3	3	1	3
Dont femmes	0	0	0	2	2	3	3	1	3
Dont hommes	0	0	0	0	0	0	0	0	0

La mise à disposition n'est pas comprise dans les effectifs à temps partiel.

D.3. PREVISIONS EN MATIERE D'EMPLOI

D.3.1. Prévisions chiffrées en matière d'emploi

Prévision : effectif annuel 2019 de 15,83 ETP

Cette prévision intègre :

- ✓ Renforts supplémentaires pour la période d'été
- ✓ Renforts supplémentaires pour la rentrée scolaire

D.3.2. Actions de prévention et de formation envisagées

En 2019, nos efforts porteront plus particulièrement sur :

- ✓ Formations internes au groupement relatives aux besoins liés à la billettique, dont le SAV voyageurs
- ✓ Sécurité
- ✓ Gestion du temps

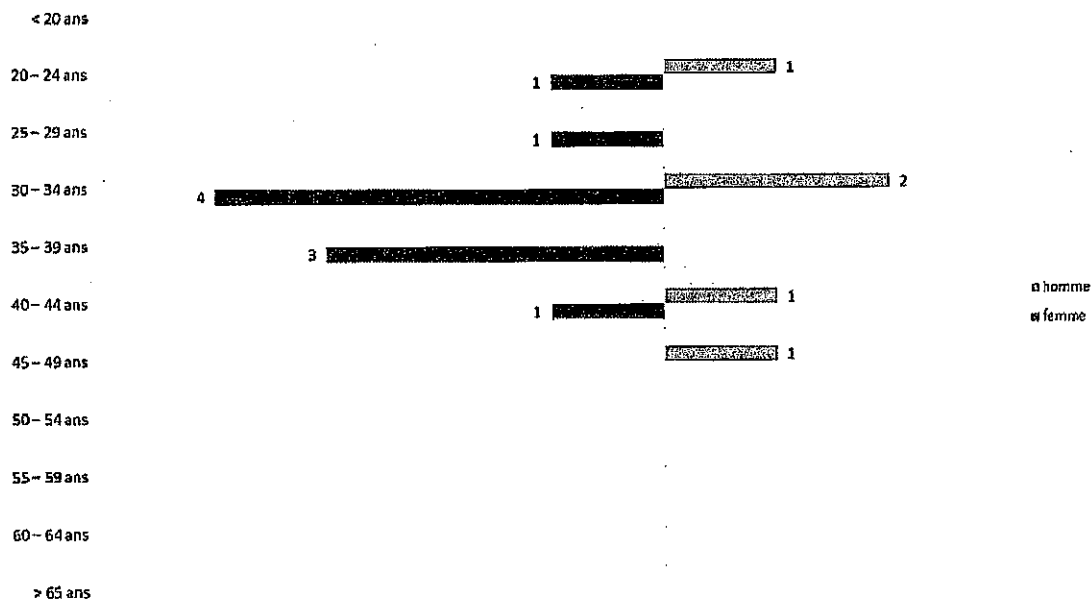
D.4. SITUATION COMPAREE HOMMES / FEMMES

✓ Répartition par ancienneté homme/femme au 31/12/2018

*PMAD non comptabilisés

Ancienneté	Homme	Femme
<= 5 ans	2	5
6 - 10 ans	2	5
11 - 20 ans	1	
> 20 ans		

Pyramide des âges



Employés propres à l'entité

✓ Répartition des embauches

	Total	CDD	CDI	Cadre	Agent Maîtrise	Employé
Embauches 2018	3	0	3	0	1	2
Embauches femmes 2018	2	0	2	0	1	1
Embauches 2017	3	2	1	0	1	2
Embauches 2016	6	5	1	0	0	6
Embauches 2015	3	3	1	0	0	3
Embauches 2014	3	1	2	0	1	1
Embauches 2013	3	2	1	0	1	2
Embauches 2012	0	0	0	0	0	0
Embauches 2011	7	0	7	1	2	4
Embauches 2010	6	0	6	0	0	6

✓ Le nombre de CDD transformés en CDI sur 2018 s'élève à 2.

D.5. OBLIGATIONS LIEES AU CONTRAT

D.5.1. Emploi de travailleurs handicapés

Concernant ses engagements en matière d'emploi de salariés handicapés, Site.Oise emploie depuis le 17/10/2016 une salariée bénéficiant de la reconnaissance de la qualité de travailleur handicapé accordée par la Commission des Droits et de l'Autonomie des Personnes Handicapées le 12/10/2018.

Site.Oise a également confié à l'entreprise adaptée ANR Services des travaux de sous-traitance à des travailleurs handicapés pour un chiffre d'affaires hors taxes de 2 173,44 €. Les attestations sont disponibles sur simple demande.

D.5.2. Emploi de travailleurs résidant dans un quartier défavorisé

En matière d'emploi de salariés issus de quartiers défavorisés, Site.Oise emploie un salarié résidant dans le quartier Argentine à Beauvais qualifié ZUS (Zone Urbaine Sensible) "Argentine (2203010)" et ZFU "Argentine (2206NZF)", conformément à la liste de la Délégation Interministérielle à la Ville portant sur les 93 Zones franches urbaines (ZFU) et les 2300 quartiers prioritaires des Contrats urbains de cohésion sociale (Cucs) de France Métropolitaine.

E. DONNEES REQUISES AU TITRE DE L'ARTICLE 40

Le rapport « SITE.OISE - DONNEES R1414-8 CGCT - 2018 » transmis au titre des obligations prévues à l'article R. 1414-8 du CGCT présentait les données comptables, financières et économiques ainsi que les indicateurs prévus à l'article et disponibles à la date de transmission.

Il comprenait notamment :

- Les données économiques et comptables suivantes:
 - Compte annuel de résultat de l'exploitation
 - Compte annuel de résultat, dont l'annexe 16
 - Bilan comptable
 - Présentation des méthodes et des éléments de calcul économique retenus
 - Etat des variations du patrimoine immobilier intervenues dans le cadre du contrat
 - Compte rendu de la situation des autres biens et immobilisations
 - Etat des autres dépenses de renouvellement réalisées dans l'année
 - Engagements à incidences financières liés au contrat
 - Ratios annuels de rentabilité économique et de rentabilité interne du projet, dont l'annexe 15 et le calcul du TRI

- Le suivi des Indicateurs correspondant :
 - Aux objectifs de performance ;
 - A la part d'exécution du contrat confiée à des petites et moyennes entreprises et à des artisans ;
 - Au suivi des recettes annexes perçues par le Titulaire
 - Aux pénalités demandées au Titulaire et acquittées

En comparaison des indicateurs requis au titre l'article 40 du contrat de partenariat et fournis au titre de l'article R. 1414-8 des CGCT, il demeure les indicateurs suivants à fournir:

- Le rapport du commissaire aux comptes ;
- Le coût des risques qu'il supporte au titre de la répartition des risques ;
- Un complément à l'état récapitulatif de la part d'exécution du contrat confiée à des petites et moyennes entreprises ;
- Un inventaire quantitatif et qualitatif des biens de retour et des biens de reprise du Contrat.

E.1. RAPPORT DU COMMISSAIRE AUX COMPTES

Le rapport des commissaires aux comptes relatif à l'exercice 2018 sera transmis lors de sa réception habituellement en juin.

E.2. PENALITES APPLIQUEES PAR LE SMTCO

Les pénalités appliquées par le SMTCO sont des coûts dont le détail figure dans le document « SITE.OISE - DONNEES R1414-8 CGCT - 2018 ».

	Pénalités appliquées sur période
2010	- €
2011	26 102 €
2012	131 339 €
2013	162 734€
2014	34 801 €
2015	55 733 €
2016	68 689 €
2017	121 849 €
2018	107 149 €
Total	708 396 €

E.3. INDICATEURS CORRESPONDANT A LA PART D'EXECUTION CONFIEE A DES PME

La mise en service Effective du SISMO ayant été prononcée au 15/02/2014 (Date Effective de Mise en Service – FVSR phase 5), nous proposons d'imputer à la phase d'exploitation les dépenses engagées par le groupement pour l'exécution du Contrat en 2014.

Les tableaux suivants listent les dépenses engagées par Site.Oise, CITYWAY et VIX auprès de prestataires, en indiquant les PME.

E.3.1.Consolidation résultats phase construction

Etant donné la Date Effective de Mise en Service prononcée le 15/02/2014, les données relatives à la phase construction seraient celles enregistrées sur les exercices 2010, 2011, 2012 et 2013, dont la synthèse figure ci-dessous :

TOTAL prestations éligibles au titre des obligations contractuelles	6 920 026,67 €
TOTAL prestations PME-PMI	3 629 138,74 €
%age part PME-PMI / Charges Totales	52%

Le détail figure en annexe « SISMO - Prestations et PME - phase construction - 2010 - 2013 » transmis avec le rapport « SITE.OISE - DONNEES R1414-8 CGCT - 2013 ».

E.3.2.Résultats phase Exploitation

- Eléments relatifs à l'exercice 2018

Le résultat de la part confiée à des PME et PMI en 2018 est le suivant :

TOTAL prestations éligibles au titre des obligations contractuelles	259 550,64 €
TOTAL prestations éligibles PME-PMI	119 517,80 €
%age part PME-PMI / Charges Totales	46,05 %

Nota : Ces données n'incluent pas la part des dépenses engagées par VIX.

Le détail figure en annexe « SISMO - Prestations et PME - exploitation 2018 - sans détail VIX ».

E.4. INVENTAIRE DES BIENS DE RETOUR ET DES BIENS DE REPRISE DU CONTRAT

E.4.1. Biens de reprise du Contrat

Les annexes 5 et 6 des biens de reprise et de retour ne prévoient pas de biens de reprise contractuels pour la réalisation et l'exploitation du SISMO.

E.4.2. Biens de retour du Contrat

Les biens de retours mis à disposition du SISMO sont quantifiés selon la liste établie dans les documents contractuels. Ils ont été quantifiés sur la base :

- des équipements déployés
- des bons de livraison reçus jusqu'à fin 2018
- le procès-verbal de mise à disposition dans le cas des bornes d'information voyageurs dont la mise à disposition effective a été constatée dans les locaux du fournisseur.



DESTINATAIRES			ORGANISMES
BERRY Caroline	directrice	cberry@cityway.fr	Site.Oise
CHOLLET Line	assistante de direction	ich.ctw@gmail.com	
PICARD Véronique	directrice	Veronique.PICARD@smtco.fr	
DALEST Julien	directeur technique	Julien.DALEST@smtco.fr	

Référence :

SITE.OISE - RAPPORT D'ACTIVITE - 2018 - V2.docx

Caroline BERRY - SITE.OISE

19 rue Pierre Jacoby - 60000 BEAUVAIS

Tél. : 03 44 05 32 95

@ : cberry@cityway.fr

**OBSERVATIONS SUR LE RAPPORT ANNUEL
D'ACTIVITE SITE OISE 2018**

A - Observations sur les rapports « techniques 2018 » de la société SITE OISE :

Au vu des documents produits par la société SITE OISE, et au vu de l'analyse produite par notre AMO technique, vous trouverez ci-dessous mes observations :

En matière de développement durable, SITE OISE respecte les objectifs de performances prévus au contrat, à savoir :

- ❖ **Part d'exécution du contrat confiée à des PME** : Pas d'observations. L'obligation contractuelle est fixée à 10% minimum du montant des dépenses engagées par le titulaire dans la phase exploitation. Le réel en 2018 est : part PME-PMI = 46.05%.
- ❖ **Observation sur l'emploi de salariés issus de quartiers défavorisés et/ou de salariés à mobilité réduite** : Pas d'observations. 1 salarié répond bien à l'exigence de l'origine d'un quartier défavorisé et 1 salarié répond à l'exigence en matière d'emploi de salariés handicapés, lesquelles permettent de respecter les engagements contractuels en excluant l'application d'une pénalité.
- ❖ **Bilan Carbone** : L'année de référence pour le calcul de la réduction de l'empreinte énergétique est 2014, première année complète pour mesurer l'exploitation du SISMO. SITE OISE ne respecte pas l'objectif contractuel de réduction de l'empreinte énergétique (en tonne équivalent carbone) de 3 % par an avec une baisse de 2% en 2018. En cas de non-respect de ces obligations contractuelles, le SMTCO peut appliquer des pénalités à SITE OISE en cas de non-respect de l'engagement en termes de réduction de l'empreinte énergétique, d'un montant de 17 euros par tonne équivalent carbone, soit une pénalité calculée à 10.71€ pour 2018. Compte tenu de la modicité de ce montant, la pénalité ne sera pas appliquée pour 2018.

Par ailleurs, un travail conjoint est mené avec SITE OISE sur la liste de biens de retour afin de mettre à jour les volumétries renseignées au début du contrat.

B - Observations sur le rapport « financier 2018 » de la société SITE OISE :

Au vu des documents financiers produits par la société SITE.OISE, et au vu de l'analyse financière produite par notre AMO d'expertise financière, vous trouverez ci-dessous mes observations :

Trois sources d'informations transmises par Site.Oise permettent de suivre les résultats financiers de Site.Oise :

- L'annexe 15 – Plan de financement
- L'annexe 16 – Comptes prévisionnels partenaire privé
- Les annexes comptables 2018 Site Oise (Compte de résultats, Bilan et données comptables, financières et économiques du Rapport annuel 2018)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Chiffres d'affaires nets	17 599 512	22 741 885	26 922 902	31 678 228	33 385 750	37 296 612	42 774 012	49 883 847	53 981 000
Reprises sur amortissements et provisions, transferts de charges									
Autres produits	20 339	187 333	425 424	1 098 889	1 023 319	1 292 866	1 277 740	1 583 075	1 038 240
Produits d'exploitation	1 780 050	2 391 724	2 348 236	5 811 446	3 718 876	3 511 950	3 917 341	3 951 075	3 974 240
Charges d'exploitation	1 504 091	1 851 089	2 162 590	2 964 257	3 073 888	3 107 677	3 186 327	3 991 387	3 974 240
Résultat d'exploitation	275 959	540 635	185 646	847 189	644 988	404 273	731 014	862 538	23 000
Produits financiers	140								
Charges financières	113 492	218 110	249 681	345 718	310 059	287 861	245 481	153 541	35 416
Résultat financier	26 448	(177 480)	(103 035)	(498 529)	(465 071)	(483 588)	(414 467)	(291 003)	(110 416)
Résultats courants avant l'impôt	302 407	363 155	82 611	348 660	179 917	120 685	316 547	571 535	112 584

❖ **Les produits d'exploitation** : La structure et le niveau des produits d'exploitation varient peu par rapport à l'exercice précédent. En effet, en 2018, les produits d'exploitation s'élèvent à 3,95 M € contre 3,92M€ en 2017 (+0,9%). Ils sont composés à 97,74% du chiffres d'affaires, et à 2,26% des autres produits. En outre, l'annexe 16 donne une meilleure lisibilité à l'ensemble en isolant les refacturations internes au groupement.

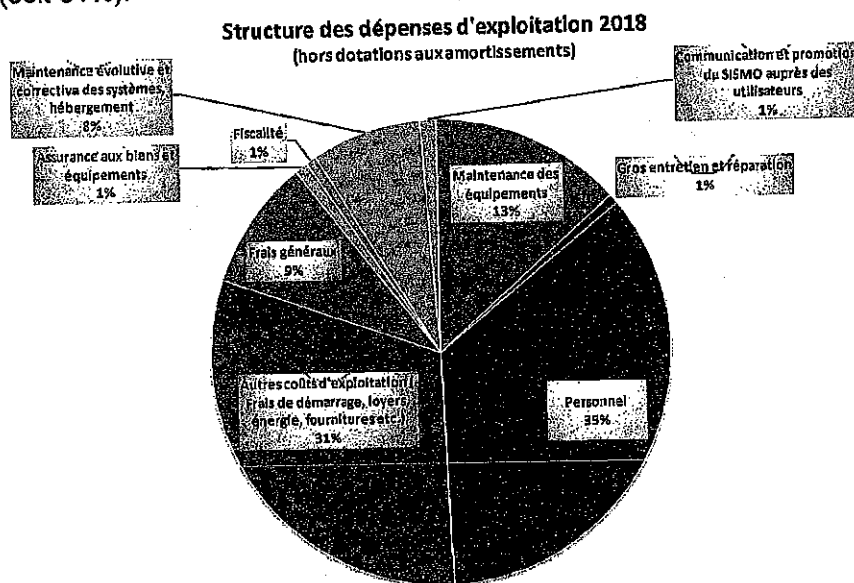
Dans son rapport Site Oise Données R1414-8 CGCT – 2018, Site Oise présente le résultat des recettes accessoires par année.

Ci-dessous, le tableau présente le niveau des recettes accessoires nettes, après déduction des dépenses afférentes, de SITE.OISE :

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Montant annuel
Recettes accessoires totales	0 €	137 977 €	150 339 €	133 559 €	100 352 €	150 078 €	123 152 €	213 150 €	1 008 607 €
Dépenses accessoires totales	950 €	188 136 €	121 825 €	134 939 €	9 770 €	114 491 €	119 043 €	72 043 €	761 197 €
Solde	950 €	(50 159 €)	28 514 €	(1 380 €)	90 582 €	35 587 €	4 109 €	141 107 €	247 410 €

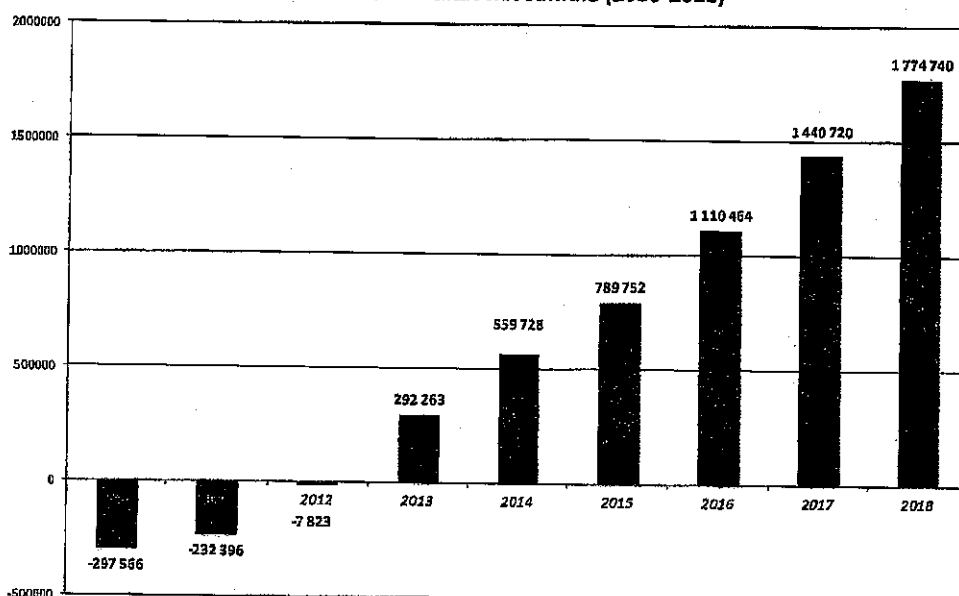
En 2018, le solde des recettes accessoires a augmenté en se positionnant à 141 107 € contre 4 110 € en 2017. L'article 33.2 du contrat de partenariat prévoit la disposition suivante : « Les résultats positifs générés par ces services annexes, dont le montant est nécessairement variable, viendront pour moitié en déduction du loyer d'exploitation versé par le SMTCO au Titulaire sans qu'il n'y ait d'impact sur le calcul du TRI contractuel visé à l'article 36. » Ainsi, au titre de l'exercice 2018, le montant à répartir s'élève à **70 554€**. En vertu de l'article 33.2 du contrat, le SMTCO peut bénéficier de cette recette, se traduisant par la réduction à due concurrence du loyer d'exploitation.

❖ **Les charges d'exploitation** de l'année progressent et s'élèvent à 3,4 M€ contre 3,2 M€ en 2017 (+6,4%). Hors dotations aux amortissements, les autres coûts d'exploitation et les charges de personnel représentent au total plus de deux tiers des dépenses d'exploitation. Les frais de personnel s'élèvent à 769 K € en 2018 (soit 35%) et les autres charges d'exploitation s'élèvent à 677 K € (soit 31%).



- ❖ **L'excédent brut d'exploitation s'élève à 1,76 M€ en 2018 contre 1,76 M€ en 2017.** Cette augmentation est issue d'une stagnation des produits d'exploitation couplée à une augmentation marquée des charges d'exploitation (progression des autres coûts d'exploitation, des frais généraux, des dépenses de personnel ainsi que du GER).
- ❖ **Le résultat d'exploitation est positif pour la huitième année consécutive. Il s'élève à 562 K € en 2018, contre 730 K€ en 2017.**
- ❖ **Le résultat financier : les frais financiers s'élèvent à -164 K€ en 2018 contre - 245 K€ en 2017.**
- ❖ **Le résultat net augmente progressivement sur la période. Il s'élève à 334 K€ en 2018 contre 330 K € en 2017 (soit +1,1% par rapport à l'année précédente). Cela permet à Site Oise de générer un huitième résultat net positif et de dégager un résultat cumulé positif de 1,77 M€.**

Evolution du résultat net cumulé (2010-2018)

**Le Bilan :**

L'examen du bilan n'appelle pas de remarques particulières. Le passif et l'actif représentent l'ensemble des éléments financiers (dette, capital, investissements).

Les sommes des investissements réalisés figurent pour son montant exact à l'actif du bilan.

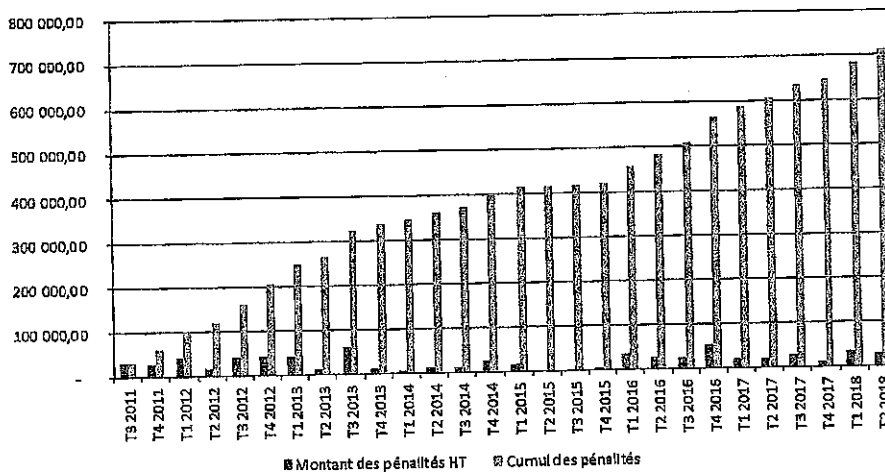
A noter que la valeur nette de l'actif immobilisé de Site Oise est en 2018 de 4,1M€.

Coûts des risques supportés par SITE.OISE au titre de la répartition des ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_3-DE

Le montant cumulé des pénalités en 2018 s'élève à 713,5 K€. Cette information est confirmée dans le rapport d'activités au E.2 « Pénalités appliquées par le SMTCO » et le rapport SITE.OISE – DONNEES R1414-8 CGCT – 2018 au C.4 .

Année	Périodes d'évaluation des pénalités	Périodes d'application des pénalités	Montant des pénalités HT
2010			
2011	T3 2011	T4 2011	31 713,00
2012	T3 2011	T1 2012	29 250,00
2012	T1 2012	T2 2012	41 376,25
2012	T2 2012	T3 2012	48 326,14
2012	T3 2012	T4 2012	41 376,34
2012	T4 2012	T1 2013	42 652,63
2013	T1 2013	T2 2013	43 812,33
2013	T2 2013	T3 2013	44 906,13
2013	T3 2013	T4 2013	60 302,72
2013	T4 2013	T1 2014	44 611,00
2014	T1 2014	T2 2014	46 553,06
2014	T2 2014	T3 2014	42 589,43
2014	T3 2014	T4 2014	42 914,84
2014	T4 2014	T1 2015	25 458,99
2015	T1 2015	T2 2015	47 359,32
2015	T2 2015	T3 2015	0,00
2015	T3 2015	T4 2015	0,00
2016	T4 2015	T1 2016	4 510,53
2016	T1 2016	T2 2016	46 674,70
2016	T2 2016	T3 2016	27 503,49
2016	T3 2016	T4 2016	25 821,66
2016	T4 2016	T1 2017	32 827,88
2017	T1 2017	T2 2017	22 005,70
2017	T2 2017	T3 2017	21 103,98
2017	T3 2017	T4 2017	27 287,82
2017	T4 2017	T1 2018	43 690,11
2018	T1 2018	T2 2018	37 217,32
2018	T2 2018	T3 2018	28 934,60
Total			713 512,72

Evolution des pénalités



Le taux de rendement interne :

Le mode de fonctionnement de la clause TRI. L'article 36 fixe un niveau de TRI opérationnel (taux de rendement interne). Il est défini à hauteur de 8%. Ce TRI sert à s'assurer, tout au long de la durée du Contrat, du respect de l'équilibre économique et financier, ainsi que du respect du niveau de rémunération du cocontractant du SMTCO, tels qu'ils auront été convenus à la signature du Contrat. Cependant les faits générateurs impactant le TRI sont limités dans le contrat de partenariat SISMO. La référence au TRI contractuel a été introduite uniquement pour contourner la difficulté liée à l'évolutivité du périmètre, non pour maintenir constante la rémunération du partenaire privé.

Ainsi, les cas de recours au TRI sont expressément limités :

- **En cas de modification du contrat en raison de circonstances extérieures :** Article 10 du contrat. *Indépendamment des évolutions techniques (article 29) qu'il y a lieu à réexamen des conditions techniques et/ou financières du Contrat en cas de circonstances extérieures à l'évolution des besoins du SISMO et ayant pour effet de modifier significativement l'équilibre économique du Contrat, c'est-à-dire ayant pour effet de faire varier le TRI de plus de 100 points, notamment dans les cas suivants (article 33) :*
 - en cas de modifications dans les conditions de financement obtenues par le Titulaire ;
 - en cas d'évolution de la législation et/ou de la réglementation ;
 - en cas changement de la législation fiscale et sociale affectant les charges du Titulaire.

Il est procédé au réexamen des conditions techniques et/ou financières à la demande de l'une ou l'autre Partie, sur la base des justificatifs fournis par le Titulaire, à ses frais, au SMTCO. Cette évaluation sera établie sur la base des éléments financiers prévus aux annexes 15 à 19 du Contrat.

- **lorsque les évolutions ne sont pas indispensables et que la demande émane du SMTCO (article 29).**

Dans tous les autres cas, les loyers ne sont pas ajustés. **A ce titre, le mécanisme financier faisant référence au TRI n'a pas vocation à se substituer à la matrice des risques.**

A noter que le contrat prévoit expressément que :

- Les différentes sanctions et pénalités appliquées n'impactent pas le calcul du TRI contractuel visé à l'article 36.
- Les profits issus des recettes accessoires (article 33.2) se partagent à parts égales entre le SMTCO et le partenaire privé sans impact sur le calcul du TRI contractuel visé à l'article 36.

Il ressort de ce dispositif qu'il convient de distinguer deux TRI :

- **Le TRI réel du partenaire**
- **Le TRI contractuel**, c'est-à-dire le TRI réel corrigé de tous les éléments impactant la rentabilité de Site.Oise mais demeurant à sa charge.

TRI contractuel : TRI réel du Partenaire - pénalités - coût des risques du partenaire au titre de la matrice des risques

Pour faciliter le suivi de ce dispositif, le titulaire du contrat a l'obligation de présenter dans le rapport annuel (article 40-1-h) le coût des risques qu'il supporte au titre de la répartition des risques telle que prévue dans le contrat et la matrice des risques visée en annexe 4. Il présentera également le montant des pénalités qu'il supporte au titre du présent contrat. **Ces éléments sont précisés au titre de l'année ainsi qu'au titre des années antérieures.** La prise en compte de ces éléments permettra de passer du TRI réel au TRI contractuel.

TRI	Année 0	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	Année 9	Année 10	Année 11	Année 12
EBE	-264 862	523 560	836 810	1 273 340	1 678 291	1 670 368	1 741 519	1 958 245	1 762 788	2 076 586	2 157 118	2 275 838	506 782
IS	0	0	0	135 942	303 707	104 905	139 152	154 538	65 781	-107 651	-136 785	-178 844	-29 833
Investissements	-4 276 208	-3 606 600	-230 219	-687 398	-459 300	-31 401	-590 665	500 912	488 209	-304 008	-327 506	-161 541	-26 924
variation BFR	-43 740	677 936	-124 642	509 030	7 748	-224 015	528 613	121 756	354 684	-384 191	-697 573	-1 230 560	-176 987
Cash flow	-4 564 810	-2 405 184	481 949	959 030	1 122 480	1 300 047	1 540 515	1 434 551	1 563 482	1 289 741	995 254	704 893	273 838
TRI opérationnel	8,63%												

Le TRI affiché par le rapport financier 2018 s'élève à 8,63% contre 8,98% en 2017. La formule de calcul utilisée par SITE.OISE est conforme à la formule contractuelle.

Concernant le TRI contractuel, il est précisé dans le rapport annuel : « Il est à noter que le TRI contractuel tend à être identique au TRI réel car l'essentiel des surcoûts du groupement sont portés par CITYWAY et VIX ».

Remarques générales :

Pour la partie financière, le rapport d'activité 2018 présente des données comptables conformes aux comptes sociaux de SITE.OISE. La rentabilité du projet appréciée par le TRI reste dans l'équilibre contractuel initial.

SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS COLLECTIFS DE L'OISE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

DU COMITE SYNDICAL

Lors de sa réunion du **4 décembre 2019**,

Le **Comité syndical** dûment convoqué par son Président par lettre en date du 18 novembre 2019,

Le quorum et les procurations ayant été vérifiés,

En présence de 13 membres titulaires et de 4 suppléants représentant 4 titulaires empêchés.

Titulaires : M. Alain LETELLIER, M. Jacques DORIDAM, M. Gérard WEYN, M. Rémy RUFFAULT, M. Nicolas LEDAY, M. Pierre DESLIENS, M. Christian VAN PARYS, M. Guy LAFOREST, M. Jean-Claude PELLERIN, M. Lionel GUIBON, M. Daniel GUEDRAS, M. Jean-Noël GURDALA, M. Thierry BALLINER.

Titulaires porteurs de procuration :
M. Alain LETELLIER : pouvoir de Mme Martine BORGEO
M. Jacques DORIDAM : pouvoir de M. Robert CHRISTIAENS
M. Nicolas LEDAY : pouvoir de M. Arnaud DUMONTIER
M. Jean-Claude PELLERIN : pouvoir de M. Xavier ROBICHE
M. Lionel GUIBON : pouvoir de M. Gérard AUGER

Suppléant représentant un titulaire empêché :

- M. Didier RUMEAU, suppléant de Mme Anne-Sophie FONTAINE
- M. Jean-Marie LAVOISIER, suppléant de M. Philippe MARINI
- M. Michel SPEMENT, suppléant de M. Bruno FORTIER
- M. Michel TRIAL, suppléant de M. Stéphane DESEINE

Etaient excusés : Mme Anne-Sophie FONTAINE, Mme Manoëlle MARTIN, M. Daniel LECA, Mme Claire MARAIS-BEUIL, M. Gérard DECORDE, Mme Martine BORGEO, M. Gérard AUGER, Mme Caroline CAYEUX, M. Robert CHRISTIAENS, M. Frédéric TANGUY, M. Philippe MARINI, M. Michel ARNOULD, M. Denis VANHOUTTE, M. Bruno FORTIER, M. Xavier ROBICHE, M. Arnaud DUMONTIER, M. Stéphane DESEINE.

Secrétaire de séance désigné : M. Nicolas LEDAY

Délibérant conformément à l'article L. 1424-30 du CGCT et à l'article 8-2-2 des statuts du syndicat mixte,

A délibéré sur le rapport CS SMTCO 2019 12/04- 4 relatif au :

AVENANT N°9 AU CONTRAT DE PARTENARIAT SISMO (Système intégré de services à la mobilité dans l'Oise)

APRES avoir entendu l'exposé du Président du syndicat mixte, et en avoir débattu,

Envoyé en préfecture le 06/12/2019

Reçu en préfecture le 06/12/2019

Affiché le 06/12/2019

SLO

ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_4-DE

ADOpte à l'unanimité les conclusions suivantes :

- **PREND ACTE** de l'avis favorable de la commission d'appel d'offres conformément à la réglementation des marchés publics

- **AUTORISE** le Président à signer l'avenant N°9 au contrat de partenariat SISMO, ci-annexé, pour un montant de loyer supplémentaire en cumulé de 39 894,34 € HT sur la durée du contrat, soit une hausse de 0,13 %.



Alain LETELLIER
Président du syndicat mixte
des transports collectifs de l'Oise

Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise



AVENANT N° 9

AU

CONTRAT DE PARTENARIAT

**POUR LA CONCEPTION, LA REALISATION, L'EXPLOITATION ET LE
FINANCEMENT D'UN SYSTEME INTEGRE DE SERVICES A LA
MOBILITE EN MATIERE DE TRANSPORTS COLLECTIFS DANS LE
DEPARTEMENT DE L'OISE (SISMO)**

Entre d'une part :

Le Syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise, représenté par son Président, Monsieur Alain LETELLIER, dûment habilité à cet effet par délibération du comité syndical du SMTCO en date du 4 décembre 2019 autorisant la signature du présent avenant, sis 1 rue des Filatures –CS 40551- 60005 BEAUVAIS cedex,

ci-après dénommé le « **SMTCO** »

Et d'autre part :

La Société SITE.OISE (substituée de droit au Groupement CITYWAY/ VIX ERG), sise 19 rue Pierre Jacoby- 60000 BEAUVAIS- immatriculée au registre du commerce et des sociétés n° RCS BEAUVAIS 523 243 996, représentée par Monsieur Laurent BRIANT, Président de la Société SITE.OISE.

ci-après dénommée le « **Titulaire** »

En préambule, il est d'abord exposé ce qui suit :

Un contrat de partenariat a été signé le 9 mars 2010 entre les parties susvisées ayant pour objet **LA CONCEPTION, LA REALISATION, L'EXPLOITATION ET LE FINANCEMENT D'UN SYSTEME INTEGRE DE SERVICES A LA MOBILITE EN MATIERE DE TRANSPORTS COLLECTIFS DANS LE DEPARTEMENT DE L'OISE (SISMO).**

Considérant qu'en application de son article 1- Objet du contrat- « le système dénommé SISMO concerne l'ensemble des adhérents du SMTCO et les Collectivités ayant délégation, et a vocation à intégrer des partenaires supplémentaires pour offrir une information multimodale et une vision globale de la mobilité ; Plus généralement, le SISMO a vocation à accompagner toutes fonctions de mobilité présentes et à venir. »

Considérant que le choix de la procédure de contrat de partenariat avait été retenu notamment en raison de la complexité du projet et de la prise en compte des évolutions prévisibles,

- **Considérant des besoins supplémentaires en termes de volumétrie des équipements, depuis la date de la signature du contrat,**

En application de l'article 29- Evolution du SISMO- du contrat de partenariat susvisé, et à la demande du SMTCO, le présent avenant a pour objet de répondre à l'évolution des besoins volumétriques dans le cadre du Système Intégré de Services à la Mobilité (SISMO), objet du contrat de partenariat.

Le présent avenant a reçu l'avis favorable de la commission d'appel d'offres,

Ceci exposé, il a été arrêté et convenu ce qui suit :

Article 1 – L'Annexe 1 - Programme Fonctionnel des besoins- du contrat de partenariat susvisé, est modifiée ainsi qu'il suit :

Au Chapitre 1. Présentation des réseaux et services intégrés dans le SISMO :

ajout du § 1.28 –évolution n° 9 des réseaux intégrés dans le SISMO (synthèse ci-dessous) :

Evolutions périmètre et volumétrie des besoins du SMTCO :

EXTENSION DU PERIMETRE :

AOT/AOM	Type et description
Commune Lamorlaye	Intégration d'un nouveau réseau de transport collectif au SISMO - Paramétrage d'un référentiel de réseau type communauté de communes Description : Réseau payant (rabattement gare) et réseau gratuit (urbain + scolaire) 3 véhicules (dont un de réserve)

Il est à noter que seuls 2 pupitres sont à commander dans le cadre de l'avenant 9, le reste du matériel nécessaire est disponible dans le stock non affecté de SITE.OISE.

AUGMENTATION DES VOLUMETRIES :

AOT/AOM	SYSTEMES BILLETTIQUES					SYSTEMES D'INFORMATION VOYAGEURS	Phase
	Cellule compteuse	Portable de contrôle	Valideur	Pupitre bus/car	Boîtier annonces sonores	Afficheur embarqué	
Lamorlaye				2			Phase 39

Article 2 -

L'annexe 1bis- offre technique- du contrat de partenariat susvisé est complétée par une annexe supplémentaire dénommée « annexe 1bis -offre technique -avenant n°9 » ci-annexée.

Article 3 -

L'annexe 5 -Liste des biens de retour- du contrat de partenariat susvisé est complétée par une annexe supplémentaire dénommée « annexe 5 -Liste des biens de retour -avenant n°9 » ci-annexée.

Article 4 -

L'annexe 15-Tableau de financement - du contrat de partenariat susvisé est complétée par une annexe supplémentaire dénommée « annexe 15 - Tableau de financement -avenant n°9 » ci-annexée.

Article 5-

L'annexe 16 -Compte de résultat prévisionnel - du contrat de partenariat susvisé est complétée par une annexe supplémentaire dénommée « annexe 16 - Compte de résultat prévisionnel - avenant n°9 » ci-annexée.

Article 6 -

L'annexe 17 -Tableau d'amortissement- du contrat de partenariat susvisé est complétée par une annexe supplémentaire dénommée « annexe 17 - Tableau d'amortissement -avenant n°9 » ci-annexée.

Article 7 -

L'annexe 18 – Investissements - du contrat de partenariat susvisé est complétée par une annexe supplémentaire dénommée « annexe 18 - Investissements –avenant n°9 » ci-annexée.

Article 8 -

L'annexe 19 –Détail des loyers - du contrat de partenariat susvisé est complétée par une annexe supplémentaire dénommée « annexe 19 – Détail des loyers –avenant n°9 » ci-annexée.

Article 9 –

Pour les extensions de volumétries (évolution n°9) prévues au nouveau § 1.27 du chap 1 de l'Annexe 1 du contrat, dans la mesure où elles reposent sur des fonctions dont les vérifications d'aptitude et vérifications de service régulier ont déjà été observées dans le cadre de phases antérieures du SISMO, la méthodologie de vérification de service prévue à l'article 22 du contrat se voit simplifiée.

La mise en service effective de l'évolution n°9 (phase 39) du chap 1 § 1.27 est prononcée sur la base d'un procès-verbal de constat de mise en service de la phase considérée cosigné par les parties.

Article10 –

La date prévue de mise en service du sous-système (phases 39) de l'avenant n°9 correspond au calendrier de phasage prévu au chapitre E dans l'Annexe 1bis –offre technique - avenant n° 9.

Le délai prévu court à compter de l'entrée en vigueur de l'avenant n°9, soit à la date de notification du présent avenant (T 9).

Article 11 –

Le reste sans changement.

Fait à Beauvais, le

Pour le SMTCO

Pour le Titulaire

Alain LETELLIER

Laurent BRIANT

Président du SMTCO

Président de SITE.OISE

Annexes :

Sont annexées au présent avenant :

Annexe 1 bis – Offre technique - **avenant n°9**

Annexe 5 – Liste des biens de retour - **avenant n°9**

Annexe 15 – Tableau de financement - **avenant n°9**

Annexe 16 – Compte de résultat prévisionnel - **avenant n°9**

Annexe 17 – Tableau d'amortissement - **avenant n°9**

Annexe 18 – Investissements - **avenant n°9**

Annexe 19 – Détail des loyers - **avenant n°9**

SISMO

**Offre Technique –
Avenant n° 9**

oise MOBILite
Syndicat Mixte des Transports
Collectifs de l'Oise

SISMO



cityway

VIX

**Réponse aux besoins exprimés à
la demande du SMTCO pour
avenant n° 9 du CP SISMO**

INTRODUCTION

Le présent document constitue le dossier « **SISMO – Avenant n° 9 – Offre technique** » en réponse à la demande du Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise pour avenant n° 9 au « **Contrat de partenariat relatif à la conception, la réalisation, l'exploitation et le financement d'un système intégré de services à la mobilité en matière de transports collectifs dans le Département de l'Oise** ».

SOMMAIRE

A. SYNTHÈSE DES BESOINS	4
B. - FINANCEMENT	5
C. INDEXATION DES PRIX DU BPU	6
D. PERIMÈTRES ET VOLUMÉTRIQUES DE L'OFFRE	7
D.1. AUGMENTATION DES PERIMÈTRES	7
D.2. NOUVELLES FONCTIONNALITÉS	7
D.3. AUGMENTATION DES VOLUMÉTRIQUES	7
E. PROPOSITION DE PHASAGE	8
F. DETAIL DE LA PROPOSITION	9
F.1. BESOIN.....	9
F.2. SOUS-SYSTEME « REF-TC » ET « SIV INTERNET »	9
F.3. SOUS SYSTEME « BILLETTE ET SIV EMBARQUE »	11
F.3.1. Evolution volumétrique	11
F.3.2. Suivi back office	12
F.4. DELAIS	13

A. SYNTHESE DES BESOINS

La demande de proposition pour l'avenant 9 a été formulée par le SMTCO au travers de fiches de synthèse indiquant les fonctionnalités, périmètres et volumétries additionnelles nécessaires attendues ainsi que certaines informations de description du contexte.

Le tableau ci-dessous récapitule par périmètre les besoins exprimés, les dates prévisionnelles de mise en place et les volumétries associées.

La dernière colonne indique si tout ou partie du besoin exprimé est traité dans la présente proposition :

AOT	Type	Description	Date de démarrage du service (Livraison-matériel, mise en service)	Traité dans l'offre
Commune de Lamorlaye	Création d'un réseau de transport public (La Navette)	Création d'un réseau de transport collectif payant (rabattement gare) et gratuit (urbain + scolaire) composé de 3 véhicules (dont un de réserve). Il est nécessaire d'équiper ces véhicules avec : <ul style="list-style-type: none"> - 3 pupitres TP5700 ; - 3 boîtiers kerlink ; - 3 bandeaux lumineux. Il est à noter que seuls 2 pupitres sont à commander dans le cadre de l'avenant 9, le reste du matériel nécessaire est disponible dans le stock non affecté de SITE.OISE.	01/12/2019	oui

B.- FINANCEMENT

Le financement de cet avenant est détaillé dans l'annexe SISMO-AV9-Annexe 18 investissements.

Tableau financier brut d'investissement et de fonctionnement des attentes fonctionnelles et techniques :

Sujet	Nombre de jours	SMTCO	
		Investissement	Fonctionnement annuel
Création d'un réseau de transport public (La Navette)	prix forfaitaire	20 413,10 €	4 157,07 €
TOTAL (hors volumétrie)		20 413,10 €	4 157,07 €

Tableau financier brut des volumétries :

Sujet	Quantité	Investissement	Fonctionnement annuel
TP5700 (sans installation)	2	3 686,37 €	570,37 €
Cartes sans contact + étuis	500	1 610,00 €	-
Billets sans contact	200	76,00 €	-
TOTAL (volumétrie)		5 372,37 €	570,37 €

Au vu de ces différents éléments :

- Coût total investissement : **25 785,47 €**
- Coût total fonctionnement : **4 727,44 €**

C. INDEXATION DES PRIX DU BPU

En réponse aux besoins exprimés ci-dessus, la présente proposition prévoit des extensions volumétriques d'équipements et des évolutions fonctionnelles.

S'agissant des extensions de volumétries telles que définies dans les onglets 8 et 9 de l'annexe « SISMO-Avenant8-Annexe 18 investissements », les prix ont été révisés selon la formule prévue dans l'annexe 18 de l'offre initiale, à savoir :

$$P = P_0 \times [0,15 + 0,10 \times (FSD21/FSD20) + 0,75 \times (ICHTTS11 / ICHTTS10)]$$

Avec :

- P : Prix révisé
- P₀ : Prix d'Origine
- FSD20 et ICHTTS10 sont les indices connus au 9/12/2009 tels que publiés par le Bulletin officiel de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (BOCCRF) ou tout autre revue de référence.
- FSD2 : Indice Frais et Services Divers 2
- ICHTTS : indice du coût horaire du travail - tous salariés des industries mécaniques et électriques.

Les indices FSD21 et ICHTTS11 sont les indices du mois de passation des commandes ultérieures.

Sachant que l'indice ICHTTS1 utilisé dans cette formule n'existait déjà plus en mars 2010, en le remplaçant par l'indice de substitution ICHT-IME, nous obtenons la formule :

$$P = P_0 \times [0,15 + 0,10 \times (FSD21/FSD20) + 0,75 \times (ICHT-IME1/ICHT-IME0)]$$

Avec :

FSD20 = 114,60 (décembre 2009)	FSD21 = 131,1 (août 2019)
ICHT-IME0 = 99,8 (décembre 2009)	ICHT-IME1 = 124,6 (avril 2019)

Le résultat du Ratio d'indexation P/P₀ est :

$$P/P_0 = 1,20077$$

D. PERIMETRES ET VOLUMETRIES DE L'OFFRE

D.1. AUGMENTATION DES PERIMETRES

Les besoins exprimés font apparaître une augmentation de périmètre au sens de l'onglet « 8 - Evolution du périmètre » de l'Annexe 18 des investissements.

AOT	Type
Lamorlaye	Paramétrage d'un référentiel de réseau type communauté de communes

D.2. NOUVELLES FONCTIONNALITES

Les besoins exprimés ne font pas apparaître de nouvelles fonctionnalités au sens de l'onglet « 8 - Evolution du périmètre » de l'Annexe 18 des investissements.

D.3. AUGMENTATION DES VOLUMETRIES

Le tableau ci-dessous synthétise les équipements supplémentaires prévus dans cette offre pour l'avenant n° 9 en réponse aux besoins exprimés.

AOT	SYSTEMES BILLETTIQUES					SYSTEMES D'INFORMATION VOYAGEURS	Phase
	Cellule compteuse	Portable de contrôle	Valideur	Pupitre bus/car	Boitier annonces sonores	Afficheur embarqué	
Lamorlaye				2			Phase 39

Les montants du fichier « SISMO-Avenant8-Annexe 18 investissements » de la présente proposition reposent sur les prix révisés de l'onglet « 9 - Prix unitaires » de l'Annexe 18 des investissements ainsi que d'autres éléments de chiffrages préalables.

E. PROPOSITION DE PHASAGE

En termes de planning, 1 phase est prévue pour la mise en œuvre de ces services :

- **Phase 39 : Mise en service à T9**
Création d'un réseau de transport public (La Navette)
 - o Paramétrage d'un référentiel de réseau type communauté de communes ;
 - o Equipements embarqués bus ;
 - o Cartes et billets sans contact.

Le T9 est défini par la date de notification de l'avenant n° 9 du contrat de partenariat public privé SISMO.

La mise en œuvre des services de la phase 39 ne fera pas l'objet de VABF et VSR respectivement de 2 et 3 mois mais d'un PV de mise en service effectif faisant référence aux fiches d'installation ou de livraison.

F. DETAIL DE LA PROPOSITION

F.1. BESOIN

La commune de Lamorlaye a créé un service de transport public de voyageurs et a sollicité le SMTCO pour bénéficier des services du SISMO.

Le service de transport public baptisé « La Navette » est composé de 2 services :

- La Navette en centre-ville (service gratuit), est en service de 9h à 18h du mardi au vendredi et le samedi matin ;
- Le réseau est également pensé pour les actifs avec une navette matin et soir permettant de rejoindre quotidiennement et de manière directe les gares de Chantilly (ligne G1) et d'Orry-la-Ville (ligne G2) du lundi au vendredi (service payant).

La Navette assure aussi un transport scolaire gratuit destiné aux élèves des écoles élémentaires Saint Exupéry et du Groupe Nord, sur inscription auprès du service scolaire de la mairie de Lamorlaye.

Ce réseau de transport collectif est composé de 3 véhicules dont un de réserve.

Il est nécessaire d'équiper ces véhicules avec :

- 3 pupitres TP5700,
- 3 boîtiers kerlink,
- 3 bandeaux lumineux.

Il est à noter que seuls 2 pupitres sont à commander dans le cadre de l'avenant 9, le reste du matériel nécessaire étant disponible dans le stock non affecté de SITE.OISE.

F.2. SOUS-SYSTEME « REF-TC » ET « SIV INTERNET »

Est prévue au titre des augmentations de périmètre l'intégration du réseau de la commune de Lamorlaye.

Les mises en place sont les suivantes :

- Pour le calculateur d'itinéraire :
 - Mise en œuvre des structures d'intégration des données du référentiel de données de transport en commun ;
 - Pour l'AO et l'exploitant si cela s'avère nécessaire, mise à disposition et formation aux outils de constitution et d'intégration du référentiel (TDO).
- Pour les services de réclamations et de perturbations co-traités avec l'agence de mobilité :
 - Création des structures d'intégration des contacts, transporteurs, motifs ;
 - Mise à disposition et formation aux outils (TGP, Optycall).

- Pour le site internet :
 - Création des rubriques de réseau et des sous-rubriques associées (collectivité, assistant tarifaire, fiches horaires, plan...) ;
 - Mise à jour de la cartographie interactive.

Ces mises en place sont conditionnées par la fourniture des éléments suivants de la part du partenaire :

- Base TDO (définition des lignes, courses, arrêts géo-localisés, calendriers, horaires),
- Informations de contacts et de responsables pour les réclamations,
- Informations de contacts et de responsables pour les perturbations,
- Textes, images, fichiers (plan, fiches horaires) pour alimenter les contenus rédactionnels des rubriques du site internet.

F.3. SOUS SYSTEME « BILLETTIQUE ET SIV EMBARQUE »

F.3.1. Evolution volumétrique

F.3.1.1. Equipements

L'offre prévoit la fourniture et la maintenance des systèmes selon les principes du contrat de partenariat public privé SISMO Initial.

Les équipements seront compatibles avec les destinations et caractéristiques des équipements décrits et validés dans les dossiers de spécifications, à l'identique sous réserve de disponibilité auprès des fournisseurs.

Dans le document « Annexe 18 investissements.xls », ces équipements et leur prix correspondent à ceux indiqués dans l'onglet « 9 - Prix unitaires ».

Remarque : l'offre suppose des véhicules pré-câblés et ne prévoit pas de haut-parleurs et leurs câblages, normalement prévus dans le cadre d'un pré-câblage des véhicules à équiper conforme aux notices techniques disponibles.

F.3.1.2. Quantitatif

Le tableau qui suit a été mis à jour avec les quantitatifs validés par le SMTCO et notifiés aux AO. Cette mise à jour explique l'écart avec les quantitatifs des avenants précédents.

Selon l'expression des besoins :

- Les dotations en cartes sans contact (500, étuis fournis) et billets sans contact (200) ont été évaluées en analogie avec les souhaits de ventilation du SMTCO pour les autres réseaux. Elles seront mises à disposition par l'agence de mobilité ;
- Les équipements nécessaires sont ventilés conformément au paragraphe D.3 ;
- La réserve est calculée sur une base de 5 % selon les hypothèses du contrat (5% et 18 exploitants) selon le tableau suivant :

	Marché initial	Av 1	Av 2	Av 3	Av 4	Av 5	Av 6	Renouvellement bill	Av 7	Av 8	Av 9	Total	réserve actuelle	réserve nécessaire (5%)
TP5700	688	13	5	21	6	3	1	32	5	3	2	779	39	5% * 779 = 38,95 → 39
Boitier d'annonces sonores	668	13	25	20	6	3	1	0	5	3		744	37	5% * 744 = 37,2 → 38
Bandeau	668	13	25	20	6	3	1	0	5	3		744	37	5% * 744 = 37,2 → 38
Valideur	74	6	0	6	0	0	0	0	1	0		87	5	5% * 87 = 4,35 → 5
Cellule compteuse	10	3	0	2	0	0	0	0	1	0		16	1	5% * 16 = 0,8 → 1
Portable de contrôle	20	7	0	2	1	0	0	0	2	1		33	2	5% * 33 = 1,65 → 2
Portable vente et validation	26	86	20	1	0	0	0	-33	0	0		100	3	5% * 100 = 5 → 5

Les augmentations de volumétrie ne font pas apparaître de besoins de réserve supplémentaire.

Il faut donc prévoir d'approvisionner au total :

- 2 pupitres TP5700.

F.3.2. Suivi back office

Les mises en place sont les suivantes :

- Mise à disposition et formation aux outils (Ebrio, BO, Estr, TSR),
- Paramétrage de la gamme tarifaire à mettre en œuvre.

F.4. DELAIS

La commande en avance de phase des équipements faite par Site.Oise a permis de mettre en service les équipements embarqués avant la notification de l'avenant n° 9.

De même, les mises en place relatives aux sous-systèmes « REF-TC », « SIV internet » et « BILLETTIQUE ET SIV EMBARQUE » ont été anticipées par Site.Oise.

Ainsi, le PV de mise en service pourra être émis dès le T9.

Annexe 5 – Avenant n°9

Description des biens	Municipalité	Municipalité	Municipalité	CITRA-BIENS			Avenant P1			Avenant P2			Avenant P3			Avenant P4			Avenant P5			TOTAL					
				Agences de grande mobilité	Locaux Collectifs	Locaux Transparents	Agences de Retour	Agences de Retour	Agences de Retour	TOTAL	Agences de Retour	Agences de Retour	Agences de Retour	TOTAL	Agences de Retour	Agences de Retour	Agences de Retour	TOTAL	Agences de Retour	Agences de Retour	Agences de Retour	TOTAL	Agences de Retour	Agences de Retour	Agences de Retour	TOTAL	
Sommaires de Retour	74	96	11	20	26	34	800	728	113	5	21	6	21	25	6	21	25	6	21	25	6	21	25	6	21	25	
Valeurs sans cotés	74	96	11	20	26	34	800	728	113	5	21	6	21	25	6	21	25	6	21	25	6	21	25	6	21	25	
Pavés asphaltés sans GPS et GPS																											
Pavés asphaltés avec GPS et GPS																											
Autres GPS																											
Autres GPS sans GPS																											
Autres GPS avec GPS																											
Autres GPS sans GPS																											
Autres GPS avec GPS																											
Autres GPS sans GPS																											
Autres GPS avec GPS																											
Autres GPS sans GPS																											
Autres GPS avec GPS																											
Autres GPS sans GPS																											
Autres GPS avec GPS																											
Autres GPS sans GPS																											
Autres GPS avec GPS																											
Autres GPS sans GPS																											
Autres GPS avec GPS																											

Envoyé en préfecture le 06/12/2019
 Reçu en préfecture le 06/12/2019
 Affiché le 06/12/2019
 ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_4-DE

Annexe 15 - Avenant n°9

SISMO-AV9 - Annexe 15-16-17 et 19 - V1.3.xlsx
Annexe 15

Annexe 15 - Plan de Financement

	Cumulatif	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Travaux et équipements initiaux	-5 372,37	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Investissements de renouvellement	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Reprises sur emprunts - remboursements (études, ingénierie financière...)	-19 732,66	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Fonds Propres	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Remboursements d'emprunts + avances sur compte courant	-12 918,91	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-1 830,77
Dividendes	-1 132,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-1 310,63
Reserve légale	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	-39 155,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-1 830,77

Ressources	1 267,69	1 310,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Résultat net	-23 687,49	25 785,47	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Déclats aux amortissements nettes	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Fonds propres	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Emprunts+avances sur compte courant	-14 021,36	14 330,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Δ BFR	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Autres (à détailler)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	-14 021,36	14 330,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Calcul du TRI

EBE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
IS	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Investissements	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Variation du BFR	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Coût du capital	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
TRI Opérationnel	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

Envoyé en préfecture le 06/12/2019
Reçu en préfecture le 06/12/2019
Affiché le 06/12/2019
ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_4-DE

Annexe 16 - Avenant n°9

Annexe 16 - Comptes prévisionnels partenariat privé

Rubrique	Comptabilité	Compt.	Compt.	Compt.	Compt.	Compt.	Compt.	Compt.	Compt.	Compt.	Compt.	Compt.	Compt.	Compt.	Compt.	Compt.	Compt.	Compt.	Compt.	Compt.	
Loyer exploitation	10 720,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5 168,58	5 168,58	1 291,39	
Loyer investissement	25 396,87	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	12 287,13	12 287,13	3 058,28	
Loyer financier	602,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	340,81	340,81	57,05	
Remises sur recettes locales et accessoires		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Produit exploitation - Produits accessoires et autres		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Produits exploitation	36 799,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	17 743,31	17 743,31	4 407,73	
Entretien des Equipements	-1 183,73	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-570,37	-570,37	-142,55	
Geo entretien et réparation, obsolescence et renouvellement des équipements	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Personnel	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Autres coûts d'exploitation (Frais de démarches, énergie, télécommunications, fourrages, etc.)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Frais généraux et charges de structure	-692,75	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-418,71	-418,71	-103,93	
Frais financiers (frais aux emprunts contractés pour la réalisation des investissements)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Assurance aux tiers et d'exploitation	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Fiscalité (taux de TVA et décaissements éventuels entre décaissements et recouvrements ; impôts (T.M.S.))	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Maintenance évolutive et corrective des systèmes, Hébergement	-8 627,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-4 157,07	-4 157,07	-1 039,27	
Communication et promotion du SISO auprès des utilisateurs	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Charges d'exploitation																					
Excédent d'exploitation																					
Dotations aux amortissements & provisions	-20 867,45	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-8 898,55	-8 898,55	-3 224,18	
Reprises sur dotations	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Excédent d'exploitation																					
Frais financiers	-661,31	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-387,78	-387,78	-7,89	
Produits financiers	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Résultat courant avant IS	1 776,89	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 587,85	2 587,85	654,88	
Résultat courant après IS	5 594,39	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 469,05	2 469,05	605,01	
Impôt sur les sociétés*	-558,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-304,41	-304,41	-77,25	
Résultat des activités																					
Résultat des activités																					

* L'impôt sur les sociétés est de 33% selon la législation en vigueur, ramené à 20 % pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2021 et enfin à 25 % à compter du 1er janvier 2022.

Annexe 18 – Avenant n°9

Offre préparatoire

	Offre Initiale	Avenant n°1	Avenant n°2	Avenant n°3	Avenant n°4	Avenant n°5	Avenant n°6	Avenant n°7	Avenant n°8	Avenant n°9
Véhicules										
Cars interurbains pour le CG60.	528		3	2					3	
Cars interurbains pour le CG60 équipés d'équipements légers (TAD)		77	11							
Cars interurbains pour le TER route.	26			2	5	2				
Cars à usage purement scolaire.	32									
Bus urbains.	94	6	2	6	1	1	1	5		2
dont mis en circulation après 2000.	65	2	2	6	1	1	1	5		
Minibus.	11	2	2	6						
Véhicules légers pour le TAD.	23	9	13							
Artisans Taxis	200									
Véhicules de déneigement	46									
Véhicules de service départemental	104									
Equipements au sol										
Postes AOT.	14	0								
Postes AOT - logiciels seuls		2		1						
Postes exploitants - logiciels seuls	18	0		3		0				
Concentrateurs	20	1	1	1						
Points de vente	8	1		1						
Dépôtaires	35	0			0					
Bornes interactives	10									
Portables de contrôle	20	7		2	1			2	1	
Valdeurs sol.										2
Lot de cartes sans contact	90000									500
Billets sans contact	50000	25000								200
SAM pour les équipements de réserve			42							
Bornes d'information aux arrêts	160									
Cartes fourrières	5									
Tableaux "Général Départ"	11									
Plateforme de test	1									

Ces volumétries correspondent aux équipements de base.

Elles ne prennent pas en compte les équipements constitutifs des lots de maintenance qui doivent être détaillés dans l'onglet "lots de maintenance".

Candidat :		SITE.OISE		
Le système billettique.	Matériels	Logiciels	Autres (câblage, mise en place, etc.)	Total
Systeme central billettique, y compris interfaces (A1).				- €
Postes des Autorités Organisatrices (A2).				- €
Postes des exploitants (A3).				- €
Postes de création de cartes (C1).				- €
Points de vente en agence (C2).				- €
Points de vente simplifiés chez les dépositaires (C3).				- €
Bornes de rechargement (C4).				- €
Equipements des Transports à la Demande (C5).				- €
L'offre sur téléphone portable NFC (C7)				- €
Systemes de contrôle (V1).				- €
Concentrateurs				- €
Supports de titres (S1) CSC	1 610,00 €			1 610,00 €
Equipements billettiques embarqués dans les bus urbains (E1).	3 686,37 €			3 686,37 €
Equipements billettiques embarqués dans les cars de ligne (E1).				- €
Equipements billettiques embarqués dans les cars scolaires (E1).				- €
Equipements billettiques embarqués dans les minibus (E1).				- €
Equipements billettiques embarqués dans les bus, cars ou minibus (E1).				- €
Equipements billettiques embarqués dans les véhicules légers (E1).				- €
Valideurs sol				- €
SAM supplémentaires				- €
Equipements aux dépôts				- €
Banc de test et de maintenance				- €
Prestations de gestion de projet				- €
Billets sans contact	76,00 €			76,00 €
Prestations de formation et documentation				- €
Total Billettique				5 372,37 €

Candidat : SITE.OISE

Le système d'information voyageurs	Matériels	Logiciels	Autres (cablage, mise en place, etc.)	Total
Système central, y compris interfaces (A1).				- €
Postes des partenaires (A2).				- €
Site Internet (C1).				- €
Panneaux d'information (C2).				- €
Poste serveur pole d'échange (hors réseau de communication terrain)				- €
Centre de contacts (C3).				- €
Information embarquée sur bus et cars et minibus (C5).				- €
Information embarquée sur Minibus (C5).				- €
Banc de test et de maintenance				- €
Prestations de gestion de projet			20 413,10 €	20 413,10 €
Prestations de formation				- €
Total SIV				20 413,10 €

Candidat : **SITE.OISE**

Synthèse des investissements SISMO

Billettique	5 372,37 €
SIV	20 413,10 €
TAD	- €
Nouvelles attentes	- €
Prestations associées	- €
Total investissements	25 785,47 €

Candidat : SITE.OISE

1 - Equipements embarqués (Tous véhicules)

1.1. billettique		Offre initiale	Avenant n°1	Avenant n°2	Avenant n°3	Avenant n°4
Désignation du matériel	Référence du matériel	volumétrie	volumétrie	volumétrie	volumétrie	volumétrie
Pupitre / valideur	TP5700	34			1	2
Solution allégée de vente et validation	C-One+Imprimante Bluetooth+kit-cablage	1	0	6		
Valdeur billettique bus urbain	CP6500	5				
Cellule de comptage	Acorel	1				
Portable de contrôle	C-ONE Fr4Go					

1.2. information voyageur		volumétrie	volumétrie	volumétrie	volumétrie	volumétrie
Désignation du matériel						
Journal de bord	Duhamel	33			2	2
Boitier externe annonce sonore		33			2	2

1.3. TAD		volumétrie	volumétrie	volumétrie	volumétrie	volumétrie
Désignation du matériel						
Portable embarqué avec GPRS et GPS		1				

2 - Equipements au sol (AOT - Exploitant - Agence - Dépositaires - Voirie - ...)

2.1. billettique		volumétrie	volumétrie	volumétrie	volumétrie	volumétrie
Désignation du matériel						
Point de vente en agence & poste de création cartes	TPV Complet	1				
Point de vente simplifié chez les dépositaires	INGENICO + CIBLE	2				
Boirie de rechargement (lot de sous ensembles, caisse non incluse)	EK 6000	1				
Portable de contrôle	FSION G2	1	5			
Valdeurs sol	ST3150					

2.2. information voyageur		volumétrie	volumétrie	volumétrie	volumétrie	volumétrie
Désignation du matériel						
Panneau lumineux	Oscar	2				
Etiquette RFID / NPC		150				

2.3. TAD		volumétrie	volumétrie	volumétrie	volumétrie	volumétrie
Désignation du matériel						

VIII - Modalités de financement des investissements

Montant total des investissements initiaux	25 785,47 €
--	-------------

<u>Financement par fonds propres</u>	
Montant	

<u>Financement par emprunt</u>	
Montant	
Durée	
Périodicité	
Référence taux	
Marge	
Taux de préfinancement	
Commissions d'engagement+d'arrangement	
Taux valeur remise proposition	

<u>Financement avances comptes courants</u>	
Montant	25 785,47 €
Durée	3 ans
Périodicité	Mensuelles
Marge	
Taux valeur remise proposition	3,00%

<u>Cession de créance</u>	
Loyer concerné	
Montant	
Bonification de marge (détailler les modalités de calcul)	

SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS COLLECTIFS DE L'OISE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU COMITE SYNDICAL

Lors de sa réunion du 4 décembre 2019,

Le Comité syndical dûment convoqué par son Président par lettre en date du 18 novembre 2019,

Le quorum et les procurations ayant été vérifiés,

En présence de 13 membres titulaires et de 4 suppléants représentant 4 titulaires empêchés.

Titulaires : M. Alain LETELLIER, M. Jacques DORIDAM, M. Gérard WEYN, M. Rémy RUFFAULT, M. Nicolas LEDAY, M. Pierre DESLIENS, M. Christian VAN PARYS, M. Guy LAFOREST, M. Jean-Claude PELLERIN, M. Lionel GUIBON, M. Daniel GUEDRAS, M. Jean-Noël GURDALA, M. Thierry BALLINER.

Titulaires porteurs de procuration :
M. Alain LETELLIER : pouvoir de Mme Martine BORGOO
M. Jacques DORIDAM : pouvoir de M. Robert CHRISTIAENS
M. Nicolas LEDAY : pouvoir de M. Arnaud DUMONTIER
M. Jean-Claude PELLERIN : pouvoir de M. Xavier ROBICHE
M. Lionel GUIBON : pouvoir de M. Gérard AUGER

Suppléant représentant un titulaire empêché :

- M. Didier RUMEAU, suppléant de Mme Anne-Sophie FONTAINE
- M. Jean-Marie LAVOISIER, suppléant de M. Philippe MARINI
- M. Michel SPEMENT, suppléant de M. Bruno FORTIER
- M. Michel TRIAL, suppléant de M. Stéphane DESEINE

Étaient excusés : Mme Anne-Sophie FONTAINE, Mme Manoëlle MARTIN, M. Daniel LECA, Mme Claire MARAIS-BEUIL, M. Gérard DECORDE, Mme Martine BORGOO, M. Gérard AUGER, Mme Caroline CAYEUX, M. Robert CHRISTIAENS, M. Frédéric TANGUY, M. Philippe MARINI, M. Michel ARNOULD, M. Denis VANHOUTTE, M. Bruno FORTIER, M. Xavier ROBICHE, M. Arnaud DUMONTIER, M. Stéphane DESEINE.

Secrétaire de séance désigné : M. Nicolas LEDAY

Délibérant conformément à l'article L. 1424-30 du CGCT et à l'article 8-2-2 des statuts du syndicat mixte,

A délibéré sur le rapport CS SMTCO 2019 12/04- 5 relatif au :

CONVENTION RGPD SITE OISE/SMTCO – TRAITEMENT DONNEES PERSONNELLES SISMO

APRES avoir entendu l'exposé du Président du syndicat mixte, et en avoir débattu,

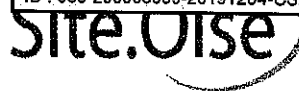
ADOpte à l'unanimité les conclusions suivantes :

- **AUTORISE** le Président à signer la convention RGPD Site Oise/SMTCO – traitement données personnelles SISMO, ci-annexée.

La convention entrera en vigueur à compter de sa signature et pendant toute la durée de détention des données personnelles par le sous-traitant.



Alain LETELLIER
Président du syndicat mixte
des transports collectifs de l'Oise



Convention
entre SITE.OISE, gestionnaire du SISMO (Système Intégré des
Services à la Mobilité dans l'Oise - Oise Mobilité)
et le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise, sous-traitant
des données SISMO-Oise Mobilité,
définissant les modalités pratiques des engagements mutuels dans
le cadre du règlement européen sur la protection des données
personnelles (RGPD).

ENTRE

La société SITE.OISE,

ci-après, « **le responsable de traitement** »,

ET

Le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO),

ci-après, « **le sous-traitant** » (sous-traitant des données Oise Mobilité-SISMO au sens du RGPD),

1. Article 1 – Objet

Les présentes clauses ont pour objet de définir les conditions dans lesquelles le sous-traitant s'engage à effectuer pour le compte du responsable de traitement, les opérations de traitement de données à caractère personnel produites par le SISMO (Système Intégré des Services à la Mobilité dans l'Oise), dans les conditions définies dans la présente convention.

Dans le cadre des opérations de traitement des données à caractère personnel, les parties s'engagent à respecter la réglementation en vigueur applicable au traitement de données à caractère personnel et, en particulier, le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 applicable à compter du 25 mai 2018 (ci-après, « **le règlement européen sur la protection des données** »).

2. Article 2 – Description du traitement faisant l'objet de la sous-traitance

Le sous-traitant est autorisé à traiter pour le compte du responsable de traitement les données à caractère personnel nécessaires pour fournir le ou les service(s) suivant(s) :

- la délivrance et la gestion des Pass Oise Mobilité ;
- le SAV client ;
- la relation client (communication contractuelle, marketing et commerciale) ;
- l'organisation du transport clients ;
- le suivi des réclamations clients ;
- le suivi des véhicules sur les réseaux de transport ;
- le suivi statistique sur les réseaux de transport.

3. Article 3 – Durée du contrat

Le présent accord sera en vigueur à compter de sa signature et pendant toute la durée de détention des données personnelles par le sous-traitant.

4. Article 4 – Obligations du sous-traitant vis-à-vis du responsable de traitement

Le sous-traitant s'engage à :

- 4.1. Traiter les données uniquement pour la ou les seule(s) finalité(s) qui fait (font) l'objet de la sous-traitance.
- 4.2. Traiter les données conformément aux instructions documentées du responsable de traitement. Si le sous-traitant considère qu'une instruction constitue une violation du règlement européen sur la protection des données ou de toute autre disposition du droit de l'Union ou du droit des Etats membres relative à la protection des données, il en informe immédiatement le responsable de traitement. En outre, si le sous-traitant est tenu de procéder à un transfert de données vers un pays tiers ou à une organisation internationale, en vertu du droit de l'Union ou du droit de l'Etat membre auquel il est soumis, il doit informer le responsable de traitement de cette obligation juridique avant le traitement, sauf si le droit concerné interdit une telle information pour des motifs importants d'intérêt public.
- 4.3. Garantir la confidentialité des données à caractère personnel traitées dans le cadre du présent contrat.
- 4.4. Veiller à ce que les personnes autorisées à traiter les données à caractère personnel en vertu de la présente convention :
 - s'engagent à respecter la confidentialité ou soient soumises à une obligation légale appropriée de confidentialité ;
 - reçoivent la formation nécessaire en matière de protection des données à caractère personnel.
- 4.5. Prendre en compte, s'agissant de ses outils, produits, applications ou services, les principes de protection des données dès la conception et de protection des données par défaut.
- 4.6. **Sous-traitance :**

Le sous-traitant peut faire appel à un autre sous-traitant (ci-après, « le sous-traitant ultérieur ») pour mener des activités de traitement spécifiques. Dans ce cas, il informe préalablement et par écrit le responsable de traitement de tout changement envisagé concernant l'ajout ou le remplacement d'autres sous-traitants. Cette information doit indiquer clairement les activités de

traitement sous-traitées, l'identité et les coordonnées du sous-traitant et les dates du contrat de sous-traitance. Le responsable de traitement dispose d'un délai minimum de 1 mois à compter de la date de réception de cette information pour présenter ses objections. Cette sous-traitance ne peut être effectuée que si le responsable de traitement n'a pas émis d'objection pendant le délai convenu.

Le sous-traitant ultérieur est tenu de respecter les obligations de la présente convention pour le compte et selon les instructions du responsable de traitement. Il appartient au sous-traitant initial de s'assurer que le sous-traitant ultérieur présente les mêmes garanties suffisantes quant à la mise en œuvre de mesures techniques et organisationnelles appropriées de manière à ce que le traitement réponde aux exigences du règlement européen sur la protection des données. Si le sous-traitant ultérieur ne remplit pas ses obligations en matière de protection des données, le sous-traitant initial demeure pleinement responsable devant le responsable de traitement de l'exécution par l'autre sous-traitant de ses obligations.

4.7. Droit d'information des personnes concernées

Le sous-traitant, au moment de la collecte des données, doit fournir aux personnes concernées par les opérations de traitement l'information relative aux traitements de données qu'il réalise. La formulation et le format de l'information doivent être convenus avec le responsable de traitement avant la collecte de données.

4.8. Exercice des droits des personnes

Dans la mesure du possible, le sous-traitant doit aider le responsable de traitement à s'acquitter de son obligation de donner suite aux demandes d'exercice des droits des personnes concernées : droit d'accès, de rectification, d'effacement et d'opposition, droit à la limitation du traitement, droit à la portabilité des données, droit de ne pas faire l'objet d'une décision individuelle automatisée (y compris le profilage).

Lorsque les personnes concernées exercent auprès du sous-traitant des demandes d'exercice de leurs droits, le sous-traitant doit adresser ces demandes dès réception par courrier électronique à contact@oise-mobilite.fr.

4.9. Notification des violations de données à caractère personnel

Le sous-traitant notifie au responsable de traitement toute violation de données à caractère personnel dans un délai maximum de 48 heures après en avoir pris connaissance et par tous les moyens nécessaires. Cette notification est accompagnée de toute documentation utile afin de permettre au responsable de traitement, si nécessaire, de notifier cette violation à l'autorité de contrôle compétente.

Après accord du responsable de traitement, le sous-traitant notifie à l'autorité de contrôle compétente (la CNIL), au nom et pour le compte du responsable de traitement, les violations de données à caractère personnel dans les meilleurs délais et, si possible, 72 heures au plus tard après en avoir pris connaissance, à moins que la violation en question ne soit pas susceptible d'engendrer un risque pour les droits et libertés des personnes physiques.

La notification contient au moins :

- la description de la nature de la violation de données à caractère personnel y compris, si possible, les catégories et le nombre approximatif de personnes concernées par la violation et les catégories et le nombre approximatif d'enregistrements de données à caractère personnel concernés ;
- le nom et les coordonnées du délégué à la protection des données ou d'un autre point de contact auprès duquel des informations supplémentaires peuvent être obtenues ;
- la description des conséquences probables de la violation de données à caractère personnel ;
- la description des mesures prises ou que le responsable de traitement propose de prendre pour remédier à la violation de données à caractère personnel, y compris, le cas échéant, les mesures pour en atténuer les éventuelles conséquences négatives.

Si, et dans la mesure où il n'est pas possible de fournir toutes ces informations en même temps, les informations peuvent être communiquées de manière échelonnée sans retard indu.

Après accord du responsable de traitement, le sous-traitant communique, au nom et pour le compte du responsable de traitement, la violation de données à caractère personnel à la personne concernée dans les meilleurs délais, lorsque cette violation est susceptible d'engendrer un risque élevé pour les droits et libertés d'une personne physique.

La communication à la personne concernée décrit, en des termes clairs et simples, la nature de la violation de données à caractère personnel et contient au moins :

- la description de la nature de la violation de données à caractère personnel y compris, si possible, les catégories et le nombre approximatif de personnes concernées par la

- violation et les catégories et le nombre approximatif d'enregistrements de données à caractère personnel concernés ;
- le nom et les coordonnées du délégué à la protection des données ou d'un autre point de contact auprès duquel des informations supplémentaires peuvent être obtenues ;
 - la description des conséquences probables de la violation de données à caractère personnel ;
 - la description des mesures prises ou que le responsable du traitement propose de prendre pour remédier à la violation de données à caractère personnel, y compris, le cas échéant, les mesures pour en atténuer les éventuelles conséquences négatives.

4.10. Aide du sous-traitant dans le cadre du respect par le responsable de traitement de ses obligations

Le sous-traitant aide le responsable de traitement pour la réalisation d'analyses d'impact relatives à la protection des données.

Le sous-traitant aide le responsable de traitement pour la réalisation de la consultation préalable de l'autorité de contrôle.

4.11. Mesures de sécurité

Le sous-traitant s'engage à mettre en œuvre les mesures de sécurité suivantes :

- le transport des données à caractère personnel se feront à l'aide de supports chiffrés (clés, disques durs chiffrés) ou par plateforme de transfert sécurisée chiffrée ;
- une procédure visant à tester, à analyser et à évaluer régulièrement l'efficacité des mesures techniques et organisationnelles pour assurer la sécurité du traitement.

4.12. Sort des données

Au terme de la prestation de services relative au traitement de ces données, le sous-traitant s'engage à détruire toutes les données à caractère personnel ainsi que de toutes les copies existantes dans les systèmes d'information du sous-traitant. Une fois détruites, le sous-traitant doit justifier par écrit de la destruction.

4.13. Délégué à la protection des données

Le sous-traitant communique au responsable de traitement le nom et les coordonnées de son délégué à la protection des données, s'il en a désigné un conformément à l'article 37 du règlement européen sur la protection des données.

4.14. Registre des catégories d'activités de traitement

Le sous-traitant déclare tenir par écrit un registre de toutes les catégories d'activités de traitement effectuées pour le compte du responsable de traitement comprenant :

- le nom et les coordonnées du responsable de traitement pour le compte duquel il agit, des éventuels sous-traitants et, le cas échéant, du délégué à la protection des données ;
- les catégories de traitements effectués pour le compte du responsable du traitement ;
- le cas échéant, les transferts de données à caractère personnel vers un pays tiers ou à une organisation internationale, y compris l'identification de ce pays tiers ou de cette organisation internationale et, dans le cas des transferts visés à l'article 49, paragraphe 1, deuxième alinéa du règlement européen sur la protection des données, les documents attestant de l'existence de garanties appropriées ;
- dans la mesure du possible, une description générale des mesures de sécurité techniques et organisationnelles, y compris entre autres, selon les besoins :
 - la pseudonymisation et le chiffrement des données à caractère personnel,
 - des moyens permettant de garantir la confidentialité, l'intégrité, la disponibilité et la résilience constante des systèmes et des services de traitement,
 - des moyens permettant de rétablir la disponibilité des données à caractère personnel et l'accès à celles-ci dans des délais appropriés en cas d'incident physique ou technique ;
- une procédure visant à tester, à analyser et à évaluer régulièrement l'efficacité des mesures techniques et organisationnelles pour assurer la sécurité du traitement.

4.15. Documentation

Le sous-traitant met à la disposition du responsable de traitement la documentation nécessaire pour démontrer le respect de toutes ses obligations et pour permettre la réalisation d'audits, y compris des inspections, par le responsable du traitement ou un autre auditeur qu'il a mandaté, et contribuer à ces audits.

5. Article 5 – Obligations du responsable de traitement vis-à-vis du sous-traitant

Le responsable de traitement s'engage à :

- fournir au sous-traitant les données visées à l'article 2 de la présente convention ;
- documenter par écrit toutes les instructions concernant le traitement des données par le sous-traitant ;
- veiller, au préalable et pendant toute la durée du traitement, au respect des obligations prévues par le règlement européen sur la protection des données de la part du sous-traitant ;
- superviser le traitement, y compris réaliser les audits et les inspections auprès du sous-traitant.

Fait à

Le

Le sous-traitant	Le responsable de traitement
Le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise	SITE.OISE

SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS COLLECTIFS DE L'OISE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

DU COMITE SYNDICAL

Lors de sa réunion du **4 décembre 2019**,

Le **Comité syndical** dûment convoqué par son Président par lettre en date du 18 novembre 2019,

Le quorum et les procurations ayant été vérifiés,

En présence de 13 membres titulaires et de 4 suppléants représentant 4 titulaires empêchés.

Titulaires : M. Alain LETELLIER, M. Jacques DORIDAM, M. Gérard WEYN, M. Rémy RUFFAULT, M. Nicolas LEDAY, M. Pierre DESLIENS, M. Christian VAN PARYS, M. Guy LAFOREST, M. Jean-Claude PELLERIN, M. Lionel GUIBON, M. Daniel GUEDRAS, M. Jean-Noël GURDALA, M. Thierry BALLINER.

Titulaires porteurs de procuration :

- M. Alain LETELLIER : pouvoir de Mme Martine BORGEO
- M. Jacques DORIDAM : pouvoir de M. Robert CHRISTIAENS
- M. Nicolas LEDAY : pouvoir de M. Arnaud DUMONTIER
- M. Jean-Claude PELLERIN : pouvoir de M. Xavier ROBICHE
- M. Lionel GUIBON : pouvoir de M. Gérard AUGER

Suppléant représentant un titulaire empêché :

- M. Didier RUMEAU, suppléant de Mme Anne-Sophie FONTAINE
- M. Jean-Marie LAVOISIER, suppléant de M. Philippe MARINI
- M. Michel SPEMENT, suppléant de M. Bruno FORTIER
- M. Michel TRIAL, suppléant de M. Stéphane DESEINE

Etaients excusés : Mme Anne-Sophie FONTAINE, Mme Manoëlle MARTIN, M. Daniel LECA, Mme Claire MARAIS-BEUIL, M. Gérard DECORDE, Mme Martine BORGEO, M. Gérard AUGER, Mme Caroline CAYEUX, M. Robert CHRISTIAENS, M. Frédéric TANGUY, M. Philippe MARINI, M. Michel ARNOULD, M. Denis VANHOUTTE, M. Bruno FORTIER, M. Xavier ROBICHE, M. Arnaud DUMONTIER, M. Stéphane DESEINE.

Secrétaire de séance désigné : M. Nicolas LEDAY

Délibérant conformément à l'article L. 1424-30 du CGCT et à l'article 8-2-2 des statuts du syndicat mixte,

A délibéré sur le rapport CS SMTCO 2019 12/04 - 6 relatif au :

ATTRIBUTION DE SUBVENTIONS 2019 ET REPORTS

APRES avoir entendu l'exposé du Président du syndicat mixte, et en avoir débattu,

Envoyé en préfecture le 06/12/2019

Reçu en préfecture le 06/12/2019

Affiché le 06/12/2019

SLO

ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_6-DE

ADOpte à l'unanimité les conclusions suivantes :

-
- **DECIDE** d'accorder au titre de 2019 les subventions figurant dans le tableau ci-annexé.
Ces subventions feront l'objet d'un arrêté d'attribution.
Les dépenses correspondantes seront imputées sur les crédits inscrits au chapitre 65 – Autres charges d'activités (subv. de fonctionnement) – et au chapitre 204 – subventions d'équipements versées.
 - **DECIDE** de reporter pour un délai d'un an supplémentaire les subventions accordées figurant dans le tableau ci-annexé. Ces subventions feront l'objet d'un arrêté de report d'un délai d'un an.
-



Alain LETELLIER
Président du syndicat mixte
des transports collectifs de l'Oise

REGION HAUTS-DE-FRANCE
Comité syndical du 04/12/2019
Subvention pour la période Du 01/09 AU 31/12/2019

NOUVELLE DEMANDE

N° de dossier : 45-2019 V3 du 04/12/2019	Description de l'opération	Contribution financière forfaitaire Du 01/09 AU 31/12/2019		Taux de subvention SMITCO	Montant Subventionné R.T. Du 01/09 AU 31/12/2019
		H.T.	T.T.C.		
<p>Reprise par la Région d'une desserte entre le campus INOVIA et la cité scolaire et amélioration par un arrêt gare SINCF</p> <p>Nature du contrat : DSP</p> <p>Date de début de l'opération : 01/09/2019</p> <p>Durée de la DSP : 12 ans et 8 mois</p> <p>Date de début de la DSP : 01/01/2009</p> <p>Date de fin de la DSP : 31/08/2021</p> <p>Nom du délégataire : ATRIONA du Compiègnais</p> <p>Avenant en cours de préparation</p>	<p>Contexte / Description :</p> <p>Afin de répondre à la sollicitation de la ville de Noyon, le Conseil Régional a décidé de reprendre, dès la rentrée de septembre 2019, l'organisation de la ligne circulant entre l'intemat de la route de Noyon et la cité scolaire, en offrant également en plus un rabattement vers la gare de Noyon.</p> <p>Cette offre comprend un aller-retour par jour, du lundi au vendredi.</p> <p>Les kilomètres commerciaux correspondants sont estimés à 6 578 km.</p> <p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Renforcer l'offre de transport en intégrant une nouvelle ligne commerciale au réseau interurbain régional > Favoriser l'intermodalité en offrant un rabattement sur la gare SINCF de Noyon <p>Prévisions :</p> <p>2019 : 22 152 personnes transportées (prévisions)</p> <p>Prix en chaire par le SMITCO :</p> <p>Contribution financière forfaitaire + indexation Exo de TVA</p> <p>Conditions CC, articles 4 et 5 de l'arrêté d'attribution :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Respect des obligations de la convention bilatérale SSMQ (création de la base IDO...) > Mentionner sur le site Internet et sur le guide (y compris fiche Horaires) de l'AO, la participation du SMITCO en apposant le logo Oise Mobilité selon la charte graphique Oise mobilité > Faire mention, dans toutes les actions de communication relatives au projet financé, du partenaire SMITCO 	21 467,00 €	/	50%	10 733,50 €
<p>Dérogation pour commencement anticipé accordé le : 12/11/2019</p>				Ticket modérateur de 50% minimum restant à la charge du maître d'ouvrage toutes subventions confondues	
		Budget annexé transport :	Non		
		TOTAL FONCTIONNEMENT	21 467,00 €	50%	10 733,50 €

Envoyé en préfecture le 06/12/2019
 Reçu en préfecture le 06/12/2019
 Affiché le 06/12/2019



ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_6-DE

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU BEAUVAISIS
 Comité syndical du 04/12/2019
 Subvention année 2019

N° de dossier : 14-2019 du 04/12/2019 Adhésion au dispositif Rézo Pouce	Description de l'opération	Participation financière - 2019 -		Taux de subvention - SMTCO	Montant Subvention I.T. - 2019 -
		H.T.	T.T.C.		
<p>NOUVELLE DEMANDE</p> <p>Nature du contrat : Convention</p> <p>Date de début de l'opération : sept-19</p> <p>Durée du contrat : 3 ans</p> <p>Date de début du contrat : 02/09/2019</p> <p>Date de fin de contrat : 01/09/2022</p> <p>Nom du prestataire : SICT Rézo Pouce</p>	<p>Contexte / Description :</p> <p>La CAB a délibéré le 11 juillet 2019 pour adhérer au dispositif Rézo Pouce.</p> <p>Le dispositif Rézo Pouce est une solution d'attractivité de proximité qui permet :</p> <ul style="list-style-type: none"> -des déplacements de courte ou moyenne distance, en milieu urbain ou périurbain sans planification préalable, -de compléter l'offre de transports collectifs existante, -de favoriser l'accès aux transports en commun sur les territoires peu denses, -de résoudre le trafic rouler sur les territoires urbains et périurbains. <p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Compléter l'offre de mobilité du territoire, > Développer la mobilité partagée, > Favoriser une mobilité durable sur des territoires ruraux et périurbains, > Désenclaver le territoire, > Assurer une complémentarité avec les transports collectifs. <p>Préconisations :</p> <p>Selon la structure qui a développé le système, environ 1% des habitants d'un territoire s'inscrit la première année. Chaque année suivante, c'est 1% supplémentaire de la population qui procède à son inscription.</p> <p>Prés en charge par le SMTCO :</p> <p>Abonnement annuel REZPOUCE sur le territoire de la CAB.</p> <p>Conditions (cf. articles 4 et 5 de l'arrêté d'interdiction) :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Respect des obligations de la convention bilatérale SISMD (mise à jour de la base TDO, ...) > Faire mention, dans toutes les actions de communication relatives au projet financé, du partenariat SMTCO > Participation du SMTCO aux réunions de travail (réunions de bilan, etc...) > Fourniture de l'ensemble des points d'arrêt géolocalisés REZPOUCE pour l'alimentation du SIM Obs Mobilité 	6 000,00 €	7	40%	2 400,00 €
<p>Dérogation pour commentariat anticipé accordée le : 16/07/2019</p>		Budget amasse transport :		Oui	Ticket modérateur de 30% minimum restant à la charge du maître d'ouvrage toutes subventions confondues
		6 000,00 €		40%	2 400,00 €
		TOTAL FONCTIONNEMENT en €			

Envoyé en préfecture le 06/12/2019
 Reçu en préfecture le 06/12/2019
 Affiché le 06/12/2019
 ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_6-DE

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU BEAUVAISIS
 Comité syndical du 04/12/2019
 Subvention année 2019

N° de dossier : 44-2019 du 04/12/2019		Description de l'opération		Participation financière 2019 - En €		Taux de subvention SMTCO	Montant Subvention H.T. - 2019 -
				H.T.	T.T.C.		
Opération Vélostation sur le pôle intermodal de Beauvais gare SNCF (Ex buffet de la gare)		<p>Contexte / Description :</p> <p>Un collectif d'associations, regroupant notamment les Ateliers de la Bergerette et l'ALEP, réuni sous le nom BeauVélo, a initié en 2009 une opération de mise à disposition de vélos permettant aux lycéens de Beauvais de relier la Gare SNCF à leurs établissements scolaires.</p> <p>La CAB a mis à disposition une partie des locaux de l'ancien buffet de la gare, loué à la SNCF, pour le stockage et l'entretien des vélos.</p> <p>La convention entre la communauté d'agglomération du Beauvaisis et BeauVélo arrivant à expiration, la convention de 2010 a été actualisée, notamment pour accompagner le développement de la pratique du vélo en ville, dans un contexte marqué par l'honneur du plan vélo gouvernemental en septembre 2016.</p> <p>Dans ce but, les services de la CAB et l'association BeauVélo ont établi une nouvelle convention d'objectifs et de moyens, d'une durée renouvelable de 6 ans, avec évaluation intermédiaire.</p> <p>Ce projet élargit les objectifs liés à l'association BeauVélo, afin de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - consolider l'offre de location de vélos à la demande au sein de la Vélostation, à destination de tous les publics ; - soutenir les ateliers et les formations à la maintenance et à la réparation des vélos, dans le cadre de la Vélostation ; - mettre en place des actions d'éducation au vélo à destination des élèves des établissements scolaires. 		10 000,00 €	/	50%	5 000,00 €
<p>Nature du contrat :</p> <p>Convention d'objectifs et de moyens</p>							
<p>Date de début de l'opération :</p> <p>2008</p>							
<p>Durée du contrat :</p> <p>6 ans</p>							
<p>Date de début du contrat :</p> <p>06/05/2019</p>							
<p>Date de fin de contrat :</p> <p>06/05/2025</p>							
<p>Norm du prestataire :</p> <p>Association BeauVélo</p>							
<p>Dérogation pour commencement anticipé accordée le :</p> <p>17/05/2019</p>							
		<p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Promouvoir la pratique du vélo sur le territoire de la CAB, > pérenniser l'opération en ouvrant le service au tout public en intermodalité dans les pôles d'échanges, > Offrir un mode de déplacement non-polluant. 					
		<p>Prérequis financiers : (Source: rapport d'activité)</p> <p>Sur l'année scolaire 2017/2018, le service Véloxe : 34 inscrits, soit -26% par rapport à 2017 ; 347 prêts de vélos, soit -25% par rapport à 2017.</p> <p>Sur l'année 2017/2018, le service de location aux publics : - 201 contrats de location, - 11 % par rapport à l'année 2017, - 13 045 journées de location, stable par rapport à 2017 (13 052 contrats), - 1 504 réparations réalisées, + 23% par rapport à 2017, - Plus de 400 vélos mis à disposition.</p> <p>Prise en charge par le SMTCO :</p> <p>Participation financière apportée par la CAB à l'association BeauVélo.</p>		30 000,00 €	/	50%	15 000,00 €
		<p>Conditions (Cf. articles 4 et 5 de l'arrêté d'attribution) :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Respect des obligations de la convention bilatérale SISVC (mise à jour de la base TDO, ...) > Participation du SMTCO aux réunions de travail (réunions de bilan, etc...) 					
		<p>Budget amorce transport :</p> <p>Oui</p>					
		<p>TOTAL FONCTIONNEMENT en €</p> <p>20 000,00 €</p>				50%	10 000,00 €

Envoyé en préfecture le 06/12/2019
 Reçu en préfecture le 06/12/2019
 Affiché le 06/12/2019
 ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_6-DE

AGGLOMÉRATION CREIL SUD OISE
Comité syndical du 04/12/2019
Subvention pour la période Du 01/09 au 31/12/2019

N° de dossier : 52-2019 du 04/12/2019 Desserte régulière du Parc ALATA	Description de l'opération	Contribution forfaitaire d'exploitation Du 01/09 au 31/12/2019 En €		Taux de subvention SMTCO	Moment Subvention T.T.C. Du 01/09 au 31/12/2019
		H.T.	T.T.C.		
<p>Contexte / Description :</p> <p>Une enquête menée en 2015 auprès des salariés du Parc Alata et de la Zone de Vaux montrait un intérêt significatif (200 salariés environ) pour la création d'une liaison régulière entre la gare de Creil et le Parc Alata, parc technologique situé sur le territoire voisin de la commune de Verneuil en Halatte.</p> <p>Cette liaison permet aux habitants de l'agglomération de disposer d'un mode d'acheminement régulier, à tarification STAC, vers l'ensemble de la zone Alata. Elle soulage ainsi, en partie la ligne B, et constitue le chaînon manquant entre la gare de Creil et cette zone d'activités à fort potentiel de développement.</p> <p>La mise en œuvre de cette desserte a nécessité la signature d'une convention de délégation de compétences entre la Région Hauts-de-France et l'ACSO le 18/01/2019.</p> <p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Assurer l'intermodalité entre le train et le bus. > Renforcer et améliorer l'offre de services proposés aux salariés et visiteurs de ce site. > Faciliter les flux domicile-travail (salariés de la zone Alata). > Mieux répondre aux besoins et attentes des actifs. > Permettre aux actifs ne disposant pas de véhicule d'accéder aux emplois situés sur cette zone périphérique. <p>Prévisions : 15 150 validations, soit 27% de baisse. 2017 : 20 634 validations.</p> <p>Prise en charge par le SMTCO : Contribution Forfaitaire d'Exploitation (CFE) pour la part relative à l'exploitation de la desserte du parc ALATA.</p> <p>Conditions (cf. articles 4 et 5 de l'arrêté d'attribution) :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Respect des obligations de la convention bilatérale SISMO (mise à jour de la base TDO, ...) > Mentionner sur le site internet et sur le guide (y compris fiche horaire) de l'AO, la participation du SMTCO en apposant la logo > Mise à disposition de la charte graphique Oise mobilité > Faire mention, dans toutes les actions de communication relatives au projet financé, du partenaire SMTCO > Participation du SMTCO aux réunions de travail (réunions de bilan, etc...) 	<p>H.T. : /</p> <p>T.T.C. : 23 334,00 €</p> <p>50%</p> <p>11 667,00 €</p> <p>Ticket maximum de 30% minimum restant à la charge du maître d'ouvrage toutes subventions confondues</p>	<p>Plan de Financement :</p> <p>Financier 1 : Agglomération Creil (Sur Oise) : 33 % : 8 867 €</p> <p>Financier 2 : SMTCO : 50 % : 11 667 €</p> <p>Financier 3 : Région Hauts-de-France : 12 % : 2 800 €</p> <p>Budget annexe transport : Oui</p>	<p>23 334,00 €</p> <p>50%</p> <p>11 667,00 €</p>	<p>23 334,00 €</p> <p>50%</p> <p>11 667,00 €</p>	<p>23 334,00 €</p> <p>50%</p> <p>11 667,00 €</p>
<p align="center">FONCTIONNEMENT</p>		<p align="center">TOTAL FONCTIONNEMENT en €</p>		<p align="center">TOTAL FONCTIONNEMENT en €</p>	

Envoyé en préfecture le 06/12/2019

Reçu en préfecture le 06/12/2019

Affiché le 06/12/2019

SLO

ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_6-DE

AGGLOMÉRATION CREIL SUD OISE
Comité syndical du 04/12/2019
Subvention pour la période Du 01/09 au 31/12/2019

N° de dossier : 19-2019 du 04/12/2019	Description de l'opération	Contributions forfaitaires d'exploitation		Taux de subvention SMTCO	Montant Subvention T.T.C Du 01/09 au 31/12/2019
		H.T.	T.T.C		
<p>Amélioration de service : Meilleure desserte en transport collectif des pôles d'emploi et d'activités</p> <p>Dans le cadre de la nouvelle Délégation de Service Public entre RATP DEV et ACSO, la continuité des services reste inchangée pour la période allant du 1er septembre 2019 au 31 août 2020.</p> <p>Les opérations sont donc maintenues à l'identique.</p> <p>Nature du contrat : DSP</p> <p>Date de début de l'opération : 01/09/2019</p> <p>Durée de la DSP : 7 ans</p> <p>Date de début de la DSP : 01/09/2019</p> <p>Date de fin de la DSP : 31/08/2026</p> <p>Nom du délégataire : RATP DEV</p>	<p>Contexte / Description :</p> <p>Dans le cadre de la reconstruction de son réseau de transport, l'ex CAC a souhaité mieux desservir en transport en commun les pôles d'activités et d'emplois présents sur le territoire afin de les rendre plus accessibles auprès de ses habitants.</p> <p>Ces lieux pourvoyeurs d'emplois bénéficient ainsi d'une meilleure desserte, que ce soit en termes de fréquences de passage ou en temps de parcours :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Centre E. Leclerc de Montataire (nouvelle desserte - fréquence 60 mn toute la journée), - CMO / Les Marchés de Oise (desserte renforcée - fréquence 10 mn toute la journée contre 30 mn avant), - Centre administratif de Creil (centre-ville - nouvelle desserte - fréquence 6 mn en heures de pointe), - ZI Villiers (desserte renforcée par un raccourcissement du temps de parcours). <p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> > En intermodalité avec le gare ferroviaire de Creil, > Être le référentiel des lieux attractifs accessibles en transport collectif afin de faciliter les déplacements des actifs travaillant de manière régulière dans ces zones d'activités ou s'y rendant de manière épisodique, > Faciliter la possibilité d'être recruté pour les actifs non occupés y compris pour ceux qui ne sont pas véhiculés, > Dynamiser le réseau et encourager l'usage des transports collectifs. <p>Présentations : (Source SISMO)</p> <p>Nombre de validations : - 2,3% entre 2017 et 2018. Ne préjuge pas de la fréquentation réelle car le taux de fraude observé par la collectivité est important.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2018 : 3 046 230 validations - 2017 : 3 210 431 validations <p>Risques en charge par le SMTCO :</p> <p>Contribution forfaitaire d'exploitation (CFE) pour la part relative aux dessertes des pôles d'emploi et d'activités.</p> <p>Conditions (cf. articles 4 et 5 de l'annexe d'attribution) :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Respect des obligations de la convention bilatérale SISMO (mise à jour de la base TDO, ...) > Mentionner sur le site internet et sur le guide (y compris fiche boraire) de l'AO, la participation du SMTCO en apposant le logo Oise Mobilité selon la charte graphique Oise mobilité, > Faire mention, dans toutes les actions de communication relatives au projet financé, de partenariat et partenaire SMTCO, > Apposition des logos sur les véhicules selon la charte graphique, > Participation du SMTCO aux réunions de travail (réunions de bilan, etc....). 	<p>H.T.</p>	<p>T.T.C</p> <p>40 000,00 €</p>	<p>50%</p>	<p>20 000,00 €</p>
<p align="right">Délégation pour commencement anticipé accordée le : 25/06/2019</p>		<p align="right">Budget annexé transport : Oui</p>		<p align="right">Taux modérateur de 30% minimum restant à la charge du maître d'ouvrage toutes subventions confondues</p>	
FONCTIONNEMENT		TOTAL FONCTIONNEMENT en €		20 000,00 €	

Envoyé en préfecture le 06/12/2019

Reçu en préfecture le 06/12/2019

Affiché le 06/12/2019


ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_6-DE

AGGLOMÉRATION CREIL SUD OISE
Comité syndical du 04/12/2019
Subvention pour la période Du 01/09 au 31/12/2019

N° de dossier : 54-2019 du 04/12/2019	Description de l'opération	Contribution forfaitaire d'exploitation Du 01/09 au 31/12/2019		Taux de subvention SMTCO	Montant Subvention T.T.C. Du 01/09 au 31/12/2019	
		H.T.	T.T.C.			
<p>Amélioration de service : Exploitation d'un service de transport de soirée (20h50 - 21h50) dit FLEVO destiné aux actifs rejoignant leur domicile tardivement</p> <p>Dans le cadre de la nouvelle Délégation de Service Public entre RATP DEV et TACSIO, la continuité des services reste inchangée pour la période allant du 1er septembre 2019 au 31 août 2020.</p> <p>Les opérations sont donc maintenues à l'identique.</p> <p>Mature du contrat : DSP Date de début de l'opération : 01/09/2019 Durée de la DSP : 7 ans Date de début de la DSP : 01/09/2019 Date de fin de la DSP : 31/08/2025 Nom du délégataire : RATP DEV</p>	<p>Contenu / Description : Lors de la restructuration de son réseau de transport, l'ex CAC a mis en place en avril 2012, 3 lignes de transport dites « Flexo » (à mi-chemin entre la ligne Régulière et le TCAD). Sans réservation, Flexo s'effectue selon un trajet modifiable, construit par le conducteur en fonction des arrêts de descente demandés par les voyageurs à leur montée dans le bus. Le conducteur ira au plus direct entre 2 arrêts demandés. Depuis le 15 décembre 2014, un quatrieme Flexo a été mis en service, assurant la desserte de Nogent sur Oise et Villers St Paul à partir de la gare de Creil (départ 20h47) en correspondance avec le train arrivant de Paris à 20h25. Flexo prolonge ainsi le réseau plus tard le soir avec 4 bus au départ de la gare de Creil en correspondance avec les trains arrivant de Paris et à destination des 4 communes. Chaque départ est calé sur les arrivées des trains de Paris, arrivant à Creil entre 20h50 et 21h50. Flexo fonctionne également le dimanche et les jours fériés.</p> <p>Objectifs : > Répondre de manière adaptée et souple à une demande de mobilité latente, tout en maîtrisant les coûts de production inhérents, > Répondre aux retours tardifs et décalés des actifs, > Assurer l'intermodalité entre le train et le bus, > Faciliter les déplacements domicile/travail, > Répondre à une demande de déplacement conséquente mais écartée sur le territoire."</p> <p>Prévisions / Sources SIRMCO La fréquentation du FLEVO est en hausse de + 40,11% passant de 16 273 validations en 2017 à 23 131 validations en 2019. Ne préjugé pas de la fréquentation réelle car le taux de fraude observé par la collectivité est important.</p> <p>Prise en charge par le SMTCO : Contribution forfaitaire d'exploitation (CFE) pour la part relative à l'exploitation du service Flexo.</p> <p>Conditions (cf. articles 4 et 5 de l'arrêté d'attribution) : > Respect des obligations de la convention bilatérale SIS/VO (mise à jour de la base TDD, ...) > Viens former sur le site internet et sur le guide (y compris fiche horaire) de l'AO, la participation du SMTCO en apposant le logo Oise Mobilité selon la charte graphique Oise mobilité, > Faire mention, dans toutes les actions de communication relatives au projet financé, du partenaire SMTCO, > Apposition des logos sur les véhicules selon la charte graphique, > Participation du SMTCO aux réunions de travail (réunions de bilan, etc...)</p>	/	16 668,00 €	50%	8 334,00 €	
<p>Dérogation pour commencement anticipé accordée le : 25/06/2019</p>						
FONCTIONNEMENT						8 334,00 €
TOTAL FONCTIONNEMENT en €					16 668,00 €	8 334,00 €

Envoyé en préfecture le 06/12/2019
Reçu en préfecture le 06/12/2019
Affiché le 06/12/2019
ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_6-DE

AGGLOMÉRATION CREIL SUD OISE
Comité syndical du 04/12/2019
Subvention pour la période Du 01/09 au 31/12/2019

Envoyé en préfecture le 06/12/2019
 Reçu en préfecture le 06/12/2019
 Affiché le 06/12/2019 
 ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_6-DE

N° de dossier : 55-2019 du 04/12/2019	Description de l'opération	Contribution forfaitaire d'exploitation		Taux de subvention - SMTCO	Montant subvention T.T.C. Du 01/09 au 31/12/2019
		H.T. en €	T.T.C. en €		
<p>Renforcement de la desserte de l'hôpital à Creil</p> <p>Dans le cadre de la nouvelle Délégation de Service Public entre RATP DEV et IACSIO, la consistance des services reste inchangée pour la période allant du 1er septembre 2019 au 31 août 2020.</p> <p>Les opérations sont donc maintenues à l'identique.</p> <p>Nature du contrat : DSP</p> <p>Date de début de l'opération : 01/09/2019</p> <p>Durée de la DSP : 7 ans</p> <p>Date de début de la DSP : 01/09/2019</p> <p>Date de fin de la DSP : 31/08/2026</p> <p>Nom du délégataire : RATP DEV</p>	<p>Contexte / Description :</p> <p>Le centre hospitalier de Creil est un arrêt important du réseau de transport urbain. Au regard du nombre de salariés et de visiteurs drainés par ce site, l'ex CAC a souhaité renforcer cette desserte.</p> <ul style="list-style-type: none"> • desserte systématique de l'hôpital de Creil avec la ligne B (Nogent-sur-Oise / hôpital Creil), tous les jours même les dimanches et les jours fériés, • prolongement de la ligne D qui s'arrête à l'arrêt Porte de Creil vers Creil Hôpital du lundi au samedi ; des trajets directs depuis Villers-Saint-Paul. <p>Départ n° 4 des 5 lignes régulières du STAC desservent l'hôpital, ce qui fait de cet arrêt le second le plus desservi après la gare.</p> <p>79 dessertes supplémentaires sont prévues chaque jour, soit près de 500 par semaine.</p> <p>Début 2014, 3 nouveaux points d'arrêts (rendus accessibles depuis 2016) ont été aménagés.</p> <p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> > En intermodalité avec la gare ferroviaire de Creil, > Renforcer et améliorer l'offre de services proposés aux salariés et visiteurs de ce site, > Faciliter les flux domicile-travail (salariés de l'hôpital), > Mieux répondre aux besoins et attentes des usagers. <p>Prévisions : (Source SISMO)</p> <p>89 139 validations en 2018 contre 91 671 validations en 2017 aux 3 quais de l'arrêt hôpital, soit une baisse de 2,76% (à relativiser au regard de la fraude observée).</p> <p>Finanç. en charge par le SMTCO :</p> <p>Contribution Forfaitaire d'Exploitation (CFE) pour la part relative au renfort de la desserte de l'hôpital de Creil.</p> <p>Conditions C.F. articles 4 et 5 de l'arrêté d'attribution :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Respect des obligations de la convention bilatérale SISMO (mise à jour de la base TDO, ...) > Mentionner sur le site internet et sur le guide (y compris fiche horaire) de l'AO, la participation du SMTCO en apposant le logo Oise Mobilités selon la charte graphique Oise mobilités. > Faire mention, dans toutes les actions de communication relatives au projet financé, du partenaire SMTCO, > Apposition des logos sur les véhicules selon la charte graphique, > Participation du SMTCO aux réunions de travail (réunions de bilan, etc...) 	/	43 334,00 €	50%	21 667,00 €
<p>Dérogation pour commencement anticipé accordée le : 25/05/2019</p>					
		<p>Budget annexe transport :</p> <p align="right">43 334,00 €</p>			
				50%	21 667,00 €
				TOTAL FONCTIONNEMENT	21 667,00 €


FONCTIONNEMENT

AGGLOMÉRATION CREIL SUD OISE
Comité syndical du 04/12/2019
Subvention pour la période Du 01/09 au 31/12/2019

FONCTIONNEMENT	Description de l'opération	Contribution forfaitaire d'exploitation. Du 01/09 au 31/12/2019 En €	Taux de subvention SMTCO	Montant Subvention T.T.C. Du 01/09 au 31/12/2019
<p>Contexte / Description : La grille tarifaire sur le réseau du STAC a été complètement revue en septembre 2011 afin d'avoir une nouvelle grille tarifaire plus simple, plus attractive et surtout à la baisse. Au mois d'août 2015, la grille tarifaire a de nouveau été revue et les modifications suivantes ont été mises en œuvre : - Ticket antitaire : Passage de 0,50€ à 1€. - Carnet 5 voyages : Suppression. - Carnet 10 voyages : Passage de 5,50€ à 5€. - Abonnement mensuel 26-59 ans : Passage de 15€ à 16€. - Abonnement mensuel moins de 26 ans : Inchangé 7€. - Abonnement mensuel plus de 60 ans : Inchangé 10€. - Post-paiement moins de 26 ans et plus de 60 ans : Inchangés. - Post-paiement 26-59 ans : Passage de 0,50€/voyage à 0,54€. - Création abonnement annuel jaunes 28€ - Pass Ladies +.</p> <p>Objectifs : - Maintenir la grille tarifaire attractive pour les usagers afin de tenir compte de la situation économique et afin que le prix ne soit pas un obstacle à la mobilité en transport collectif. - Développer et encourager la fréquentation du réseau de transport en commun pour l'ensemble de la population de l'agglomération.</p> <p>Prévisions / Objectifs : <u>Evolution SISMO</u> Nombre de validations : - 5,3% entre 2017 et 2018. Ne préjuge pas de la fréquentation réelle car le taux de fraude observé par la collectivité est important. - 2018 : 3 040 290 validations - 2017 : 3 210 431 validations</p> <p>Prise en charge par le SMTCO : Contribution Forfaitaire d'Exploitation (CFE).</p> <p>Conditions L.C.F. articles 4 et 5 de l'annexe d'attributions : - Respect des obligations de la convention bilatérale SISMO (mise à jour de la base TCO, ...). - Mentionner sur le site internet et sur le guide (y compris l'ike boaire) de l'AC, la participation du SMTCO en appointant le logo Oise Mobilité selon la charte graphique Oise mobilité. - Faire mention, dans toutes les actions de communication relatives au projet financé, du partenaire SMTCO. - Apposition des logos sur les véhicules selon la charte graphique. - Participation du SMTCO aux réunions de travail (réunions de bilan, etc...). - Respect de l'objectif du SMTCO d'harmonisation des titres de transport.</p>	<p>N° de dossier : 56-2019 du 04/12/2019</p> <p>Objet : Maintien et simplification de la grille tarifaire attractive</p> <p>Dans le cadre de la nouvelle Délégation de Service Public entre RATP DEV et l'ACSO, la continuité des services sera inchangée pour la période allant du 1er septembre 2019 au 31 août 2020. Les opérations sont donc maintenues à l'identique.</p> <p>Nature du contrat : DSP</p> <p>Date de début de l'opération : 04/09/2019</p> <p>Durée de la DSP : 7 ans</p> <p>Date de début de la DSP : 01/09/2019</p> <p>Date de fin de la DSP : 31/08/2026</p> <p>Nom du délégataire : RATP DEV</p> <p>Dérogation pour commencement anticipé accordée le : 25/06/2019</p>	<p align="center">P.T.</p> <p align="center">T.T.C</p> <p align="center">150 000,00 €</p> <p align="center">40%</p> <p align="center">60 000,00 €</p>	<p align="center">T.T.C</p> <p align="center">40%</p> <p align="center">60 000,00 €</p>	<p align="center">60 000,00 €</p>
<p align="right">Budget annexes transport :</p> <p align="right">Oui</p>			<p align="center">150 000,00 €</p>	<p align="center">60 000,00 €</p>
<p align="right">TOTAL FONCTIONNEMENT en €</p>			<p align="center">150 000,00 €</p>	<p align="center">60 000,00 €</p>

Envoyé en préfecture le 06/12/2019
Reçu en préfecture le 06/12/2019
Affiché le 06/12/2019
ID : 060-2000060339-20191204-CS2019_12_04_6-DE

AGGLOMÉRATION CREIL SUD OISE
Comité syndical du 04/12/2019
Subvention année 2019

Envoyé en préfecture le 06/12/2019
 Reçu en préfecture le 06/12/2019
 Affiché le 06/12/2019 
 ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_6-DE

N° de dossier : 57-2019 du 04/12/2019	Description de l'opération	Participation financière - 2019 - En €		Taux de subvention SMITCO	Montant subvention T.T.C. - 2019 -	
		H.T.	T.T.C.			
Opération de promotion dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité et de la Journée du Transport Public 2019	<p>Contexte / Description :</p> <p>En partenariat avec Creil Montataire Développement (CMD), la CCJO et le SMITCO, l'ACSO participe à l'élaboration du Plan de Mobilité Inter-Entreprises (PMIE) Les Marchés de l'Oise.</p> <p>L'ACSO réalisera ainsi son Plan de Déplacements Administratifs (PDA). Ce PDMIE s'inscrit également dans le cadre plus global du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA), du Plan de Déplacements Mutualisés (PDM) et enfin du Plan Climat Air-Energie Territorial (PCAET).</p> <p>Dans le cadre de la phase diagnostic, il est prévu de sonder les salariés sur leurs pratiques de mobilité, leurs attentes, leurs craintes et leurs leviers de changement de comportement, via un questionnaire anonyme.</p> <p>L'ACSO a proposé à ses partenaires d'organiser des stands lors de la semaine de la mobilité pour permettre aux salariés de remplir le questionnaire en leur proposant de participer également à un tirage au sort permettant de gagner des lots.</p> <p>La fréquentation attendue est de 100 à 200 visiteurs sur les 2 jours.</p> <p>Les stands d'animation ont réuni les acteurs suivants : SMITCO, ACSO, auisv, RATP DEV, CMD et CCJO.</p> <p>Les stands sont composés d'un bornum destiné à l'espace informations sur la mobilité et recueil des questionnaires (6 tablettes disponibles), et d'un parcours pour tester les vélos électriques, trottinettes électriques, véhicule écotoyen de l'ACSO.</p> <p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Sensibiliser les salariés à la mise en place de plan de mobilité inter-entreprises et les inciter à participer à la consultation menée dans ce cadre (questionnaire). > Promouvoir les Agglomérations en transports alternatifs à la voiture dans l'agglomération afin de valoriser la mobilité durable et faire changer les comportements. > Communiquer sur les mobilités actives. > Inviter les salariés à utiliser les TC pour tous leurs déplacements travail et loisirs. > Assurer des stands afin d'informer et promouvoir le réseau et sensibiliser les salariés aux outils SISMO, notamment avec des espaces tablettes pour démonstration du site Oise Mobilités. <p>Prés en charge par le SMITCO :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Frais de communication et d'organisation matérielle de ces opérations, - Participation du SMITCO à la tenue de stands dans l'agglomération Creil Sud Oise. <p>Conditions (cf. articles 4 et 5 de l'arrêté d'attribution) :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Faire mention, dans toutes les actions de communication relatives au projet financé, du partenaire SMITCO, > Participation du SMITCO aux réunions de travail (réunions de bilan, etc.,...). 	/	5 000,00 €	50%	2 500,00 €	
<p align="right">Délégation pour commencement anticipé accordée le : 01/08/2019</p>		Budget annexé transport : 0 €		Ticket médiateur de 30% minimum restant à la charge du maître d'ouvrage toutes subventions confondues		
FONCTIONNEMENT					TOTAL FONCTIONNEMENT en €	
					5 000,00 €	
					2 500,00 €	

AGGLOMÉRATION CREIL SUD OISE
Comité syndical du 04/12/2019
Subvention année 2019

Description de l'opération	Coût d'acquisition 2019 - 2019 -		Taux de subvention SMTCO	Montant Subvention H.T. - 2019 -
	H.T.	T.T.C.		
<p>Contexte / Description: Le plan pluriannuel d'investissement inscrit dans la délégation de service public prévoit le remplacement de 2 véhicules chaque année. L'acquisition de nouveaux véhicules permet de maintenir un âge moyen du parc relativement faible.</p> <p>Objectifs: > Renouvellement annuel de la flotte de véhicules afin de rejoindre le parc des véhicules et maintenir un âge moyen du parc correct (à 7,5 ans avec ce renouvellement). > Favoriser l'accessibilité des PMR par un équipement UFR. > Réduire les émissions polluantes par une motorisation de type EURO VI. > Permettre une meilleure qualité de service, notamment en terme de voyage. > Recourir à l'expertise de la centrale d'achat. AGIR pour bénéficier de coûts d'acquisition plus avantageux.</p>	488 600,00 €	/	40%	135 440,00 €
<p>Prés en charge par le SMTCO: Participation au coût d'acquisition de deux véhicules standards thermiques.</p> <p>Conditions ICF, articles 4 et 5 de l'arrêté d'attribution: > Respect des obligations de la convention bilatérale SMO (mise à jour de la base TDC, ...). > Mentionner sur le site Internet et sur le guide (y compris fiche horaire) de l'AO, la participation du SMTCO en apposant le logo Oise mobilité selon la charte graphique Oise mobilité. > Apposition des logos sur les véhicules selon la charte graphique. > Faire mention, dans toutes les actions de communication relatives au projet financé, du partenaire SMTCO. > Participation du SMTCO à la définition des cahiers des charges.</p>				
<p>INVESTISSEMENT</p> <p>N° de dossier : 58-2019 du 04/12/2019 Acquisition de 2 Bus standards thermiques par la CAPP AGIR Date prévisionnelle de livraison : 01/04/2020</p> <p>Dérogation pour commencement anticipé accordée le : 04/04/2019</p>	488 600,00 €		40%	135 440,00 €
TOTAL INVESTISSEMENT en €	488 600,00 €		40%	135 440,00 €

Envoyé en préfecture le 06/12/2019
Reçu en préfecture le 06/12/2019
Affiché le 06/12/2019
ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_6-DE

AGGLOMÉRATION DE LA RÉGION DE COMPIÈGNE ET DE LA BASSE AUTOMNE


Comité syndical du 04/12/2019

Subvention pour la période Du 02/09 AU 31/12/2019

Envoyé en préfecture le 06/12/2019
 Reçu en préfecture le 06/12/2019
 Affiché le 06/12/2019
 ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_6-DE

N° de dossier : 53-2019 du 04/12/2019	Description de l'opération	Déficit d'exploitation Du 02/09 AU 31/12/2019		Taux de subvention SMTCO	Montant Subvention T.T.C. Du 02/09 AU 31/12/2019
		H.T.	T.T.C.		
<p>Contexte / Description : Afin d'améliorer l'offre de services en transport collectif sur l'ex-CC Basse Automne, mise en place d'une ligne régulière périurbaine (L11) à partir du 02/09/2019, en rabattement vers Verberie et en correspondance avec l'ARC Express (Verberie - Compiègne). Cette ligne est complémentaire à l'offre Alibor existante (L13). Expérimentation de 4 mois, susceptible d'être reconduite en 2020 sous condition de fréquentation satisfaisante.</p> <p>Objectifs : > améliorer l'indépendance des communes de l'ex-Basse Automne au territoire, > faciliter les échanges nord-sud du territoire étendu de l'ARC, > mieux répondre aux besoins et attentes des actifs, > favoriser l'accès aux zones d'activités de Verberie et, via l'Arc Express, Jacroix-St-Ouen, parc tertiaire et scientifique, Merdères, > améliorer les correspondances trains-bus en gare de Compiègne.</p> <p>Éléments : Néant</p> <p>Prise en charge par le SMTCO : Déficit d'exploitation relatif à l'opération</p> <p>Conditions (cf. articles 4 et 5 de l'arrêté d'attribution) : > Respect des obligations de la convention bilatérale SISMO mise à jour de la base TDO... > Mentionner sur le site internet et sur le guide (y compris fiche horaires) de l'AO, la participation du SMTCO en apposant le logo Oise Mobilité selon la charte graphique Oise mobilité > Faire mention, dans toutes les actions de communication relatives au projet financé, du partenaire SMTCO > Apposition des logos sur les véhicules selon la charte graphique > Participation du SMTCO aux réunions de travail (réunions de bilan, etc...) > Réalisation de 3 campagnes de campagne par an via les cellules comptables du SISMO</p>	<p>Nature du contrat : Marché</p> <p>Date de début de l'opération : 02/09/2019</p> <p>Durée du marché : 8 ans</p> <p>Date de début du marché : 15/07/2013</p> <p>Date de fin du marché : 14/07/2021</p> <p>Nom du prestataire : ACARY TRANSDÉV</p> <p>Ordre de service n° 31 : 11/07/2019</p> <p>Dérogation pour commencement anticipé accordée le : 26/06/2019</p>	<p>H.T. : /</p> <p>T.T.C. : 19 722,00 €</p>	<p>50%</p>	<p>9 865,00 €</p>	<p>Ticket modérateur de 30% minimum restant à la charge du maître d'ouvrage toutes subventions confondues</p>
		<p>Budgets annexes transport : Oui</p>		<p>19 722,00 €</p>	<p>9 865,00 €</p>
		<p>TOTAL FONCTIONNEMENT en €</p>		<p>50%</p>	<p>9 865,00 €</p>

AGGLOMÉRATION DE LA RÉGION DE COMPIÈGNE ET DE LA BASSE AUTOMNE
Comité syndical du 04/12/2019
Subvention pour la période Du 04/11 AU 31/12/2019

Envoyé en préfecture le 06/12/2019
 Reçu en préfecture le 06/12/2019
 Affiché le 06/12/2019 
 ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_6-DE

N° de dossier : 49-2019 du 04/12/2019	Description de l'opération	Déficit d'exploitation Du 04/11 AU 31/12/2019		Taux de subvention SMITCO	Montant Subvention T.T.C. Du 04/11 AU 31/12/2019
		En €	T.T.C		
<p>Contexte / Description :</p> <p>A partir du 04/11/2019, et suite à la demande des usagers, ajout de 3 courses le matin pour rejoindre directement la gare de Compiègne depuis le quartier Beilicart.</p> <p>La correspondance avec les trains à la gare de Compiègne est optimisée.</p> <p>Ce service direct permet des temps de trajet de 5 à 8 minutes.</p> <p>Il représente +5 968 Xp / an.</p>	<p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Améliorer la liaison avec la gare pour les habitants du sud du quartier Beilicart à Compiègne, > Mieux répondre aux besoins et attentes des actifs, > Améliorer les correspondances en gare de Compiègne, > Dynamiser le réseau dans son ensemble. 	<p>Ensemble des subventions : (Source SISIMO)</p> <p>Année 2018 : 874 094 personnes transportées,</p> <p>Année 2017 : 792 867 personnes transportées.</p> <p>L'évolution de la fréquentation annuelle de la ligne 3 est de 19,27 % entre 2017 et 2018.</p>	<p>4 366,00 €</p>	<p>50%</p>	<p>2 183,00 €</p>
<p>Prise en charge par le SMITCO :</p> <p>Déficit d'exploitation relatif à l'opération</p>					
<p>Conditions (CE, articles 4 et 5 de l'arrêté d'autorisation) :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Respect des obligations de la convention bilatérale SISIMO (mise à jour de la base TDC, ...) > Mentionner sur le site internet et sur le guide (y compris fiche horaires) de l'AO, la participation du SMITCO en opposant le logo Oise Mobilité selon la charte graphique Oise mobilité > Faire mention, dans toutes les actions de communication relatives au projet financé, du partenaire SMITCO > Apposition des logos sur les véhicules selon la charte graphique > Participation du SMITCO aux réunions de travail (réunions de bilan, etc...) > Réalisation de 3 campagnes de comptage par an via les cellules compteurs du SISIMO 					
<p>Ordre de service n° 38 : 16/10/2019</p>					
<p>Dérogation pour commencement anticipé accordée le : 08/10/2019</p>					
		Budget annexe (euros) :			
		Crédit :		OUI	
		Engagement :			
		TOTAL FONCTIONNEMENT en €		50%	2 183,00 €

AGGLOMÉRATION DE LA RÉGION DE COMPIÈGNE ET DE LA BASSE AUTOMNE
Comité syndical du 04/12/2019
Subvention pour la période Du 04/11 AU 31/12/2019

N° de dossier : 150-2019 AU 04/12/2019	Description de l'opération	Déficit d'exploitation Du 04/11 AU 31/12/2019		Taux de subvention SMTCO	Montant Subvention T.T.C. Du 04/11 AU 31/12/2019
		P.T.	T.T.C.		
<p>Contexte / Description : La ligne 5 cadencée à 15 minutes, qui dessert l'hôpital, les sites universitaires et la gare de Compiègne est victime de son succès : surcharges de voyageurs à certains horaires. Face à ce constat, ajout de courses supplémentaires aux horaires les plus tendus à partir du 12/11/2019 : - 4 courses au départ de la gare. - 4 courses au départ de l'hôpital. Soit + 7 656 km par an.</p> <p>Objectifs : > Améliorer la liaison entre la gare, les sites universitaires, l'hôpital, la zone Mercières et les quartiers d'habitation à Compiègne > Mieux répondre aux besoins et attentes des actifs > Améliorer les correspondances en gare de Compiègne > Dynamiser le réseau dans son ensemble</p> <p>Fréquentations (Sources SISMO) Année 2018 : 1 654 635 personnes transportées. Année 2017 : 1 419 929 personnes transportées. L'évolution de la fréquentation annuelle de la ligne 5 est de +16,55 % entre 2017 et 2018.</p> <p>Erise en charge par le SMTCO : Déficit d'exploitation</p> <p>Conditions (cf. articles 4 et 5 de l'arrêté d'interdiction) : > Respect des obligations de la convention bilatérale SISMO (mise à jour de la base TDO, ...) > Mentionner sur le site Internet et sur le guide (y compris fiche horaire) de l'AO, la participation du SMTCO en apposant le logo > Faire mention, dans toutes les actions de communication relatives au projet financé, du partenaire SMTCO > Apposition des logos sur les véhicules selon la charte graphique > Participation du SMTCO aux réunions de travail (réunions de bilan, etc...) > Réalisation de 3 campagnes de comptage par an via les cellules comptuses du SISMO</p>	<p>Contexte / Description : La ligne 5 cadencée à 15 minutes, qui dessert l'hôpital, les sites universitaires et la gare de Compiègne est victime de son succès : surcharges de voyageurs à certains horaires. Face à ce constat, ajout de courses supplémentaires aux horaires les plus tendus à partir du 12/11/2019 : - 4 courses au départ de la gare. - 4 courses au départ de l'hôpital. Soit + 7 656 km par an.</p> <p>Objectifs : > Améliorer la liaison entre la gare, les sites universitaires, l'hôpital, la zone Mercières et les quartiers d'habitation à Compiègne > Mieux répondre aux besoins et attentes des actifs > Améliorer les correspondances en gare de Compiègne > Dynamiser le réseau dans son ensemble</p> <p>Fréquentations (Sources SISMO) Année 2018 : 1 654 635 personnes transportées. Année 2017 : 1 419 929 personnes transportées. L'évolution de la fréquentation annuelle de la ligne 5 est de +16,55 % entre 2017 et 2018.</p> <p>Erise en charge par le SMTCO : Déficit d'exploitation</p> <p>Conditions (cf. articles 4 et 5 de l'arrêté d'interdiction) : > Respect des obligations de la convention bilatérale SISMO (mise à jour de la base TDO, ...) > Mentionner sur le site Internet et sur le guide (y compris fiche horaire) de l'AO, la participation du SMTCO en apposant le logo > Faire mention, dans toutes les actions de communication relatives au projet financé, du partenaire SMTCO > Apposition des logos sur les véhicules selon la charte graphique > Participation du SMTCO aux réunions de travail (réunions de bilan, etc...) > Réalisation de 3 campagnes de comptage par an via les cellules comptuses du SISMO</p>	<p>P.T.</p> <p>T.T.C.</p> <p>5 600,00 €</p> <p>50%</p> <p>2 800,00 €</p>	<p>5 600,00 €</p> <p>2 800,00 €</p>		
TOTAL FONCTIONNEMENT en €					2 800,00 €

Envoyé en préfecture le 06/12/2019
 Reçu en préfecture le 06/12/2019
 Affiché le 06/12/2019
 ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_6-DE

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU CLERMONTOIS
 Comité syndical du 04/12/2019
 Subvention année 2019

Envoyé en préfecture le 06/12/2019
 Reçu en préfecture le 06/12/2019
 Affiché le 06/12/2019
 ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_6-DE

N° de dossier : 47-2019 du 04/12/2019	Description de l'opération	Déficit d'exploitation - 2019 - En €	Taux de subvention - SMTCCO	Montant Subvention HT - 2019 -
<p>Exploitation du réseau de transports collectifs "Le Bus" sur l'agglomération clermontoise</p>	<p>Contexte / Description : Le Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise (Agnetz, Breuil-Le-Sec, Breuil- Le-Vert, Clermont, Fitz-James et Neully-sous-Clermont) a mis en place le 15 décembre 2014 un réseau de transports collectifs. Au 1er Janvier 2019, le SITCAC a été absorbé par la Communauté de Communes du Clermontois reprenant à compter de cette date la compétence transport et la gestion du réseau de transport. Le Bus composé de 3 lignes régulières et d'un service de Transport à la Demande (Alto Le Bus).</p> <p>Dans le cadre du transfert de la compétence transport au Pays du Clermontois, le contrat d'exploitation conclu avec Keolis Cise et TTS JV Blin en décembre 2014, a été reconduit pour une année supplémentaire, soit jusqu'au 31 décembre 2019.</p> <p>En 2019, l'offre en transport n'a pas connu d'évolution majeure. Une étude de restructuration du réseau Le Bus à l'échelle du nouveau ressort territorial, a été menée. Le futur contrat d'exploitation sera finalisé au cours du dernier trimestre de l'année pour un démarrage des nouveaux services de transport du Clermontois au 2 Janvier 2020.</p> <p>Pour 2019, les améliorations de l'offre du réseau Le Bus ont été maintenues :</p> <ul style="list-style-type: none"> - temps de correspondance avec les trains alloués, - temps d'attente en gare réduits, - meilleure desserte du quartier des Sables à Clermont le samedi matin. <p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Encourager l'usage des transports collectifs pour se rendre au centre-ville et à la gare SNCF de Clermont, aux zones d'activités économiques et commerciales, aux services essentiels comme le centre aquatique de Fitz-James. > Permettre aux actifs de l'agglomération de se rendre sur leur lieu de travail (situé dans l'agglomération ou à l'extérieur, en se reliant sur le train ou le car). > Désengorger le centre-ville de Clermont, et notamment les abords de la gare où il est très difficile de circuler et de stationner, > Inciter les habitants de l'agglomération clermontoise à utiliser les transports collectifs plutôt que leur véhicule particulier. 	<p>21 000,00 €</p>	<p>50%</p>	<p>10 500,00 €</p>
<p>Avantant 1 : 31/03/2016</p> <p>Avantant 2 : 18/11/2015</p> <p>Avantant 3 : 19/12/2017</p>	<p>Prés en charge par le SMTCCO : Déficit d'exploitation déduction faite de la recette réelle du Vt perçu et affecté et des recettes commerciales.</p>	<p>Éléments de référence : - Année 2018 : 48 936 validations, soit + 10,35 % - Année 2017 : 39 815 validations</p>	<p>Recettes prévisionnelles 2019 : - Commerciales : 20 000,00 € - Vt - 82% (Montant prévisionnel) : 533 000,00 €</p>	<p>Recettes prévisionnelles 2019 : - Commerciales : 20 000,00 € - Vt - 82% (Montant prévisionnel) : 533 000,00 €</p>
<p>Dérogation pour commencement anticipé accordée le :</p>	<p>05/02/2019</p>	<p>Oui</p>	<p>DF annuel : 21 000,00 €</p>	<p>10 500,00 €</p>
<p align="right">FONCTIONNEMENT</p>		<p>Budget amorce transport : 21 000,00 €</p>	<p>50%</p>	<p>10 500,00 €</p>
<p align="right">TOTAL FONCTIONNEMENT</p>		<p>21 000,00 €</p>	<p>50%</p>	<p>10 500,00 €</p>

COMMUNE DE CHANTILLY
Comité syndical du 04/12/2019
Subvention année 2019

ANNUÉE ET REMPLACE LE DOSSIER N° 17-2019 du 05/05/2019	Description de l'opération	Déficit d'exploitation 2019 - En €		Taux de subvention - SMITCO	Montant Subvention T.T.C. - 2019 -	
		H.T.	T.T.C.			
<p>N° de dossier : 17-2019 du 05/12/2019</p> <p>Amélioration de la Desserte Urbaine Chantillyenne : Ajout de 2 courses supplémentaires le soir pour assurer la desserte du train en provenance de Paris et arrivant en gare de Chantilly à 20h36</p> <p>Nombre du contrat : Marché</p> <p>Date de début de l'opération : 04/12/2015</p> <p>Durée du marché : 4 ans et 6 mois</p> <p>Date de début du marché : 01/12/2015</p> <p>Date de fin du marché : 31/05/2020</p> <p>Norm du prestataire : RECLUS</p> <p>Avenant 1 : en cours</p>	<p>Contexte / Description :</p> <p>Depuis le 1er décembre 2015, la Ville de Chantilly a conclu un marché public avec la société RECLUS pour le service public de transport urbain. Ce marché a été conclu pour une durée de 4 ans jusqu'au 30 novembre 2019. La procédure d'appel d'offres lancée en juillet 2019 par la ville n'a pas permis de retenir une offre, la procédure a été classée sans suite et le marché actuel va donc faire l'objet d'un avenant pour le prolonger de 6 mois. La ville sollicite donc la prise en compte de l'année 2019 pour ces demandes de subventions.</p> <p>La Ville a souhaité renforcer et intégrer dans son nouveau marché des courses supplémentaires au DUC à partir de la gare vers les quartiers Bouscar et Lefebvre à 20h36. Ce service, composé de 2 bus, assure la desserte de Paris et arrivant en gare de Chantilly à 20h32, très fréquemment par les chantilliens.</p> <p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Encourager l'usage des transports collectifs, > Améliorer l'intégralité Bus+Train en gare de Chantilly - Gouvieux, > Améliorer la desserte vers les quartiers Bouscar et Lefebvre (Nord et Sud de Chantilly), > Faciliter les déplacements domicile / travail. <p>Fréquentations : (Source SISMO)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Année 2018 : 384 171 voyageurs - Année 2017 : 388 429 voyageurs, soit 1,09 % de hausse <p>Réseau gratuit : Mesures via cellules compteuses SISMO fournies</p> <p>Prise en charge par le SMITCO :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Déficit d'exploitation des courses supplémentaires le soir - Réseau gratuit - Lignes "transport" affectées au budget principal de la ville <p>Conditions (cf. articles 4 et 5 de l'arrêté d'attribution) :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Respect des obligations de la convention bilatérale SISMO (mise à jour de la base TDO, ...) > Mentionner sur le site internet et sur le guide (y compris fiche horaire) de l'A.O. la participation du SMITCO en apposant le logo > Ode Mobilité selon la charte graphique Ode mobilité > Réalisation de 3 campagnes de campagne par an via les cellules compteuses du SISMO > Faire mention, dans toutes les actions de communication relatives au projet financé, du partenariat SMITCO > Apposition des logos sur les véhicules selon la charte graphique > Participation du SMITCO aux réunions de travail (réunions de bilan, etc...) 	<p>0</p>	<p>8 962,00 €</p>	<p>50%</p>	<p>4 481,00 €</p>	
<p align="right">TOTAL FONCTIONNEMENT en €</p>					<p>8 962,00 €</p>	<p>4 481,00 €</p>

Envoyé en préfecture le 06/12/2019

Reçu en préfecture le 06/12/2019

Affiché le 06/12/2019

SLO

ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_6-DE

COMMUNE DE CHANTILLY
Comité syndical du 04/12/2019
Subvention année 2019

ANNULE ET REMPLACE LE DOSSIER N° 13-2019 du 04/06/2019

N° de dossier : 13-2019 du 04/12/2019	Description de l'opération	Déficit d'exploitation - 2019 -		Taux de subvention SMTCO	Montant subvention T.T.C. - 2019 -	
		H.T.	T.T.C.			
<p>Contexte / Description :</p> <p>Depuis le 1er décembre 2015, la Ville de Chantilly a conclu un marché public avec la société KEOLIS pour le service public de transport urbain. Ce marché a été conclu pour une durée de 4 ans jusqu'au 30 novembre 2019. La procédure d'appel d'offres lancée en juillet 2019 par la ville n'a pas permis de rétenir une offre, la procédure a été classée sans suite et le marché actuel va donc faire l'objet d'un avenant pour le prolonger de 6 mois. La ville sollicite donc la prise en compte de l'année 2019 pour ces demandes de subventions.</p> <p>Etant donné la densification de la circulation urbaine observée ces dernières années pendant les périodes scolaires, les conditions d'exploitation du réseau DUC se sont dégradées entraînant une perte de fiabilité des horaires et une détérioration de la qualité des correspondances avec l'offre ferroviaire.</p> <p>La ville de Chantilly a souhaité dans son marché que son réseau urbain retrouve un niveau de qualité satisfaisant, et a donc décidé d'affecter à son exploitation un autobus supplémentaire (même bus) pour permettre d'adapter les temps de parcours à la réalité du terrain et de développer la qualité des correspondances avec l'offre ferroviaire.</p>	<p>Objetifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Améliorer la qualité des correspondances avec le réseau ferroviaire dans le sens principal des flux, > Faciliter les heures de passage aux arrêts grâce à l'adaptation des temps de parcours à la réalité du terrain, > Améliorer les liaisons avec les établissements scolaires, > Offrir davantage d'offre en semaine, avec 5 départs supplémentaires du Lundi au Vendredi. 	<p>Présentation : (Source SISMO)</p> <ul style="list-style-type: none"> Année 2015 : 384 171 voyageurs, soit 1,09 % de baisse Année 2017 : 398 409 voyageurs Réseau gratuit-Mesures via ceillures complètes SISMO fournies 	<p>Prise en charge par le SMTCO :</p> <p>Déficit d'exploitation du renfort de service (ajout d'un 3ème bus suppl.) Réseau gratuit Lignes "Transport" affectées au budget principal de la ville</p>	<p>Compléments (cf. articles 4 et 5 de l'arrêté d'intercommunal) :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Respect des obligations de la convention bilatérale SISMO (mise à jour de la base TDO, ...) > Mentionner sur le site internet et sur le guide (y compris fiche horaire) de l'AD, la participation du SMTCO en apposant le logo OISE Mobilité selon la charte graphique OISE mobilité > Réalisation de 2 campagnes de campagne par en via les ceillures complètes du SISMO > Faire mention, dans toutes les actions de communication relatives au projet financé, du partenaire SMTCO > Apposition des logos sur les véhicules selon la charte graphique > Participation du SMTCO aux réunions de travail (réunions de bilan, etc...) 	<p>60 500,00 €</p>	<p>30 250,00 €</p>
<p>FONCTIONNEMENT</p>		<p>Budget annexes transport :</p>		<p>50%</p>	<p>30 250,00 €</p>	
<p>TOTAL FONCTIONNEMENT en €</p>		<p>60 500,00 €</p>		<p>50%</p>	<p>30 250,00 €</p>	

Envoyé en préfecture le 06/12/2019
 Reçu en préfecture le 06/12/2019
 Affiché le 06/12/2019
 ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_6-DE

COMMUNE DE LAMORLAYE
Comité syndical du 04/12/2019
Subvention pour la période Du 20/08 au 31/12/2019

N° de dossier : 22-2019 du 04/12/2019	Description de l'opération	Déficit d'exploitation Du 20/08 au 31/12/2019		Taux de subvention SMTCCO	Montant Subvention T.T.C. Du 20/08 au 31/12/2019
		H.T.	T.T.C.		
<p>NOUVELLE DEMANDE</p> <p>Création d'un réseau de transport collectif</p> <p>Nature du contrat : Marché</p> <p>Date de début de l'opération : 19/08/2019</p> <p>Durée du marché : 4 ans</p> <p>Date de début du marché : 19/08/2019</p> <p>Date de fin du marché : 18/08/2023</p> <p>Nom du prestataire : Transports Evard (groupe REOLIS)</p>	<p>Contexte / Description :</p> <p>Dans le cadre d'un marché d'exploitation conclu avec la société Keolis Evard entré en application à compter du 20 août 2019, la ville de Lamorlaye a souhaité mettre en place un service de transport en commun. Ce nouveau service répond à une forte attente en besoins de mobilité des habitants pour aller travailler, participer à des activités de loisir ou profiter des services du centre-ville, en se libérant de l'utilisation de plus en plus contraignante de la voiture individuelle, et en adoptant de nouvelles habitudes plus respectueuses de notre environnement.</p> <p>Le réseau est composé de :</p> <p>Deux lignes urbaines N1 et N2 pour accéder facilement aux services, activités de loisirs et commerces de la commune. C'est un service gratuit, en service de 9 h à 18 h du mardi au vendredi ainsi que les samedis matin.</p> <p>Deux lignes scolaires S1 et S2 destinées aux élèves des écoles élémentaires Saint Expéry et du Groupe Nord, sur inscription auprès du service scolaire de la mairie de Lamorlaye.</p> <p>Deux lignes G1 et G2 à destination des actifs pour répondre aux besoins de déplacements pendulaires, avec une navette matin et soir permettant de rejoindre quotidiennement et de manière directe les gares de Chantilly-Souvaux et d'Orly-la-Ville-Coye la Forêt, du lundi au vendredi. Ce service est gratuit pour l'utilisateur jusqu'au 2 janvier 2020.</p> <p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Encourager l'usage des transports collectifs pour les besoins des administrés dans leurs déplacements quotidiens sur le territoire communal, > Faciliter les déplacements domicile / travail en assurant une intermodalité Bus-Train en gares de Chantilly-Gouville et d'Orly-la-Ville-Coye la Forêt. > Compléter l'offre de transport existante notamment l'offre régionale sur le territoire, > Répondre aux problèmes de circulations aux heures de pointe et à la saturation des parkings des gares précitées. <p>Prévisions :</p> <p>/</p>	/	75 042,90€	40%	30 016,90€
<p>Dérogation pour commencement anticipé</p> <p>accordée le : 22/08/2019</p>	<p>Prise en charge par le SMTCCO :</p> <p>Déficit d'exploitation des lignes intra-muros et des dessertes vers la gare ferroviaire Réseau gratuit pour 2019 uniquement.</p> <p>Conditions (cf. articles 4 et 5 de l'arrêté d'attribution) :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Respect des obligations de la convention bilatérale SSMO (mise à jour de la base TDO, ...) > Mentionner sur la site internet et sur le guide (y compris fiche horaires) de l'AO, la participation du SMTCCO en apposant le logo Oise Mobilité selon la charte graphique Oise modifié > Faire mentionner, dans toutes les actions de communication relatives au projet financé, du partenaire > Apposition des logos sur les véhicules selon la charte graphique > Participation du SMTCCO aux réunions de travail (réunions de bilan, etc....) > Participation du SMTCCO à la définition des cahiers des charges 	41 612,00 €	50%	20 806,00 €	Ticket modérateur de 30% minimum restant à la charge du maître d'ouvrage toutes subventions confondues
<p>FONCTIONNEMENT</p>		<p>Budget annexes transport : (Uniquement à compter de 2020)</p> <p align="center">Non</p>		115 654,00 €	50 822,80 €
				24%	
				TOTAL FONCTIONNEMENT en €	

Envoyé en préfecture le 06/12/2019

Reçu en préfecture le 06/12/2019

Affiché le 06/12/2019

SLO

ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_6-DE

COMMUNE DE PONT SAINTE MAXENCE
Comité syndical du 04/12/2019
Subvention année 2019

Envoyé en préfecture le 06/12/2019

Reçu en préfecture le 06/12/2019

Affiché le 06/12/2019

ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_6-DE

N° de dossier : 46-2019 du 04/12/2019	N° de dossier : 46-2019 du 04/12/2019	Code de l'étude		Taux des subventions SIMCO	Montants Subvention T.T.C. 2019
		H.T.	T.T.C.		
NOUVELLE DEMANDE Mission FAMO pour le renouvellement du marché public de transports	Contexte / Description : Dans sa séance du 26 novembre 2016, le conseil municipal de Pont-Sainte-Maxence a attribué le marché public de prestation de services de transports publics routiers de voyageurs à la société Keolis-Oise à compter du 1er janvier 2017 pour une durée de quatre ans, soit jusqu'au 31 décembre 2020. Il convient donc de procéder à son renouvellement à compter du 1er janvier 2021. Pour ce faire et afin de mener une réflexion la plus appropriée possible, la ville souhaite se faire accompagner et faire appel à un cabinet spécialisé pour une assistance à maîtrise d'ouvrage. Le cabinet retenu aura pour missions : - Le diagnostic de l'offre de transports actuelle et les perspectives d'évolution, - La définition du futur réseau, - L'élaboration du dossier de consultation et l'accompagnement de la collectivité jusqu'à la désignation du futur prestataire. Un appel public à la concurrence va donc être lancé.	/	60 000,00 €	50%	30 000,00 €
		Objectifs : > Réaliser un diagnostic du réseau actuel comprenant un bilan technique et financier, > Profiter d'une expertise externe pour redéfinir le réseau et rédiger le dossier de consultation, préparer la procédure d'appel d'offres jusqu'à la désignation du futur prestataire, > Se faire accompagner par des experts du transport pour obtenir des offres compétitives en suscitant plusieurs candidatures, > Maîtriser, optimiser et rationaliser l'activité « transport » par une meilleure adaptation de l'offre à la demande, par la nécessité de mieux classer le territoire et d'agir en faveur des mobilités durables, > Optimiser le coût du transport par son mode de gestion et encadrer la relation avec l'exploitant : modalités de rémunération, > Améliorer continuellement la performance du réseau, son attractivité, sa qualité de service.	Prise en charge par le SIMCO : Coût de l'étude de desserts et de FAMO pour le lancement de la procédure d'appel d'offres relatif au renouvellement du marché de service de transport urbain	Ticket modérateur de 30% minimum restant à la charge du maître d'ouvrage toutes subventions confondues	
Dérégation pour commencement anticipé autorisée le : 08/10/2019					
Conditions (cf. articles 4 et 5 de l'arrêté d'attribution) : > Participation du SIMCO à la définition des cahiers des charges > Mentionner sur le site internet et sur le guide (y compris fiche horaire) de l'AO, la participation du SIMCO en apposant le logo Oise Mobilité selon la charte graphique Oise Mobilité > Participation du SIMCO à la définition des embaies des charges				Non	
Budget amorce transport :				50%	60 000,00 €
TOTAL FONCTIONNEMENT en €				50%	30 000,00 €

DEMANDE DE REPORT D'ECHEANCE DE SUBVENTION POUR UNE NOUVELLE ANNEE SUPPLEMENTAIRE
Comité Syndical du 04/12/2019

Demandeurs	Objets de la subvention	Description	Taux de subvention SMTCC (%)	Montant subvention SMTCC attribué	Date de l'arrêté de subvention	Date d'échéance de report pour une troisième année suppl.	Date d'échéance de report pour une deuxième année suppl.	Date d'échéance de report pour une quatrième année suppl.
Région Hauts-de-France (Cf. Courrier du 07/11/2019)	Fonctionnement : Ligne régionale de cars : Ligne routière 42 "Amiens / Beauvais" N° de dossier : 17-2018 du 05/12/2018	Objectifs : > Proposer une offre de transport collectif attractive entre Beauvais et Amiens pour faciliter l'accès aux deux pôles d'emplois et universitaires, > Encourager le report modal de la voiture individuelle vers le transport collectif.	40%	128 954,26 €	06/12/2018	05/12/2020		
Communauté de Communes du Clémontois (Cf. Courrier du 05/11/2019)	Fonctionnement : Assistance à l'élaboration d'un nouveau réseau de transport collectif urbain le BUS	Objectifs : > Réaliser un diagnostic de l'offre de transport existante sur le SITCAC et la CC du Pays Clémontois, > Réaliser une étude de délimitation d'un nouveau réseau, au périmètre élargi de la CC du Pays du Clémontois, > Profiler d'une expertise externe pour rédiger le dossier de consultation, préparer la procédure d'appel d'offres jusqu'à la désignation du futur prestataire, > Se faire accompagner par un professionnel du transport pour obtenir des offres compétitives en suscrivant plusieurs candidatures lors de l'appel d'offres, > Avoir un accompagnement administratif, juridique pour l'extension du ressort territorial et le transfert de compétence à la CC du Pays Clémontois.	50%	25 000,00 €	12/12/2016	12/12/2018	12/12/2019	12/12/2020
ARC (Cf. Courrier du 18/11/2019)	Fonctionnement : Opération d'animations et de conseils en mobilité auprès des actifs et des employeurs sur le bassin Compiègnais et sur le territoire élargi au Département de l'Oise.	Objectifs : > Encourager accompagner le développement des modes alternatifs à la Voiture Particulière, > Promotion du service Oise-Mobilité, > Promotion et accompagnement du covoiturage dans les entreprises, > Incitation à la réalisation de POE, > Renforcer le lien entre l'ARC et les entreprises sur les questions de mobilité. Le temps de travail de cet agent est réparti comme suit : 90% pour la compte et sous l'autorité du Président de l'ARC pour ses missions sur le périmètre de l'ARC, et 10% pour le compte et sous l'autorité du Président du SMTCC qui définit les territoires cibles avec l'appui des Autorités Organisatrices concernées sur le périmètre du département de l'Oise.	25%	8 750,00 €	07/02/2019	07/02/2020	07/02/2021	
	Fonctionnement : En application de la convention partenariale du 22/06/2011 SMTCC / ARC - Avenant n°4 du 05/12/2018				CS du 06/12/2018	CS du 14/11/2017	CS du 05/12/2018	CS du 04/12/2019
					CS du 05/02/2019		CS du 04/12/2019	

Envoyé en préfecture le 06/12/2019

Reçu en préfecture le 06/12/2019

Affiché le 06/12/2019

SLO

ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_6-DE

SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS COLLECTIFS DE L'OISE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

DU COMITE SYNDICAL

Lors de sa réunion du **4 décembre 2019**,

Le Comité syndical dûment convoqué par son Président par lettre en date du 18 novembre 2019,

Le quorum et les procurations ayant été vérifiés,

En présence de 13 membres titulaires et de 4 suppléants représentant 4 titulaires empêchés.

Titulaires : M. Alain LETELLIER, M. Jacques DORIDAM, M. Gérard WEYN, M. Rémy RUFFAULT, M. Nicolas LEDAY, M. Pierre DESLIENS, M. Christian VAN PARYS, M. Guy LAFOREST, M. Jean-Claude PELLERIN, M. Lionel GUIBON, M. Daniel GUEDRAS, M. Jean-Noël GURDALA, M. Thierry BALLINER.

Titulaires porteurs de procuration :

- M. Alain LETELLIER : pouvoir de Mme Martine BORGEO
- M. Jacques DORIDAM : pouvoir de M. Robert CHRISTIAENS
- M. Nicolas LEDAY : pouvoir de M. Arnaud DUMONTIER
- M. Jean-Claude PELLERIN : pouvoir de M. Xavier ROBICHE
- M. Lionel GUIBON : pouvoir de M. Gérard AUGER

Suppléant représentant un titulaire empêché :

- M. Didier RUMEAU, suppléant de Mme Anne-Sophie FONTAINE
- M. Jean-Marie LAVOISIER, suppléant de M. Philippe MARINI
- M. Michel SPEMENT, suppléant de M. Bruno FORTIER
- M. Michel TRIAL, suppléant de M. Stéphane DESEINE

Etaient excusés : Mme Anne-Sophie FONTAINE, Mme Manocelle MARTIN, M. Daniel LECA, Mme Claire MARAIS-BEUIL, M. Gérard DECORDE, Mme Martine BORGEO, M. Gérard AUGER, Mme Caroline CAYEUX, M. Robert CHRISTIAENS, M. Frédéric TANGUY, M. Philippe MARINI, M. Michel ARNOULD, M. Denis VANHOUTTE, M. Bruno FORTIER, M. Xavier ROBICHE, M. Arnaud DUMONTIER, M. Stéphane DESEINE.

Secrétaire de séance désigné : M. Nicolas LEDAY

Délibérant conformément à l'article L. 1424-30 du CGCT et à l'article 8-2-2 des statuts du syndicat mixte,

A délibéré sur le rapport CS SMTCO 2019 12/04- 7 relatif au :

AVENANT N°5 A LA CONVENTION PARTENARIALE ARC/SMTCO (animation / conseil en mobilité auprès des actifs)

APRES avoir entendu l'exposé du Président du syndicat mixte, et en avoir débattu,

Envoyé en préfecture le 06/12/2019
Reçu en préfecture le 06/12/2019
Affiché le 06/12/2019 **SLO**
ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_7-DE

ADOpte à l'unanimité les conclusions suivantes :

- **AUTORISE** le Président à signer l'avenant n°5 à la convention partenariale ARC/SMTCO (animation / conseil en mobilité auprès des actifs), ci-annexé.



Alain LETELLIER
Président du syndicat mixte
des transports collectifs de l'Oise

AVENANT N° 5

**A LA CONVENTION PARTENARIALE du 20/06/2011
sur le financement de l'opération animation/conseil en
mobilité auprès des actifs et des employeurs,
entre
le Syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise
(SMTCO)
et
l'Agglomération de la Région de Compiègne et de la
Basse Automne (ARC), Autorité Organisatrice de la
Mobilité (AOM) membre du SMTCO.**

ENTRE

Le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO), représenté par son Président, autorisé à signer la présente convention par délibération du Comité Syndical en date du 04 décembre 2019.

ci-après dénommé "SMTCO" d'une part,

ET

L'Agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne (ARC), Autorité organisatrice de la mobilité (AOM) membre du SMTCO, représentée par son Président, autorisé à signer la présente convention par délibération de l'organe délibérant en date du

ci-après dénommée « AOM » d'autre part,

ARTICLE 1er :

- L'article 2 de la convention partenariale ARC/SMTCO du 20/06/2011 sus-visée est modifié comme suit :

« La convention est prolongée du 1 janvier 2020 jusqu'au 31 décembre 2020 inclus ».

ARTICLE 2 :

- L'article 3 - Moyens mis en place est modifié comme suit :

- le 2^{ème} paragraphe est complété comme suit :

« Les missions de cet animateur/conseiller sont détaillées en annexe 1.

- Le temps de travail (50%) consacré à cette mission de conseil et animation en mobilité est réparti comme suit : en fonction d'une programmation trimestrielle arrêtée conjointement entre l'ARC et le SMTCO selon les actions à mener sur le périmètre de l'ARC et sur le périmètre élargi à l'ensemble du département de l'Oise pour le SMTCO : 80% pour le compte et sous l'autorité du Président de l'ARC pour ses missions sur le périmètre de l'ARC, et 20% pour le compte et sous l'autorité du Président du SMTCO qui définira les territoires cibles avec l'appui des Autorités Organisatrices concernées sur le périmètre du département de l'Oise. En fonction des besoins d'actions justifiées, cette répartition peut être réajustée en cours d'exécution et fera l'objet d'un bilan à l'issue de l'année d'expérimentation.
 Les missions effectuées au titre de chacune des parties se feront en coordination.
- L'intéressé aura à sa disposition un bureau dans les locaux de l'ARC et un bureau dans les locaux du SMTCO (Annexe-SMTCO de Creil). Il disposera d'un véhicule de service, d'un téléphone portable et d'un PC portable. »

L'annexe 1 est mise à jour et jointe au présent avenant n° 5.

Le reste sans changement.

Fait à, le
 en 2 exemplaires

<p>Pour le Syndicat Mixte Transport des Transports Collectifs de l'Oise,</p> <p><i>Le Président</i></p> <p>Alain LETELLIER</p>	<p>Pour l' AOM, Agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne</p> <p><i>Le Président</i></p> <p>Philippe MARINI Sénateur-Maire de Compiègne</p>
---	---

Annexe 1 – Missions- périmètre d'action -Fiche de poste de l'animateur/conseil mobilité.

Missions de l'animateur/conseiller mobilité :

Agent contractuel à temps plein de catégorie A, filière technique ou administrative (ingénieur ou attaché), dédié pour 50% de son temps de travail à l'animation/conseil en mobilité.

D'une manière générale, les missions de l'animateur/conseiller mobilité doivent être axées autour d'une logique de développement du conseil en mobilité au sens large auprès des actifs, des entreprises et de tous les employeurs, notamment faire la promotion de l'usage des transports collectifs, de tous modes alternatifs à la voiture individuelle et à l'incitation à la réalisation de PDE, etc... Il sera relais d'informations sur les outils du SISMO mis en place par le SMTCO.

A -les missions de l'animateur/conseiller mobilité concernant le covoiturage sont les suivantes :

- Programmer les interventions sur le territoire et envisager des actions ciblées par ZA sur le territoire de l'ARC
- Organiser des visites dans les entreprises selon leurs besoins pour présenter le service et répondre aux interrogations des salariés
- Organiser des stands d'information avec possibilité pour les salariés de s'inscrire en direct lors d'opérations nationales (la semaine de la mobilité, du développement durable...) ou selon les possibilités des entreprises (animation ponctuelle dans un restaurant interentreprises, dans une zone commerciale...)
- Former des référents relais dans les entreprises qui le souhaitent pour qu'ils puissent eux-mêmes être relais auprès de leurs collègues
- Organiser et animer des réunions semestrielles ou annuelles de suivi avec les relais covoiturage dans les entreprises
- Diffuser les informations autour du covoiturage : renseigner et répondre aux interrogations des salariés sur le covoiturage
- Expliquer le fonctionnement du système de recherche d'équipage pour provoquer un nombre d'inscriptions massif dès la présentation du site de covoiturage oise-mobilité.fr
- Accompagner à l'inscription des salariés sur la plateforme de covoiturage et faire inscrire les salariés n'ayant pas internet (via Oise mobilité ou l'animateur lui-même)
- assurer le suivi des indicateurs de covoiturage

B- Plus globalement, les missions de l'animateur/conseiller mobilité porteront sur les multiples problématiques de mobilité des entreprises et des salariés du territoire élargi, à savoir :

- Poursuivre les actions d'animation autour de la mobilité et du covoiturage sur les autres CC du Pays Compiégnois et pour le SMTCO sur les territoires cibles avec l'appui des **Autorités Organisatrices concernées sur le périmètre du département de l'Oise.**
- Être un relais privilégié auprès des entreprises et des partenaires (y compris les entreprises d'intérim et les organismes de formation) sur le thème de la mobilité : faire connaître les outils du SISMO (centrale informations voyageurs, billettique intermodale, site internet calcul d'itinéraire multimodal, etc..)
- Organiser régulièrement des rencontres interentreprises avec les dirigeants d'entreprises des ZA ou directeurs d'établissements publics sur le thème de la mobilité pour prendre en compte leurs besoins, et réfléchir à des solutions pour leurs personnels.
- Animer des réunions de travail pour échanger sur les retours d'expérience avec le partenaire SMTCO et les responsables transports des collectivités (ARC, Région, ADEME...)

- Concevoir des campagnes d'information/communication/animation et des événements (semaine de la mobilité...) sur les ZA et auprès d'employeurs publics (Hôpitaux, communes, ..)
- Mettre en œuvre les actions identifiées dans le cadre des études de planifications et des PDE, et participation/consultation dans le cadre des études de mobilité en fonction des besoins des collectivités.
- Inciter et accompagner les entreprises en cas de volonté de mettre en place un PDE dans leur établissement.

Périmètres d'action et répartition du temps de travail :

Le temps de travail est réparti comme suit : agent dédié pour 50% de son temps de travail à l'animation/conseil en mobilité, 80% sous la responsabilité de l'ARC pour ses missions sur le périmètre de l'ARC, et 20% sous la responsabilité du SMTCO pour les mêmes missions sur les territoires cibles avec l'appui des Autorités Organisatrices concernées sur le périmètre du département de l'Oise.

Moyens mis à disposition :

L'animateur devra être très mobile et pouvoir se déplacer auprès des employeurs du territoire.

Poste informatique portable, téléphone portable, véhicule de service (électrique éventuellement).

Fiche de poste/Profil :

- Formation supérieure en gestion de projets, environnement, marketing ou transport de voyageurs ;
- Contractuel de type Catégorie A ;
- Très bonnes aptitudes relationnelles (avec les élus, les chefs d'entreprises et les salariés de toutes CSP) et goût pour la communication indispensables ;
- Capacité d'animation et de gestion de projets ;
- Connaissance du monde de l'entreprise appréciée ;
- Maîtrise de l'informatique (word, excel, powerpoint, logiciel de traitement d'enquête).

L'animateur doit être une personne fortement impliquée et convaincue par les thèmes du développement durable et de la mobilité, n'ayant pas peur de se lancer des actions qui semblent difficiles à mettre en place au premier abord, se déplaçant elle-même par des modes de transports alternatifs pour plus de crédibilité auprès de ses interlocuteurs. Sa personnalité, ses facilités au contact humain et ses capacités à être à l'écoute des entreprises et entreprendre des animations dans et avec les employeurs sont plus importantes que sa formation initiale.

SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS COLLECTIFS DE L'OISE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

DU COMITE SYNDICAL

Lors de sa réunion du **4 décembre 2019**,

Le Comité syndical dûment convoqué par son Président par lettre en date du 18 novembre 2019,

Le quorum et les procurations ayant été vérifiés,

En présence de 13 membres titulaires et de 4 suppléants représentant 4 titulaires empêchés.

Titulaires : M. Alain LETELLIER, M. Jacques DORIDAM, M. Gérard WEYN, M. Rémy RUFFAULT, M. Nicolas LEDAY, M. Pierre DESLIENS, M. Christian VAN PARYS, M. Guy LAFOREST, M. Jean-Claude PELLERIN, M. Lionel GUIBON, M. Daniel GUEDRAS, M. Jean-Noël GURDALA, M. Thierry BALLINER.

Titulaires porteurs de procuration :
M. Alain LETELLIER : pouvoir de Mme Martine BORGEO
M. Jacques DORIDAM : pouvoir de M. Robert CHRISTIAENS
M. Nicolas LEDAY : pouvoir de M. Arnaud DUMONTIER
M. Jean-Claude PELLERIN : pouvoir de M. Xavier ROBICHE
M. Lionel GUIBON : pouvoir de M. Gérard AUGER

Suppléant représentant un titulaire empêché :

- M. Didier RUMEAU, suppléant de Mme Anne-Sophie FONTAINE
- M. Jean-Marie LAVOISIER, suppléant de M. Philippe MARINI
- M. Michel SPEMENT, suppléant de M. Bruno FORTIER
- M. Michel TRIAL, suppléant de M. Stéphane DESEINE

Étaient excusés : Mme Anne-Sophie FONTAINE, Mme Manoëlle MARTIN, M. Daniel LECA, Mme Claire MARAIS-BEUIL, M. Gérard DECORDE, Mme Martine BORGEO, M. Gérard AUGER, Mme Caroline CAYEUX, M. Robert CHRISTIAENS, M. Frédéric TANGUY, M. Philippe MARINI, M. Michel ARNOULD, M. Denis VANHOUTTE, M. Bruno FORTIER, M. Xavier ROBICHE, M. Arnaud DUMONTIER, M. Stéphane DESEINE.

Secrétaire de séance désigné : M. Nicolas LEDAY

Délibérant conformément à l'article L. 1424-30 du CGCT et à l'article 8-2-2 des statuts du syndicat mixte,

A délibéré sur le rapport CS SMTCO 2019 12/04- 8 relatif au :

AVENANT N°1 A LA CONVENTION DE MISE A DISPOSITION DE PERSONNEL

APRES avoir entendu l'exposé du Président du syndicat mixte, et en avoir débattu,

Envoyé en préfecture le 06/12/2019

Reçu en préfecture le 06/12/2019

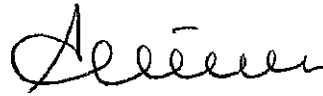
Affiché le 06/12/2019

SLO

ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_8-DE

ADOPTÉ à l'unanimité les conclusions suivantes :

- **AUTORISE** le Président à signer l'avenant n°1 à la convention de mise à disposition de personnels avec le Président du Conseil Départemental de l'Oise, ci annexé.



Alain LETELLIER
Président du syndicat mixte
des transports collectifs de l'Oise



Envoyé en préfecture le 06/12/2019
Reçu en préfecture le 06/12/2019
Affiché le 06/12/2019 **SLO**
ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_8-DE

**AVENANT N°1 A LA CONVENTION DE MISE A DISPOSITION
DE PERSONNEL DU 2 JANVIER 2019**

Entre

LE DEPARTEMENT DE L'OISE, sis 1, rue Cambry- CS 80941 - 60024 BEAUVAIS Cedex, représenté par Nadège LEFEBVRE, Présidente du Conseil départemental, autorisée par la décision I-07 de la commission permanente du 17 décembre 2018, ci-après désigné « le département »,

d'une part,

Le SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS COLLECTIFS DE L'OISE (SMTCO), sis 1 rue des Filatures – CS 40551 – 60005 BEAUVAIS Cedex, représenté par Monsieur Alain LETELLIER, son Président, ci-après désigné le «SMTCO»,

d'autre part,

ARTICLE UNIQUE :

A l'article 6 de la convention de mise à disposition de 2 personnels auprès du SMTCO, l'alinéa 2 est modifié comme suit :

Article 6 – Rémunération

.....

Nouvel alinéa 2 : « En vertu de l'article 9 du décret 2008-580 du 18 juin 2008 modifié, à titre exceptionnel et par souci d'équité avec les personnels du SMTCO, le Syndicat mixte peut verser aux agents mis à disposition au sein de ses services, dans les conditions prévues par délibération du SMTCO le prévoyant, un complément de rémunération (IFSE et CIA) au RIFSEEP attribué par le Département de l'Oise.

Le montant du complément RIFSEEP attribué par le SMTCO pour chaque agent mis à disposition est arrêté par le Président du SMTCO et notifié à l'intéressé et au Département. En tout état de cause, le cumul des sommes versées attribuées au titre du maintien de rémunération par le CD60 et au titre du complément de rémunération par le SMTCO n'excèdera ni le plafond maximum réglementaire, ni le montant maximum de rémunération perçu par un agent titulaire du SMTCO exerçant les mêmes fonctions ».

.....

Le reste, sans changement,

Fait en 2 exemplaires originaux.

A BEAUVAIS, le

Pour le département,

Pour le SMTCO,

Nadège LEFEBVRE
Présidente du Conseil départemental de l'Oise

Alain LETELLIER
Président

SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS COLLECTIFS DE L'OISE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

DU COMITE SYNDICAL

Lors de sa réunion du **4 décembre 2019**,

Le Comité syndical dûment convoqué par son Président par lettre en date du 18 novembre 2019,

Le quorum et les procurations ayant été vérifiés,

En présence de 13 membres titulaires et de 4 suppléants représentant 4 titulaires empêchés.

Titulaires : M. Alain LETELLIER, M. Jacques DORIDAM, M. Gérard WEYN, M. Rémy RUFFAULT, M. Nicolas LEDAY, M. Pierre DESLIENS, M. Christian VAN PARYS, M. Guy LAFOREST, M. Jean-Claude PELLERIN, M. Lionel GUIBON, M. Daniel GUEDRAS, M. Jean-Noël GURDALA, M. Thierry BALLINER.

Titulaires porteurs de procuration :
M. Alain LETELLIER : pouvoir de Mme Martine BORGEO
M. Jacques DORIDAM : pouvoir de M. Robert CHRISTIAENS
M. Nicolas LEDAY : pouvoir de M. Arnaud DUMONTIER
M. Jean-Claude PELLERIN : pouvoir de M. Xavier ROBICHE
M. Lionel GUIBON : pouvoir de M. Gérard AUGER

Suppléant représentant un titulaire empêché :

- M. Didier RUMEAU, suppléant de Mme Anne-Sophie FONTAINE
- M. Jean-Marie LAVOISIER, suppléant de M. Philippe MARINI
- M. Michel SPEMENT, suppléant de M. Bruno FORTIER
- M. Michel TRIAL, suppléant de M. Stéphane DESEINE

Étaient excusés : Mme Anne-Sophie FONTAINE, Mme Manon MARTIN, M. Daniel LECA, Mme Claire MARAIS-BEUIL, M. Gérard DECORDE, Mme Martine BORGEO, M. Gérard AUGER, Mme Caroline CAYEUX, M. Robert CHRISTIAENS, M. Frédéric TANGUY, M. Philippe MARINI, M. Michel ARNOULD, M. Denis VANHOUTTE, M. Bruno FORTIER, M. Xavier ROBICHE, M. Arnaud DUMONTIER, M. Stéphane DESEINE.

Secrétaire de séance désigné : M. Nicolas LEDAY

Délibérant conformément à l'article L. 1424-30 du CGCT et à l'article 8-2-2 des statuts du syndicat mixte,

A délibéré sur le rapport CS SMTCO 2019 12/04- 9 relatif au :

AFFAIRE DE PERSONNELS

APRES avoir entendu l'exposé du Président du syndicat mixte, et en avoir débattu,

ADOpte à l'unanimité les conclusions suivantes :

REGIME INDEMNITAIRE

- **DECIDE** l'ajout des agents mis à disposition (avec effet à compter de 2019 – à la date de changement de grade ou de fonctions) dans la liste **des bénéficiaires du RIFSEEP - partie IFSE** (régime indemnitaire tenant compte des fonctions, des sujétions, de l'expertise et de l'engagement professionnel – partie Indemnité de Fonctions, de Sujétions et d'Expertise), avec avis favorable du CTP compétent, comme suit (modifications en gras) :

« **A .Bénéficiaires**

- *Agents titulaires et stagiaires à temps complet, temps non complet, temps partiel,*
- *Agents non titulaires de droit public à temps complet, à temps non complet et à temps partiel,*
- *Agents mis à disposition (partie CIA : Complément Indemnitaire Annuel et **complément indemnitaire de la partie IFSE : indemnité de Fonctions, de Sujétions et d'Expertise**).*

Pour les agents non titulaires, ils bénéficieront du RIFSEEP correspondant au groupe de fonctions afférent à leur emploi.

Les agents de droit privé ne sont pas concernés par le régime indemnitaire. »

Le reste sans changement.



Alain LETELLIER
Président du syndicat mixte
des transports collectifs de l'Oise

SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS COLLECTIFS DE L'OISE**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU COMITE SYNDICAL**

Lors de sa réunion du **4 décembre 2019**,

Le Comité syndical dûment convoqué par son Président par lettre en date du 18 novembre 2019,

Le quorum et les procurations ayant été vérifiés,

En présence de 13 membres titulaires et de 4 suppléants représentant 4 titulaires empêchés.

Titulaires : M. Alain LETELLIER, M. Jacques DORIDAM, M. Gérard WEYN, M. Rémy RUFFAULT, M. Nicolas LEDAY, M. Pierre DESLIENS, M. Christian VAN PARYS, M. Guy LAFOREST, M. Jean-Claude PELLERIN, M. Lionel GUIBON, M. Daniel GUEDRAS, M. Jean-Noël GURDALA, M. Thierry BALLINER.

Titulaires porteurs de procuration :
M. Alain LETELLIER : pouvoir de Mme Martine BORGEO
M. Jacques DORIDAM : pouvoir de M. Robert CHRISTIAENS
M. Nicolas LEDAY : pouvoir de M. Arnaud DUMONTIER
M. Jean-Claude PELLERIN : pouvoir de M. Xavier ROBICHE
M. Lionel GUIBON : pouvoir de M. Gérard AUGER

Suppléant représentant un titulaire empêché :

- M. Didier RUMEAU, suppléant de Mme Anne-Sophie FONTAINE
- M. Jean-Marie LAVOISIER, suppléant de M. Philippe MARINI
- M. Michel SPEMENT, suppléant de M. Bruno FORTIER
- M. Michel TRIAL, suppléant de M. Stéphane DESEINE

Etaient excusés : Mme Anne-Sophie FONTAINE, M^{me} Manoëlle MARTIN, M. Daniel LECA, M^{me} Claire MARAIS-BEUIL, M. Gérard DECORDE, M^{me} Martine BORGEO, M. Gérard AUGER, M^{me} Caroline CAYEUX, M. Robert CHRISTIAENS, M. Frédéric TANGUY, M. Philippe MARINI, M. Michel ARNOULD, M. Denis VANHOUTTE, M. Bruno FORTIER, M. Xavier ROBICHE, M. Arnaud DUMONTIER, M. Stéphane DESEINE.

Secrétaire de séance désigné : M. Nicolas LEDAY

Délibérant conformément à l'article L. 1424-30 du CGCT et à l'article 8-2-2 des statuts du syndicat mixte,

A délibéré sur le rapport CS SMTCO 2019 12/04- 10 relatif au :

L'INDEMNITE DE CONSEIL AU PAYEUR DEPARTEMENTAL

APRES avoir entendu l'exposé du Président du syndicat mixte, et en avoir débattu,

Envoyé en préfecture le 06/12/2019

Reçu en préfecture le 06/12/2019

Affiché le 06/12/2019

SLO

ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_10-DE

ADOPTÉ à l'unanimité les conclusions suivantes :

- **DECIDE** de reconduire l'indemnité de conseil en faveur du nouveau payeur départemental, Monsieur Jean-François LANDIER, avec prise d'effet au 12 août 2019. Les conditions de calcul de cette indemnité sont définies par application d'un taux dégressif par strates financières comme fixé par l'arrêté ministériel du 12 juillet 1990, sur la base de la moyenne des dépenses de fonctionnement et d'investissement de l'établissement au cours des trois dernières années.



Alain LETELLIER
Président du syndicat mixte
des transports collectifs de l'Oise

SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS COLLECTIFS DE L'OISE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

DU COMITE SYNDICAL

Lors de sa réunion du **4 décembre 2019**,

Le Comité syndical dûment convoqué par son Président par lettre en date du 18 novembre 2019,

Le quorum et les procurations ayant été vérifiés,

En présence de 13 membres titulaires et de 4 suppléants représentant 4 titulaires empêchés.

Titulaires : M. Alain LETELLIER, M. Jacques DORIDAM, M. Gérard WEYN, M. Rémy RUFFAULT, M. Nicolas LEDAY, M. Pierre DESLIENS, M. Christian VAN PARYS, M. Guy LAFOREST, M. Jean-Claude PELLERIN, M. Lionel GUIBON, M. Daniel GUEDRAS, M. Jean-Noël GURDALA, M. Thierry BALLINER.

Titulaires porteurs de procuration :
M. Alain LETELLIER : pouvoir de Mme Martine BORGGOO
M. Jacques DORIDAM : pouvoir de M. Robert CHRISTIAENS
M. Nicolas LEDAY : pouvoir de M. Arnaud DUMONTIER
M. Jean-Claude PELLERIN : pouvoir de M. Xavier ROBICHE
M. Lionel GUIBON : pouvoir de M. Gérard AUGER

Suppléant représentant un titulaire empêché :

- M. Didier RUMEAU, suppléant de Mme Anne-Sophie FONTAINE
- M. Jean-Marie LAVOISIER, suppléant de M. Philippe MARINI
- M. Michel SPEMENT, suppléant de M. Bruno FORTIER
- M. Michel TRIAL, suppléant de M. Stéphane DESEINE

Étaient excusés : Mme Anne-Sophie FONTAINE, Mme Manoëlle MARTIN, M. Daniel LECA, Mme Claire MARAIS-BEUIL, M. Gérard DECORDE, Mme Martine BORGGOO, M. Gérard AUGER, Mme Caroline CAYEUX, M. Robert CHRISTIAENS, M. Frédéric TANGUY, M. Philippe MARINI, M. Michel ARNOULD, M. Denis VANHOUTTE, M. Bruno FORTIER, M. Xavier ROBICHE, M. Arnaud DUMONTIER, M. Stéphane DESEINE.

Secrétaire de séance désigné : M. Nicolas LEDAY

Délibérant conformément à l'article L. 1424-30 du CGCT et à l'article 8-2-2 des statuts du syndicat mixte,

A délibéré sur le rapport CS SMTCO 2019 12/04- 11 relatif au :

RENOUVELLEMENT DE LA CONVENTION DE MISE A DISPOSITION DE LOCAUX APPARTENANT A LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION CREIL SUD OISE

APRES avoir entendu l'exposé du Président du syndicat mixte, et en avoir débattu,

Envoyé en préfecture le 06/12/2019

Reçu en préfecture le 06/12/2019

Affiché le 06/12/2019

SLO

ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_11-DE

ADOpte à l'unanimité les conclusions suivantes :

- **AUTORISE** le Président à signer la convention de renouvellement de mise à disposition de locaux appartenant à la Communauté d'Agglomération Creil Sud Oise, ci-annexée.



Alain LETELLIER
Président du syndicat mixte
des transports collectifs de l'Oise



Envoyé en préfecture le 06/12/2019
Reçu en préfecture le 06/12/2019
Affiché le 06/12/2019
ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_11-DE



CONVENTION DE MISE A DISPOSITION DE LOCAUX

ENTRE LES SOUSSIGNES :

L'Agglomération Creil Sud Oise, représentée par Monsieur Jean-Claude VILLEMAIN, Président, agissant en cette qualité et habilité par délibération en date du 27 juin 2019

Désignée ci-après « l'ACSO »

D'UNE PART

ET :

Le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise, représenté par Monsieur Alain LETELLIER, Président, agissant en cette qualité et habilité par délibération en date du

Désigné ci-après « le SMTCO »

D'AUTRE PART

IL A TOUT D'ABORD ETE EXPOSE CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 : OBJET

La présente convention a pour objet de définir les conditions dans lesquelles l'ACSO met à disposition certains de ses locaux au profit du SMTCO.

ARTICLE 2 : MISE A DISPOSITION DE LOCAUX

L'ACSO met à la disposition du SMTCO des locaux d'une superficie utilisée de 16 m² situés au 105 rue Louis Blanc à Montataire, comprenant un bureau dédié et des espaces communs dont l'usage est à partager avec les autres occupants du bâtiments (espace d'accueil, salle de réunion, toilettes, cuisine, local photocopie, local archives, parking).

Le SMTCO les prendra dans leur état actuel, déclarant avoir connaissance de leurs avantages et défauts. Un état des lieux contradictoire sera établi par les deux parties à la date d'entrée en vigueur de la convention.

Le SMTCO s'engage à prendre soin des locaux mis à disposition. A ce titre, il ne peut faire ni laisser rien faire qui puisse détériorer ces locaux, sous peine d'engager sa responsabilité personnelle.

ARTICLE 3 : OBLIGATIONS DU SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Le SMTCO ne pourra employer la chose mise à disposition à un autre usage que celui auquel elle a été destinée.

Le SMTCO ne pourra utiliser ces locaux que conformément à leur objet. Il lui est interdit de louer, sous-louer, céder ou échanger, ni mettre à la disposition d'un tiers, tout ou partie des locaux mis à disposition sans accord express et préalable de l'ACSO.

Le SMTCO s'engage également à :

- contracter auprès d'une compagnie les polices d'assurances afférentes notamment aux risques suivants : Incendie, toutes explosions, foudre, dommages électriques, - Dégâts des eaux, bris de vitres et matériaux de même nature. Dommages et risques locatifs. Par ailleurs, le SMTCO devra souscrire une police d'assurance couvrant sa responsabilité civile du fait des représentants légaux, associés, préposés, salariés ou non, et de ses biens ou de ceux dont il a la garde à quelque titre que ce soit. Une copie de ces polices d'assurances sera transmise à l'ACSO dans un délai maximum de 10 jours à compter de la notification.
- entretenir les lieux mis à disposition en bon état d'utilisation
- laisser les représentants du propriétaire pénétrer dans les lieux mis à disposition pour permettre toutes grosses ou menues réparations
- s'acquitter d'une redevance d'occupation du domaine public conformément à l'article 5 ci-après, et des charges engagées par l'ACSO visées à l'article 6 de la présente convention, au prorata de la surface occupée.

ARTICLE 4 : OBLIGATIONS DE L'ACSO

L'ACSO s'engage à assurer l'entretien ménager des locaux sur la base de 6 heures/semaine, un entretien annuel de la chaudière, deux nettoyages intérieurs et extérieurs des vitres par an, l'entretien de la toiture et des espaces verts, un contrôle annuel de sécurité des installations gaz et électrique ainsi que la vérification des moyens de secours. Elle prendra en charge la relation avec les fournisseurs d'eau, d'électricité et de gaz mais ne pourra être tenue responsable des dysfonctionnements de services émanant de ceux-ci ou pour toute autre cause de force majeure. Ces dépenses feront l'objet d'une refacturation aux utilisateurs dans les conditions prévues à l'article 6 de la présente convention.

Elle assumera les travaux d'entretien et de grosses réparations du bâtiment de la responsabilité du propriétaire, dans la limite des crédits votés par le Conseil communautaire.

Elle assumera la mise à disposition d'un accès internet et wifi, d'impression et de reprographie de documents dans les mêmes conditions qu'à ses propres services et dans la limite des crédits votés par le Conseil communautaire.

ARTICLE 5 : REDEVANCE D'OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC

Le SMTCO s'engage à verser à l'ACSO une redevance d'occupation du domaine public de 221,59 € mensuels.

ARTICLE 6 : PROVISIONS POUR CHARGE

Le SMTCO s'engage à verser à l'ACSO une provision pour charges de 137,88 € mensuels comprenant au prorata des surfaces occupées (soit 16/138^{ème}) le gaz, l'électricité, l'eau, l'entretien de la toiture et de la chaudière, le contrôle de sécurité des installations gaz et électrique, le nettoyage des vitres, le ménage des locaux, la vérification des moyens de secours et l'entretien du bâtiment et des espaces extérieurs.

Le régime des provisions pour charges est le suivant :

Cette provision fera l'objet d'une régularisation annuelle en fonction des factures acquittées par l'ACSO et au prorata de la surface occupée, au plus tard avant le 30 juin de l'année suivante.

Chaque mois, le SMTCO paiera une provision pour charges. Le montant de cette provision est fixé en fonction du coût des consommations payées l'année précédente.

Deux cas de figure se présentent alors :

- **Premier cas** : le montant des charges payé par le SMTCO est trop élevé. L'ACSO remboursera alors le trop-perçu sous forme de déduction du montant de la redevance à percevoir. L'ACSO informera par courrier le SMTCO du montant de la redevance diminuée du trop-perçu.
- **Second cas** : le montant des charges locatives a augmenté par rapport à l'année précédente. L'ACSO demandera alors au SMTCO de lui verser un montant complémentaire de redevance. De plus, l'ACSO informera par courrier le SMTCO du nouveau montant des provisions pour charges.

ARTICLE 7 : INCESSIBILITE DES DROITS

La présente convention étant conclue intuitu personae, le SMTCO ne pourra en céder les droits en résultant à qui que ce soit.

ARTICLE 8 : PRISE D'EFFET – DUREE

La présente convention prend effet à compter du 1^{er} octobre 2019 pour une durée de trois ans. S'agissant de l'occupation du domaine public de l'ACSO, cette autorisation est donnée à titre précaire et révocable.

Chaque partie a la possibilité de dénoncer la convention par lettre recommandée avec accusé de réception, moyennant un préavis d'un mois.

La présente convention serait rendue caduque en cas d'abandon de l'activité du SMTCO.

ARTICLE 9 : RESILIATION

En cas de non-respect par le SMTCO de ses engagements contractuels, ainsi qu'en cas de faute grave de sa part, l'ACSO pourra résilier de plein droit la présente convention sans indemnités, à l'expiration d'un délai de 1 mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception.

S'agissant de l'occupation de son domaine public, l'ACSO pourra également résilier de plein droit la présente convention sans indemnités pour motif d'intérêt général, à l'expiration d'un délai de 1 mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception.

ARTICLE 10 : AVENANT

Toute modification des conditions ou modalités d'exécution de la présente convention fera l'objet d'un avenant. Celui-ci précisera les éléments modifiés de la convention, sans que ceux-ci ne puissent conduire à remettre en cause les objectifs généraux fixés dans la convention.

ARTICLE 11 : MENTIONS LEGALES D'INFORMATION

Le Président de l'Agglomération Creil Sud Oise, sis à Creil (60100), 24 rue de la Villageoise, a désigné l'ADICO sis à Beauvais (60000), 2 rue Jean Monnet, en qualité de délégué à la protection des données. Les données recueillies dans ce formulaire sont destinées à la réalisation du traitement : Gestion de la mise à disposition de locaux.

Ce traitement est basé sur le consentement des deux parties.

Les données ne sont destinées qu'à l'Agglomération Creil Sud Oise et ne sont transmises à aucun tiers. Elles sont conservées pour une durée de 10 ans.

Conformément aux articles 15 à 22 du règlement 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016, vous disposez d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement, de limitation, d'opposition et de portabilité des données vous concernant.

Pour exercer ces droits, nous vous invitons à contacter info@creilsudoise.fr / 24 rue de la Villageoise – CS40081 – 60106 CREIL Cedex. Si vous estimez, après nous avoir contactés, que vos droits ne sont pas respectés, vous pouvez adresser une réclamation en ligne ou par voie postale à la CNIL.

ARTICLE 12 : GESTION DES DONNEES

Les parties s'engagent à respecter la réglementation en vigueur applicable au traitement de données à caractère personnel et, en particulier, le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 applicable à compter du 25 mai 2018 (ci-après, « **le règlement européen sur la protection des données** »).

L'Agglomération Creil Sud Oise est autorisée à traiter pour le compte du responsable de traitement les données à caractère personnel nécessaires pour fournir les services prévus par cette convention.

La nature des opérations réalisées sur les données est le stockage et l'utilisation dans le cadre du traitement identifié ci-dessous.

Les finalités du traitement sont : Stockage et archivage des données informatiques.

Les données à caractère personnel traitées sont : L'ensemble des données informatiques du Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise.

Les catégories de personnes concernées sont les administrés du Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise.

L'Agglomération Creil Sud Oise s'engage à :

- 13.1 traiter les données **uniquement pour les seules finalités** qui font l'objet de la sous-traitance et à ne pas en faire une utilisation commerciale.
- 13.2 si l'Agglomération Creil Sud Oise est tenue de procéder à un **transfert de données vers un pays tiers ou à une organisation internationale**, en vertu du droit de l'Union ou du droit de l'Etat membre auquel il est soumis, il doit informer le responsable du traitement de cette obligation juridique avant le traitement, sauf si le droit concerné interdit une telle information pour des motifs importants d'intérêt public. L'Agglomération Creil Sud Oise s'engage à informer le responsable de traitement de tout transfert des données personnelles dans un pays hors de l'Union Européenne.
- 13.3 **garantir la confidentialité** des données à caractère personnel traitées.
- 13.4 veiller à ce que les **personnes autorisées à traiter les données à caractère personnel** en vertu du présent contrat :
- s'engagent à respecter la confidentialité ou soient soumises à une obligation légale appropriée de confidentialité ;
 - reçoivent la formation nécessaire en matière de protection des données à caractère personnel.
- 13.5 prendre en compte, s'agissant de ses outils, produits, applications ou services, les principes de **protection des données dès la conception** et de **protection des données par défaut**.
- 13.6 **Sous-traitance** : L'Agglomération Creil Sud Oise peut faire appel à un autre prestataire (ci-après, « le prestataire ultérieur ») pour mener des activités de traitement spécifiques. Dans ce cas, il informe préalablement et par écrit le responsable de traitement de tout changement envisagé concernant l'ajout ou le remplacement d'autres prestataires. Cette information doit indiquer clairement les activités de traitement sous-traitées, l'identité et les coordonnées du prestataire et les dates du contrat de sous-traitance. Le responsable de traitement dispose d'un délai minimum d'un mois à compter de la date de réception de cette information pour présenter ses objections. Cette sous-traitance ne peut être effectuée que si le responsable de traitement n'a pas émis d'objection pendant le délai convenu.

Le prestataire ultérieur est tenu de respecter les obligations de la présente convention pour le compte et selon les instructions du responsable de traitement. Il appartient à l'Agglomération Creil Sud Oise de s'assurer que le prestataire ultérieur présente les mêmes garanties suffisantes quant à la mise en œuvre de mesures techniques et organisationnelles appropriées de manière à ce que le traitement réponde aux exigences du règlement européen sur la protection des données. Si le prestataire ultérieur ne remplit pas ses obligations en matière de protection des données, l'Agglomération Creil Sud Oise demeure pleinement responsable devant le responsable de traitement de l'exécution par l'autre prestataire de ses obligations.

13.7 **Droit d'information des personnes concernées**

Il appartient au responsable de traitement de fournir l'information aux personnes concernées par les opérations de traitement au moment de la collecte des données.

13.8 Exercice des droits des personnes

Dans la mesure du possible, l'Agglomération Creil Sud Oise doit aider le responsable de traitement à s'acquitter de son obligation de donner suite aux demandes d'exercice des droits des personnes concernées : droit d'accès, de rectification, d'effacement et d'opposition, droit à la limitation du traitement, droit à la portabilité des données, droit de ne pas faire l'objet d'une décision individuelle automatisée (y compris le profilage).

Lorsque les personnes concernées exercent auprès de l'Agglomération Creil Sud Oise des demandes d'exercice de leurs droits, l'Agglomération Creil Sud Oise doit adresser ces demandes dès réception par courrier électronique au Président du Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise.

13.9 Notification des violations de données à caractère personnel

L'Agglomération Creil Sud Oise notifie au responsable de traitement toute violation de données à caractère personnel dans un délai maximum de 48 heures après en avoir pris connaissance et par courriel. Cette notification est accompagnée de toute documentation utile afin de permettre au responsable de traitement, si nécessaire, de notifier cette violation à l'autorité de contrôle compétente.

13.10 Mesures de sécurité

L'Agglomération Creil Sud Oise s'engage à mettre en œuvre toutes les mesures de sécurité (techniques et organisationnelles) nécessaires à la protection des données personnelles traitées dans le cadre de la convention.

13.11 Sort des données

A l'expiration de la convention, l'Agglomération Creil Sud Oise s'engage à renvoyer toutes les données à caractère personnel au responsable de traitement sur support numérique.

Le renvoi doit s'accompagner de la destruction de toutes les copies existantes dans les systèmes d'information de l'Agglomération Creil Sud Oise. Une fois détruites, l'Agglomération Creil Sud Oise doit justifier par écrit de la destruction.

13.12 Délégué à la protection des données

L'Agglomération Creil Sud Oise communique au responsable de traitement le nom et les coordonnées de son délégué à la protection des données, s'il en a désigné un conformément à l'article 37 du règlement européen sur la protection des données.

13.13 Registre des catégories d'activités de traitement

L'Agglomération Creil Sud Oise déclare tenir par écrit un registre de toutes les catégories d'activités de traitement effectuées pour le compte du responsable de traitement comprenant :

- le nom et les coordonnées du responsable de traitement pour le compte duquel il agit, des éventuels prestataires et, le cas échéant, du délégué à la protection des données ;
- les catégories de traitements effectués pour le compte du responsable du traitement ;
- le cas échéant, les transferts de données à caractère personnel vers un pays tiers ou à une organisation internationale, y compris l'identification de ce pays tiers ou de cette organisation internationale et, dans le cas des transferts visés à l'article 49, paragraphe 1, deuxième alinéa du règlement européen sur la protection des données, les documents attestant de l'existence de garanties appropriées ;
- dans la mesure du possible, une description générale des mesures de sécurité techniques et organisationnelles.

13.14 Documentation

L'Agglomération Creil Sud Oise met à la disposition du responsable de traitement la documentation nécessaire pour démontrer le respect de toutes ses obligations.

Envoyé en préfecture le 06/12/2019
Reçu en préfecture le 06/12/2019
Affiché le 06/12/2019
ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_11-DE

ARTICLE 13 : LITIGES

Tous litiges nés à l'occasion de l'interprétation ou de l'exécution de la présente convention et qui n'auraient pu faire l'objet d'un règlement amiable, seront soumis au Tribunal Administratif d'Amiens.

Fait à Creil, le2019,

**Pour le Syndicat Mixte des Transports
Collectifs de l'Oise,
son Président,**

**Pour l'Agglomération Creil Sud Oise,
son Président,**

Alain LETELLIER

Jean Claude VILLEMMAIN

SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS COLLECTIFS DE L'OISE**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS****DU COMITE SYNDICAL**

Lors de sa réunion du **4 décembre 2019**,

Le Comité syndical dûment convoqué par son Président par lettre en date du 18 novembre 2019,

Le quorum et les procurations ayant été vérifiés,

En présence de 13 membres titulaires et de 4 suppléants représentant 4 titulaires empêchés.

Titulaires : M. Alain LETELLIER, M. Jacques DORIDAM, M. Gérard WEYN, M. Rémy RUFFAULT, M. Nicolas LEDAY, M. Pierre DESLIENS, M. Christian VAN PARYS, M. Guy LAFOREST, M. Jean-Claude PELLERIN, M. Lionel GUIBON, M. Daniel GUEDRAS, M. Jean-Noël GURDALA, M. Thierry BALLINER.

Titulaires porteurs de procuration :

- M. Alain LETELLIER : pouvoir de Mme Martine BORGOO
- M. Jacques DORIDAM : pouvoir de M. Robert CHRISTIAENS
- M. Nicolas LEDAY : pouvoir de M. Arnaud DUMONTIER
- M. Jean-Claude PELLERIN : pouvoir de M. Xavier ROBICHE
- M. Lionel GUIBON : pouvoir de M. Gérard AUGER

Suppléant représentant un titulaire empêché :

- M. Didier RUMEAU, suppléant de Mme Anne-Sophie FONTAINE
- M. Jean-Marie LAVOISIER, suppléant de M. Philippe MARINI
- M. Michel SPEMENT, suppléant de M. Bruno FORTIER
- M. Michel TRIAL, suppléant de M. Stéphane DESEINE

Etaient excusés : Mme Anne-Sophie FONTAINE, Mme Manoëlle MARTIN, M. Daniel LECA, Mme Claire MARAIS-BEUIL, M. Gérard DECORDE, Mme Martine BORGOO, M. Gérard AUGER, Mme Caroline CAYEUX, M. Robert CHRISTIAENS, M. Frédéric TANGUY, M. Philippe MARINI, M. Michel ARNOULD, M. Denis VANHOUTTE, M. Bruno FORTIER, M. Xavier ROBICHE, M. Arnaud DUMONTIER, M. Stéphane DESEINE.

Secrétaire de séance désigné : M. Nicolas LEDAY

Délibérant conformément à l'article L. 1424-30 du CGCT et à l'article 6 des statuts du syndicat mixte,

A délibéré sur le rapport CS SMTCO 2019 12/04- 12 relatif au :

ADHESION DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LA PICARDIE VERTE

VU l'arrêté préfectoral du 13 novembre 2019 portant modification des statuts de la Communauté de Communes de la Picardie Verte, et notamment actant de la prise de compétence mobilité,

VU la délibération du Conseil communautaire de la Communauté de Communes du Clermontois en date du 14 novembre 2019, sollicitant l'adhésion au SMTCO, approuvant les statuts et désignant ses représentants,

APRES avoir entendu l'exposé du Président du syndicat mixte,

APRES avoir entendu l'exposé (ci-annexé) des motivations du représentant de la Picardie Verte conformément à l'article 6 des statuts, et en avoir délibéré

ADOpte à l'unanimité les conclusions suivantes :

- **AUTORISE** l'adhésion de la Communauté de Communes de la Picardie Verte (AOM) au Syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise à compter du 1^{er} janvier 2020.

- **PREND ACTE** de la désignation suivante des représentants de la Communauté de Communes de la Picardie Verte pour siéger au Comité syndical à compter du 1^{er} janvier 2020:

Titulaire : M. Roger JUMEL
Suppléant : M. Dominique DURAND



Alain LETELLIER
Président du syndicat mixte
des transports collectifs de l'Oise

**Exposé des motivations de la Communauté de communes de la Picardie Verte
relatif à son adhésion au Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise
(SMTCO)**

Par délibération en date du 14 novembre 2019, le Conseil Communautaire a autorisé le Président de l'EPCI à modifier les statuts de la Communauté de communes de la Picardie Verte concernant la compétence transports. Cette compétence « Organisation de la mobilité » devient une compétence facultative à partir du 1^{er} janvier 2020.

En effet, la loi NOTRe du 7 août 2015 a marqué un tournant dans l'organisation de la compétence transports/mobilité entre les collectivités territoriales en prévoyant des transferts de compétence entre les différents niveaux de collectivités territoriales.

Forte d'un territoire à desservir de 633 km², la Communauté de Communes de la Picardie Verte :

- avec une première expérience de « Transport à la Demande » (en mode de mise à disposition de taxis) réalisée avec le soutien du Conseil Régional de Picardie, de 2009 à 2012 ;
- avec les travaux d'aménagement pris en charge sur les abords de quatre gares du territoire (Marseille-en-Beauvaisis, Grandvilliers, Feuquières et Abancourt) en accompagnement de la première génération de travaux SNCF sur la ligne Paris-Le Tréport, et confortant ainsi les travaux, de deuxième génération en cours d'achèvement sur la même ligne, en 2019.
- Avec les labellisations TEPCv (2015) et COTRI (2016) en promotion des opérations de développement durable, dont la mobilité sur le territoire (en partenariat avec le SE 60 quant à l'acquisition de voitures électriques et l'utilisation également de bornes de recharge électrique sur le territoire), sans oublier les soutiens des autres partenaires institutionnels dédiés, dont l'ADEME.

Compte-tenu de ces atouts, la Communauté de Communes de la Picardie Verte (CCPV) a souhaité s'inscrire dans une stratégie de développement des transports et de la mobilité afin de soutenir le développement économique et l'emploi, de faciliter les déplacements vers et depuis, les gares, les principaux bourgs ainsi que les zones d'activités de son territoire dans un contexte de renchérissement du prix des carburants, de protection de l'environnement et de développement durable.

Par conséquent, les statuts modifiés de la CCPV intègrent la compétence sous cette forme :

TRANSPORTS ET MOBILITE :

- aménagement des abords des gares du Territoire ;
- études et mise en œuvre de toute opération contribuant à l'amélioration de la mobilité et des transports publics et privés à l'échelle de la Communauté de Communes ou / et dans le cadre des actions inter-territoires ;
- adhésion à la structure SMTCO (Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise).
- Etude d'aménagement de pistes cyclables d'intérêt communautaire.
- Elaboration d'un Plan de Mobilité Rurale.
- Actions permettant de répondre aux besoins croissants de mobilités liés à l'accès aux zones économiques et logistiques, de structurer le territoire et améliorer son attractivité et son accessibili-

té, de développer des offres nouvelles en matière de mobilité pour le développement durable et notamment la mise en avant des modes alternatives pertinentes à l'usage prédominant de la voiture individuelle et (covoiturage, notamment).

Envoyé en préfecture le 06/12/2019
Reçu en préfecture le 06/12/2019
Affiché le 06/12/2019
ID : 060-200006039-20191204-CS2019_12_04_12-DE

C'est dans cette stratégie que la CCPV a souhaité assurer elle-même l'exercice de la compétence mobilité sur son territoire, compétence qu'elle exercera le 1^{er} janvier 2020 avec l'accord à la majorité qualifiée de ses communes-membres.

C'est donc tout naturellement que la CCPV souhaite adhérer au SMTCO pour bénéficier des outils de mobilité (SISMO) mis en place par le syndicat mixte et des aides financières pour le développement de l'offre de mobilité sur le territoire de la CCPV en Intermodalités - thématiques, organisationnelles et fonctionnelles - avec les autres autorités organisatrices de transport et de mobilité.