



Direction des espaces littoraux et des activités maritimes

Politique publique : Infrastructures et mobilité

Politique sectorielle : Mobilité

CONSEIL GÉNÉRAL

Réunion des 18 et 19 novembre 2014

RENOUVELLEMENT DE LA DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC RELATIVE À LA DESSERTE EN BIENS ET EN PERSONNES DE BELLE-ILE-EN-MER, GROIX, HOUAT ET HOËDIC CHOIX DU DÉLÉGATAIRE ET APPROBATION DE LA CONVENTION DE DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC

Conformément aux dispositions de l'article L. 5431-1 du code des transports, le département du Morbihan est compétent pour organiser les transports maritimes réguliers de personnes et de biens pour la desserte de Belle-Ile-en-Mer, Groix, Houat et Hoëdic.

Cette compétence, le département pourrait, au 1^{er} janvier 2015, la « *déléguer à une collectivité territoriale relevant d'une autre catégorie ou à un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre (...)* ». Les compétences ainsi déléguées seraient alors exercées au nom et pour le compte de la collectivité territoriale délégante. Cette délégation serait régie par une convention qui en fixerait la durée et en définirait les objectifs à atteindre et les modalités de contrôle de l'autorité délégante sur l'autorité délégataire (cf. article L. 1111-8 du code général des collectivités territoriales - CGCT - décret n° 2012-716 du 7 mai 2012).

En attendant, lors de notre réunion du 17 décembre 2013, nous avons défini, conformément à l'avis de la commission consultative des services publics locaux rendu le 3 décembre 2013, les grandes orientations du service public relatif aux liaisons maritimes, pour la période 2015-2020 et vous m'avez autorisé, à cette occasion, à lancer la procédure de délégation de service public, telle que prévue aux articles L. 1411-1 et suivants et R. 1411-1 et suivants du CGCT.

Dans le cadre de cette procédure, un document-programme destiné à l'ensemble des candidats a été formalisé en tenant compte :

- des échanges avec les élus insulaires (réunion du 20 juin 2013) et les associations (réunion du 10 juillet 2013) ;

- des modifications de service mises en œuvre au printemps 2014 (avenant n° 7 à l'actuelle convention et réunions des commissions horaires) ;
- des préconisations formulées par la chambre régionale des comptes de Bretagne ;

qui définit les caractéristiques quantitatives et qualitatives du service public délégué de telle sorte qu'il permette d'assurer la continuité de la desserte de nos îles.

Pour cela, le service public mis en place doit impérativement :

- répondre aux besoins des îles (passagers et marchandises de première nécessité) qui ne sont pas assurés de manière satisfaisante par des opérateurs privés exerçant leur activité en dehors d'un contrat public ;
- suppléer les défaillances éventuelles d'un opérateur privé afin que les besoins essentiels des îles continuent à être assurés en attendant la mise en place d'une nouvelle organisation plus pérenne ;
- comprendre :
 - une contribution financière forfaitaire calculée en tenant compte des obligations de service public édictées dans le document-programme et arrêtée à 500 K€ par an ;
 - des tarifs passagers insulaires inférieurs d'au-moins 80 % au tarif public en vigueur ;
 - une grille tarifaire incitative pour tous les autres passagers avec des possibilités d'abonnements ;
 - des tarifs marchandises variables selon la fréquentation et respectant, à l'instar des tarifs passagers, l'orthodoxie juridique en la matière (libre concurrence notamment).

Pour que le délégataire assure l'exécution des missions qui lui sont confiées, le département met à sa disposition divers moyens tels que les navires, immeubles et les outils informatiques nécessaires à la commercialisation des titres. Ces moyens sont complétés, en tant que de besoin, par le délégataire.

Ce dernier est entièrement responsable de l'exploitation des services délégués, tant du point de vue technique que financier. Il assume, en particulier, les risques et périls financiers de cette exploitation. Sa rémunération est assurée principalement par les recettes perçues auprès des usagers, pendant les six années que dure le contrat, à compter du 1^{er} janvier 2015.

En l'espèce, trois candidats ont réceptionné le document-programme mais un seul a remis une offre dans les délais impartis : la Compagnie Océane. Au vu de l'avis de la commission de délégation de service public du 7 mai 2014, j'ai engagé les négociations avec cette société sur la base des caractéristiques des prestations déléguées énumérées dans le document-programme.

Conformément aux dispositions de l'article L. 1411-5 du CGCT, il revient à notre assemblée délibérante, sur les éléments du présent rapport, de se prononcer sur le choix de l'entreprise auquel j'ai procédé, à savoir la Compagnie Océane et d'approuver la convention de délégation de service public.

I – RAPPEL DU CONTEXTE – DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE

Par délibération du 17 décembre 2013, le conseil général a décidé :

- de continuer à recourir à la formule de la délégation de service public comme mode d'exploitation de la desserte maritime de Belle-Ile-en-Mer, Groix, Houat et Hoëdic ;
- d'autoriser le lancement de la procédure y afférente.

L'avis d'appel public à candidature est paru au :

- BOAMP, le 26 décembre 2013,
- Ouest-France, le 27 décembre 2013,
- Marin, le 27 décembre 2013.

Quatre entreprises ont déposé leur candidature dans les délais impartis.

La liste des candidats admis à présenter une offre a été fixée, le 30 janvier 2014, par la commission de délégation de service public :

- Finist'Mer SAS,
- Croisières Inter-Iles SAS,
- Compagnie Océane SAS.

Le document-programme et ses annexes ainsi qu'un règlement de la consultation ont été adressés à ces trois entreprises, le 21 février 2014.

Une seule offre a été déposée, le 16 avril 2014, et ouverte le lendemain par la commission de délégation de service public.

Le 7 mai 2014, la commission de délégation s'est de nouveau réunie pour analyser l'offre de la Compagnie Océane et a décidé, en considération des critères d'appréciation des offres, de m'inviter à entamer les négociations avec cette entreprise, filiale du groupe Transdev.

Par courrier en date du 9 mai 2014, j'ai invité la Compagnie Océane à une 1^{ère} réunion de négociation, le 16 mai suivant, afin de débattre :

- du projet de desserte proposé au regard des objectifs du dossier de consultation ;
- des engagements pris par le candidat par rapport aux contraintes de service public imposées par le département ;
- du montant de la contribution présentée dans l'offre et que j'ai souhaité limiter à 500 000 € par an tous taxes et impôts compris ;
- du montant des aléas et des clauses contractuelles y afférentes ;
- de la consistance des services ;
- des tarifs.

Il a également été demandé au candidat de répondre aux questions posées pour le 26 mai 2014.

A l'issue de la 1^{ère} réunion de négociation avec le candidat, je lui ai adressé un 2^{ème} courrier, le 20 mai 2014, pour l'inviter à une 2^{ème} réunion de négociation, le 5 juin 2014. L'ordre du jour de cette réunion a porté sur l'optimisation des rotations pour un meilleur remplissage, l'optimisation des moyens, l'impact sur les recettes, les tarifs, les investissements et les problématiques d'ordre financier. Le courrier comportait également une liste de questions complémentaires.

Après les réunions des 16 mai et 5 juin 2014, j'ai :

- rappelé à la Compagnie Océane que si elle avait bien adapté la consistance de service et respecté globalement les prescriptions du document-programme, le niveau de contribution sollicité restait, en revanche, encore trop élevé ;
- demandé au candidat qu'il assume davantage de risques (évolution anticipée des tarifs, évolution des formules d'actualisation, des indices, des pénalités...) sans, qu'en contrepartie, la charge financière qui incomberait aux Morbihannais n'augmente ;
- sollicité que la société s'engage, lors de notre 3^{ème} réunion de négociation, le 19 juin 2014, à :
 - supprimer définitivement les sommes correspondant aux aléas (700 000 €), le département ayant apporté toutes les garanties concernant la rédaction des clauses contractuelles (cf. articles 5, 9 et 34) ;
 - accomplir les efforts nécessaires pour parvenir à une contribution départementale de 500 000 € par an sur toute la durée du contrat ;
 - supprimer les charges indirectes d'investissements, ces derniers étant pris en charge par le département ;
 - réviser le programme pluriannuel d'investissements encore trop coûteux ;
 - unifier les tarifs marchandises entre les îles ;
 - respecter la réduction de 80 % sur chaque titre pour les insulaires.

Après cette 3^{ème} réunion de négociation, j'ai fait parvenir au candidat un courrier lui demandant de remettre son offre chiffrée actualisée, accompagnée d'une note explicative des changements apportés, sur les bases suivantes :

- la suppression totale des aléas dans le projet de contrat amendé ;
- la révision de l'engagement sur recettes pour 2015 ;
- la révision de l'engagement en termes de qualité de service suite à la baisse du montant des pénalités contractuelles ;
- la conservation dans le périmètre de la délégation, du service de livraison, comme un service privé réalisé pour des tiers avec des recettes couvrant les charges dudit service.

Le courrier précisait que le projet de contrat amendé serait adressé au candidat au plus tard le 23 juin. Il demandait également au candidat de remettre l'ensemble de ses réponses pour le 25 juin et précisait que, sous réserve de l'actualisation de l'offre du candidat, il serait invité à une 4^{ème} réunion de négociation, le 30 juin 2014.

Cette réunion du 30 juin a permis :

- de caler le nombre de rotations marchandises spécifiques pour assurer les besoins de Belle-Ile-en-Mer : 41 rotations supplémentaires dont 21 prises en charge par le délégataire et 20 par le département ;
- de finaliser les coûts des investissements pris en charge par le département, en particulier dans le domaine des matériels et logiciels informatiques ;
- de convenir que les tarifs 2015 seraient ceux proposés en base avril 2014 dans le contrat, la première actualisation n'intervenant qu'en 2016 ;
- dans la mesure où la contribution départementale resterait dans l'objectif de 500 000 €, de revoir le tarif normal des passagers pour le ramener de 32 € à 30 €, soit de 6,40 € à 6 € pour les insulaires.

Suite à cette 4^{ème} réunion de négociation, j'ai adressé à la Compagnie Océane un nouveau courrier, le 3 juillet 2014, accompagné du projet de contrat matérialisant l'ensemble de nos échanges et lui demandant :

- de s'engager sur une contribution du département linéaire tout au long du contrat sur la base de 500 000 € par an ;
- d'apporter les précisions techniques notamment sur le nombre de rotations correspondant à la liberté de modification des services du délégataire (article 9.2 du contrat), le détail du coût moyen d'une rotation supplémentaire marchandises proposée, l'ajout dans l'offre des 41 rotations supplémentaires maximum dédiées aux marchandises, dont 21 rotations prises en charge par le délégataire et 20 par l'autorité délégante ;
- d'indiquer précisément les données économiques et financières concernant les tarifs, les recettes, le programme d'investissements ;
- de remettre par courrier signé du président de Transdev l'engagement de poursuivre l'exploitation des liaisons maritimes et d'honorer le contrat jusqu'à son échéance, en cas de défaillance de la Compagnie Océane.

Le candidat devait remettre son offre finalisée pour le 9 juillet 2014.

Suite à la réception de cette offre, une 5^{ème} rencontre a eu lieu le vendredi 11 juillet entre le département et le candidat qui a alors adressé le 18 juillet :

- un nouveau projet de garantie de la société mère amendé suite à mes demandes ;
- une version amendée du projet de contrat ainsi que l'offre chiffrée finalisée.

L'offre chiffrée remise le 18 juillet 2014 répond aux critères de jugement des offres et aux attentes fixées par le département.

Par courrier daté du 31 juillet, j'ai renvoyé à la Compagnie Océane un projet de contrat accompagné d'une annexe récapitulante les dernières modifications que j'y avais apportées et en lui demandant de me faire part de ses dernières observations en la matière.

Les mois d'août et de septembre 2014 ont permis de stabiliser le projet de contrat et ses 17 annexes, issus de ces négociations.

Les 25 septembre, 6, 8 et 9 octobre 2014, j'ai invité l'ensemble des maires insulaires concernés afin de leur présenter le résultat des négociations et entendre leurs remarques, notamment, sur la consistance de service et la grille tarifaire prévisionnelle. L'ensemble de leurs contributions a été analysé et j'ai décidé, par un courrier du 13 octobre 2014, de convier la Compagnie Océane à une nouvelle réunion de négociation, le 21 octobre 2014.

Au cours de cette réunion, ont été abordés successivement :

- le maintien d'un tarif insulaire passager à 6 € TTC y compris en période de haute fréquentation ;
- la mise en place d'une carte famille (2 parents, 2 enfants – 1 parent, 3 enfants) à 110 € TTC ;
- la mise en place d'une 5^{ème} rotation sur Groix et d'une 7^{ème} sur Belle-Ile-en-Mer, les vendredis après-midi où il était prévu respectivement 4 et 6 rotations ;
- la mise en place d'une tarification particulière pour les petits colis pour Houat et Hoëdic ;
- la mise en place d'un tarif unique toute l'année, tous trajets, pour les insulaires et leurs véhicules ;
- afin d'améliorer la fréquentation touristique, la révision à 35 € du tarif prévu à 36 € en haute fréquentation et la baisse à 75 € du tarif de la carte 10 voyages prévue à 80 € ;

- l'instauration d'un tarif promotionnel à 28 €, une dizaine de week-ends dans l'année, à des périodes librement déterminées par le futur délégataire ;
- concernant les tarifs véhicules insulaires légers, le rétablissement de 4 catégories avec une évolution tarifaire contenue, de l'ordre de 3 %, sur l'ensemble de la gamme ;
- s'agissant des véhicules non insulaires, le rétablissement de 4 catégories avec une évolution tarifaire qui prenne en considération la suppression des « forfaits de réservation » à l'instar du modèle retenu pour les passagers.

L'ensemble de ces demandes était de nature à faire baisser les recettes prévisionnelles ou à augmenter les charges pour les rotations supplémentaires.

La Compagnie Océane a chiffré l'ensemble de ces évolutions, leur impact financier sur l'économie du contrat étant estimé à 326 049 € en moyenne par an. Elle a alors proposé de revoir ses engagements de recettes pour limiter l'impact à 248 000 €, soit au final une contribution départementale s'établissant à 748 000 € par an.

II – LES MOTIFS DU CHOIX DU DÉLÉGATAIRE

A – SUR LA VALEUR TECHNIQUE ET L'ORGANISATION

Le service assuré

Contrairement à la précédente délégation de service public, le département n'a pas souhaité différencier services de base et complémentaire. Les candidats avaient la liberté de répondre et de proposer le service adapté permettant d'assurer la desserte des îles en fonction de la fréquentation estimée selon les périodes de l'année, avec l'objectif d'atteindre un meilleur taux de remplissage qu'aujourd'hui. Les notions calendaires de basse, moyenne ou haute saison ne figuraient plus dans l'actuel document-programme.

L'offre variante déposée par la Compagnie Océane n'a pas été retenue dans la mesure où elle proposait de diminuer de 23,5 % l'offre de service.

L'offre de base négociée avec la Compagnie Océane se traduit par le maintien de 93,6 % du nombre de trajets :

Nombre de trajets	2014	2015
Belle-Ile	6 381	6 054
Groix	4 136	3 706
Quiberon Houat-Hoëdic	3 896	3 736
Total	14 413	13 496

La Compagnie Océane prévoit de recourir à l'armement de vedettes lorsque le besoin se présente, notamment les jours de forte affluence ou lorsque la capacité nécessaire est supérieure à celle disponible sur les rouliers comme par exemple certains retours en fin de week-ends.

Elle propose d'assurer les services de la manière suivante :

Quiberon – Belle-Ile-en-Mer

- 6 rotations au minimum par jour toute l'année, sauf 5 en janvier, mois d'arrêt technique de nos navires, avec une 7^{ème} rotation pour les vendredis après-midi ;
- chargements sélectifs des garages adaptés selon les horaires, notamment en matière de camions ;
- déploiement de rotations passagers et véhicules en saison adaptées selon les jours d'affluence (jusqu'à 13 certains samedis + 1 pour les marchandises) ;
- spécificité du transport des marchandises :
 - mise en place de 149 rotations matinales supplémentaires dédiées aux marchandises dans le but d'assurer la capacité du service public à faire face à une partie de la demande générée sur la ligne de Belle-Ile-en-Mer suite à l'évolution tarifaire des véhicules utilitaires et marchandises :
 - o 136 départs marchandises réalisés par le navire Vindilis ;
 - o + 13 départs marchandises supplémentaires au départ de Quiberon en avril, mai, juin et septembre réalisés par le navire Bangor, les veilles de week-ends ;
 - et jusqu'à 41 départs marchandises supplémentaires déclenchés en tant que de besoin au départ de Quiberon en été (21 prises en charge par le délégataire et 20 par l'autorité délégante).

Lorient – Groix

- 4 rotations au minimum par jour toute l'année, avec une 5^{ème} rotation les vendredis après-midi ;
- 1 desserte gaz-essence réalisée avec un roulier ;
- 8 rotations du 30 juillet à l'avant-dernière semaine d'août ;
- 5 ou 6 rotations de fin mai à fin juillet, selon les jours ;
- 6 rotations en septembre et pendant les périodes de vacances scolaires ;
- spécificité du transport des marchandises : il est assuré essentiellement par le service public sur les rotations précitées.

Quiberon – Houat – Hoëdic

- 2 rotations par jour toute l'année ;
- en mi-saison pendant les ponts du mois de mai : un complément de desserte avec la vedette Kerdonis (1 départ le matin et 1 retour le soir) ;
- en été : 1 rotation supplémentaire du Melvan et 1 rotation par la vedette Kerdonis ;
- spécificités du transport des marchandises :
 - en été : 1 rotation marchandises en tout début de matinée (Melvan),
 - rotations dédiées gaz-essence sous-traitées à une barge.

La fréquentation

Sur la durée du contrat 2015-2020, la Compagnie Océane s'engage sur un développement de la fréquentation de + 40 711 passagers.

L'optimisation des navires

L'optimisation des moyens permet d'assurer le service avec les 5 rouliers et la vedette mixte mis à disposition par le département. La Compagnie Océane propose le recours à 2 navires en sous-traitance, dont une barge pour les marchandises de Houat-Hoëdic et une vedette sur Groix.

Les heures de navigation moteurs principaux (MP) des navires sont réduites de - 17,2 % en 2015 grâce à l'optimisation de l'offre permettant des réductions de coûts de carburant et d'entretien.

L'optimisation des moyens humains

Les agents équivalents temps plein (ETP) navigants et sédentaires sont optimisés passant en 2015 à 110,26 de navigants ETP (- 1,6 %) et à 99,68 sédentaires ETP (- 4,2 %), jouant notamment sur les départs en retraite.

La maintenance des navires

La Compagnie Océane poursuit la politique d'entretien maintenance de qualité mise en place depuis 2008, qui donne satisfaction.

Elle est basée sur le principe d'une maintenance préventive la plus complète possible, grâce à un logiciel spécialisé installé sur l'ensemble de la flotte et qui permet une programmation et un suivi des tâches de maintenance sur les navires et sur le principe d'une maintenance curative pour faire face aux avaries et immobiliser le moins longtemps possible les navires et autres biens nécessaires à l'exploitation.

Tous les plans de maintenance, entretien, nettoyage et arrêts techniques sont présentés dans l'offre pour les navires, les équipements d'exploitation, les bâtiments dont les gares maritimes.

Qualité du service

La Compagnie Océane gère, depuis le 1^{er} janvier 2008, les codes et certifications ISM et ISPS.

Le contrat définit, par ailleurs, le respect de la qualité comme contrainte de service public avec un système de mesures qui est contractualisé.

La Compagnie Océane propose un engagement de mise en place d'un système de management de la qualité SMQ : qualité attendue, voulue, réalisée, perçue et demande d'une contribution variable à la qualité rendue (bonus/malus). Pour chacun des critères, le niveau de référence et la méthode de mesure sont bien développés. Un engagement sur un taux de conformité des contrôles est prévu dans l'annexe qualité de service public (annexe 13).

Développement durable

La Compagnie Océane propose une démarche « responsabilité sociétale des entreprises » (RSE) à travers six objectifs pour réduire l'empreinte écologique de ses activités, en poursuivant les actions en cours :

- limiter les rejets de toute sorte en mer et dans l'atmosphère ;
- récupérer les eaux de cale et les huiles usagées qui sont débarquées dans des bacs à terre ;
- limiter les fumées et la consommation de carburant ;
- gérer les déchets ;
- effectuer le bilan carbone : la société prévoit un bilan chiffré à partir de ses propres données pour 2015, puis tous les deux ans par la suite. Il sera effectué en interne, avec la licence groupe ;
- réduire la nocivité des produits utilisés.

B – SUR LA VALEUR COMMERCIALE

La tarification

Le document-programme précise que le niveau de recettes associées doit représenter environ 95 % des charges. En outre, les tarifs pour piétons ou véhicules doivent être les mêmes pour toutes les dessertes quelle que soit l'île. Une préférence tarifaire est donnée aux insulaires afin de compenser les contraintes auxquelles sont soumis les habitants des îles. Ce tarif insulaire doit être au moins inférieur de 80 % par rapport au tarif public (piétons et véhicules de moins de 3,5 tonnes) en vigueur pour les autres clients. En 2013, 9 455 cartes insulaires ont été distribuées. Les traversées des insulaires représentaient 23,8 % des piétons (6,5 % des recettes) et 47,39 % des voitures de tourisme (14,19 % des recettes).

La gamme tarifaire a été fortement simplifiée pour une meilleure lisibilité. Elle est schématiquement structurée de la manière suivante :

- un plein tarif à 30 € pour tous les jours de l'année (tarif normal) sauf les week-ends (vendredi, samedi, dimanche) d'avril à septembre et les jours fériés (tarif haute fréquentation) où il s'établit à 35 € ;
- un tarif réduit pour les jeunes jusqu'à 18 ans, au lieu de 12 actuellement ;
- un tarif réduit d'au moins 80 % pour les insulaires adultes et jeunes ;
- des formules de fidélisation : cartes 4 ou 10 passages, abonnements illimités, cartes familles ;
- des tarifs pour les deux roues : vélos et hors vélos ;
- des tarifs véhicules de tourisme basés sur quatre catégories et déclinés période normale, haute fréquentation et insulaires ;
- des tarifs véhicules utilitaires : plein tarif (huit catégories), 1^{ère} nécessité (six catégories), réductions pour les véhicules insulaires (moins de 3,5 tonnes) et abonnement insulaire (moins de 3,5 tonnes) ;
- des tarifs marchandises : petits colis (avec tarifs spécifiques pour Houat et Hoëdic qui ne bénéficient pas des rouliers), marchandises selon cinq catégories dont les marchandises de 1^{ère} nécessité.

Les tarifs résidents secondaires, enfants d'insulaires et Morbihannais ont été, conformément aux règles jurisprudentielles en vigueur, rappelées par la chambre régionale des comptes de Bretagne, supprimés et les effets de cette suppression compensés par la mise en place des formules de fidélisation ou d'abonnements susvisées. A travers ces formules, et en fonction de la fréquence d'utilisation des liaisons maritimes, chacun pourra trouver des tarifs attractifs.

Les actuelles réservations de 1 € par trajet de passager et de 3 € par trajet de véhicule sont supprimées pour, au contraire, inciter à anticiper les achats et permettre les adaptations utiles du nombre de rotations.

Il existera également une tarification spéciale pour les productions insulaires dans les domaines de l'agriculture et de la pêche.

De la même manière, le prix normal du billet aller-retour ayant été ramené de 32 à 30 €, cela a permis de réduire le prix de l'aller-retour insulaire à 6 € TTC au lieu de 6,40 € TTC. Ce prix de 6 € a été maintenu y compris pendant les périodes de haute fréquentation.

Pour les marchandises et les véhicules utilitaires, les grilles tarifaires varient selon la fréquentation des lignes et le poids des biens transportés. Conformément au document-programme, ils ne génèrent plus de distorsion de concurrence entre les entreprises, quelle que soit la localisation de leur siège social.

Les marchandises de 1^{ère} nécessité bénéficient de tarifs plus avantageux.

Enfin, il convient de signaler la non actualisation, pour 2015, de l'offre tarifaire, établie en valeur avril 2014.

La politique marketing, commerciale et de communication

La principale innovation concernant la politique commerciale proposée par la Compagnie Océane est la mise en place de moyens intégrant les technologies de l'information. Leur développement doit permettre à court terme la consultation, l'information et l'achat des titres de transports, en intégrant l'intermodalité.

En ce sens, un nouveau site internet serait développé avec adaptation pour mobile et tablette. L'accès à l'information serait simplifié.

Il devrait être possible désormais de dématérialiser les titres de transport. La vente de ces titres se ferait dès lors à partir :

- du site internet,
- du centre de service client en gare maritime,
- auprès des revendeurs (offices de tourisme),
- ou encore auprès des distributeurs automatiques de billets équipés de lecteurs de cartes spécifiques. Ces guichets pourraient délivrer des titres, recharger des abonnements ou simplement faire des retraits de réservation (trois guichets seront installés en 2016 à titre expérimental).

Cette approche numérique nécessaire est bien prévue dans le plan d'investissement de la Compagnie Océane.

Par ailleurs, des actions promotionnelles seront organisées régulièrement par la Compagnie Océane pour attirer des clients dans les périodes connaissant habituellement de plus faibles fréquentations.

Le budget consacré s'élève à 1,97 M€ sur toute la durée du contrat, soit 1,7 % des recettes, ce qui est un budget très optimisé et axé sur la promotion des îles (1,12 M€), l'information des voyageurs (0,4 M€), les actions commerciales (0,25 M€), les études et enquêtes (65 K€) et la signalétique (60 K€).

C – SUR LE PLAN FINANCIER

Dans le document-programme, en considération du contexte budgétaire que nous connaissons tous et notamment de la baisse généralisée des dotations de l'État, j'ai souhaité limiter la contribution départementale à 500 000 € par an sur toute la durée du contrat.

Le compte d'exploitation et la contribution financière forfaitaire

La Compagnie Océane présente un compte d'exploitation aboutissant, après négociation, à une contribution financière forfaitaire départementale de 748 000 € par an.

Cette contribution était dans l'offre initiale de 1 645 000 €, dont 700 000 € d'aléas dus à des doutes sur la lecture de certaines dispositions. Ces doutes ont été rapidement levés en apportant des précisions utiles dans le contrat.

Comme indiqué précédemment, les premières négociations ont conduit à sensiblement diminuer cette contribution mais les réductions de tarifs souhaitées par le département et explicitées ci-dessus ont naturellement induit une augmentation de cette contribution jusqu'à 826 000 €. La Compagnie Océane a accepté d'en prendre une partie dans ses risques, en augmentant ses engagements de recettes et nous avons ainsi conclu à une contribution financière forfaitaire, fixe pendant les six années du contrat, égale à 748 000 €.

Les charges sont maîtrisées passant de 21,93 M€ en 2013 à 20,06 M€ en 2015 puis 19,80 M€ en 2020. Le coût par trajet ne passe que de 1 459 € en 2013 à 1 487 € en 2015 et 1 475 € en 2020, mettant en évidence une très bonne maîtrise de ce coût.

Les recettes tarifaires baissent en 2015 de 3,7 % avec la baisse de l'offre et augmentent de 3,9 % durant le contrat récupérant, en 2020, le niveau de 2013.

La marge dégagée sur le compte d'exploitation est positive contrairement à l'ancien contrat. La Compagnie Océane a réussi à optimiser le service et aboutir à un compte d'exploitation en équilibre avec une marge pour aléas de 3,4 % en moyenne annuelle (5,4 % à la fin du contrat) qui sera le résultat du délégataire, s'il n'y a pas bien évidemment d'aléas d'exploitation.

Enfin, le projet de contrat prévoit que si, au titre d'une année, la totalité des recettes commerciales hors toutes taxes est supérieure à la totalité des recettes prévisionnelles actualisées, l'autorité délégante bénéficie de 50 % de la partie de recettes commerciales perçues au-delà d'une augmentation de 4 %.

Les parties ont convenu que les résultats d'intéressement seraient alors réinjectés au bénéfice du présent contrat. L'autorité délégante et le délégataire se rapprocheraient afin d'évoquer les opportunités d'allocation de cette ressource, la décision finale revenant à l'autorité délégante (baisse de tarifs, évolution de l'offre ou diminution de la contribution).

Le programme d'investissements

Les investissements sont financés par le département, représentant en moyenne annuelle 234 000 €.

Ils s'élèvent sur la durée totale du contrat à 1,4 M€, dont 0,7 M€ pour le site internet et les nouvelles technologies, 0,5 M€ pour les matériels et outillages industriels et 0,2 M€ pour le matériel informatique.

D – SUR LE PLAN JURIDIQUE

Le document-programme demandait au candidat de proposer une offre de services qui respecte la réglementation du point de vue de la concurrence, de la sécurité et de l'égalité des usagers devant le service public, y compris tarifaire.

Il n'y a pas d'observation particulière à formuler sur ce critère.

E – LE CONTROLE DU DÉLÉGATAIRE

Le document-programme demandait aux candidats de s'engager sur la remise de tableaux tels que demandés par l'autorité délégante, tant sur le fond que sur la forme et de mettre en place des outils de gestion et de pilotage adaptés.

La Compagnie Océane dans son offre a montré sa capacité à répondre aux attentes que j'avais exprimées.

Concernant la mise en place d'un outil d'exploitation par l'entreprise durant les négociations, j'ai décidé de retirer ce point en préférant, le cas échéant, que la collectivité acquiert l'outil en question pour être certain qu'il réponde parfaitement à nos attentes.

III – L'ÉCONOMIE GÉNÉRALE DU CONTRAT

Le projet de contrat joint au présent rapport se compose de 40 articles répartis en six titres :

- objet et durée,
- conditions générales de l'exploitation,
- régime des biens,
- régime financier,
- société dédiée, responsabilités, assurances, sanctions,
- fin du contrat.

De manière synthétique, ce qu'il faut retenir, c'est :

- un niveau de service passagers rationalisé avec 6,4 % de rotations en moins par rapport à 2014 mais qui reste sensiblement supérieur à celui offert sur les îles de la Vendée, de la Manche et du Finistère. La chambre régionale des comptes de Bretagne a critiqué un taux de remplissage moyen qu'elle jugeait trop faible, celui-ci sera amélioré ;
- une grille tarifaire respectant l'orthodoxie en la matière avec des tarifs insulaires privilégiés et les mêmes tarifs pour tous les autres usagers clients ;
- le prix du tarif normal est en baisse, à 30 € l'aller-retour contre 33,65 € avec les réservations actuellement, avec un supplément les vendredis, samedis, dimanches et jours fériés d'avril à septembre (35 € l'aller-retour). Par ailleurs, les abonnements sont plus facilement accessibles (dès deux allers-retours), les usagers réguliers trouveront toute une gamme de tarifs dégressifs en fonction de leur utilisation des liaisons maritimes. Enfin, les frais de réservation sont dorénavant supprimés ;
- un niveau de service marchandises révisé et surtout des tarifs identiques entre :
 - Groix et Belle-Ile-en-Mer (Houat et Hoëdic ayant un système différent puisque sans roulier) ;
 - pour tous les usagers-clients ;
- des investissements raisonnés, soumis à l'accord du département qui les paiera par subventions d'équipement ;
- la suppression des aléas initialement prévus par le candidat (700 K€) en ayant apporté toutes les explications nécessaires ou précisions utiles dans le contrat ;

- une contribution forfaitaire financière de 748 K€ par an, fixe sur toute la durée du contrat.

Le contrat est conclu pour une durée ferme de six ans. Il prend effet à compter du 1^{er} janvier 2015 à zéro heure pour s'achever le 31 décembre 2020 à minuit.

Le partage des responsabilités est clairement défini.

L'autorité délégante (article 3) :

- arrête la consistance des services et la qualité du service public des liaisons maritimes ;
- fixe les tarifs sur la base des propositions du délégataire ;
- met à disposition du délégataire des installations portuaires, des gares maritimes et des navires qui sont sa propriété. Les postes de stationnement sont décrits aux annexes 3 et 4 selon les dispositions du titre III du contrat ;
- finance les investissements nécessaires à l'exploitation conformément au programme prévisionnel d'investissement joint en annexe 12 du contrat ;
- verse une contribution financière forfaitaire au délégataire en contrepartie des obligations de service public qui lui sont imposées ;
- fixe, vis-à-vis du délégataire et des tiers, en tant qu'autorité portuaire, les conditions d'utilisation des infrastructures portuaires nécessaires à l'exploitation du service délégué ;
- s'engage, dans la limite du principe de libre concurrence, à rendre les services délégués prioritaires tant pour les accès aux ports, accostages, stationnement des navires de nuit comme de jour, ce afin de maintenir une qualité de desserte compatible avec le maintien, voire le développement des économies insulaires et du service public ;
- contrôle la gestion du service délégué, notamment le respect des obligations contractuelles, la conformité des services effectués par rapport au contrat et les résultats d'exploitation du service public.

Le délégataire est chargé de développer les axes de progrès suivants :

- la recherche permanente d'économies d'échelle et de gains de productivité ;
- une politique d'information efficace et totalement transparente ;
- une politique commerciale dynamique ;
- la mise en place d'un partenariat de qualité avec l'autorité délégante (qualité des informations transmises, qualité des relations, qualité des propositions,...).

Pratiquement, le délégataire est tenu d'assurer la continuité du service dans les limites fixées à l'article 5 de la convention sous peine de pénalités. Il met notamment tout en œuvre pour assurer un service minimum en cas de grève. Il s'engage également à :

- exploiter le service public de desserte maritime des îles précitées, tant pour les voyageurs que pour les véhicules et les marchandises, et à assurer l'entretien et la maintenance des biens nécessaires à la délégation de service public ;
- assurer la sécurité et le bon fonctionnement des navires de manière à limiter la fréquence et la durée des immobilisations des matériels, ainsi qu'à prévenir les accidents. Il doit, également, signaler à l'autorité délégante tout problème ou incident susceptible de mettre en cause la sécurité du service et des usagers, tant sur les navires que dans les gares maritimes et sur les points d'embarquement ;
- réaliser des enquêtes et études (article 10) et mener des actions de communication, de marketing et des actions commerciales, détaillées pour chaque année du contrat (article 11 et annexe 8), l'ensemble de ces missions étant intégré dans le compte d'exploitation prévisionnel (annexe 10) ;

- mettre en place « une démarche qualité » comprenant des niveaux de référence de qualité de service à tenir et des objectifs à atteindre, la non atteinte de ces objectifs faisant l'objet de pénalités ;
- entretenir et maintenir en bon état de fonctionnement l'ensemble des biens nécessaires à l'exploitation des services délégués (article 16 et annexe 7) et selon les règles et usages de la marine marchande. Pratiquement, il supporte toutes les dépenses d'investissement, excepté celles relatives :
 - aux modifications ou transformations rendues nécessaires par les évolutions de la réglementation ;
 - aux travaux d'amélioration ou transformation issus de la volonté du propriétaire du navire et/ou de l'adaptation à une nouvelle mission ;
 - au remplacement d'un moteur principal ou d'un groupe électrogène considéré, d'un commun accord ou à dire d'expert, comme étant en fin de vie ;
- mettre en œuvre le programme prévisionnel pluriannuel d'investissements, étalés sur la durée du contrat de délégation, qui lui incombe (article 15 et annexe 12).

Pour la réalisation des missions confiées au délégataire, l'autorité délégante met à disposition du délégataire (article 12.3) divers biens meubles et immeubles, matériels et immatériels, listés dans l'inventaire A du contrat (annexe 3), notamment les navires rouliers et les gares maritimes. Le délégataire prend en charge les biens mis à disposition dans l'état où il les trouve au 1^{er} janvier 2015. Ils constituent des biens de retour.

Concernant les biens mis à disposition du service par le délégataire, ils constituent soit des biens de reprise (article 13.2.1) soit des biens propres (article 13.2.2).

Pour les biens de reprise acquis par le délégataire, l'autorité délégante pourra, le cas échéant, les reprendre en fin de convention dans les conditions fixées à l'article 37.

Le régime financier et les relations financières entre les cocontractants sont encadrés par les articles 18 à 28 du contrat.

Concrètement, le délégataire supportant l'ensemble des charges d'exploitation du réseau, il est autorisé en contrepartie à percevoir les recettes commerciales tirées de l'exploitation du réseau. Le délégataire s'engage sur un niveau de recettes de trafic, en valeur avril 2014, qu'il perçoit auprès des usagers (article 19).

Le délégataire doit appliquer les principes tarifaires suivants :

- conformément à la définition de l'annexe 9, les parties distinguent :
 - les résidents permanents sur les îles (insulaires) qui bénéficient d'une tarification privilégiée, tant pour le transport des personnes que pour celui des véhicules de moins de trois tonnes et demie ;
 - les autres usagers clients ;
- les cartes des « insulaires » sont délivrées par le délégataire conformément aux dispositions arrêtées par l'autorité délégante et jointes en annexe 9 au présent contrat ;
- les tarifs applicables aux usagers non insulaires peuvent être modulés selon :
 - les saisons et selon les services horaires pour orienter la demande et optimiser les moyens mis en œuvre pour le service public ;

- la fréquentation du service public tant par les voyageurs que les marchandises et les véhicules ;
- d'une manière générale et sauf règle spécifique à une desserte, le tarif d'une même prestation est identique sur toutes les dessertes assurées, quelle que soit l'île ;
- le délégataire est autorisé à accorder des réductions tarifaires à caractère commercial, des tarifs promotionnels ou des gratuités à caractère temporaire, dans le cadre de sa politique commerciale et dans le respect du principe d'égalité des usagers devant le service public. Ces réductions n'ont pas d'impact sur le montant de la contribution financière forfaitaire versée par l'autorité délégante. Un bilan de ces opérations est transmis à l'autorité délégante et doit figurer dans le rapport du délégataire.

Les recettes du trafic contractuelles sont calculées sur la base des tarifs du programme tarifaire annexé à la convention (cf. annexe 9), programme à partir duquel le délégataire a déterminé les recettes prévisionnelles sur lesquelles il s'engage. Ce programme tarifaire précise pour chaque année de la délégation la liste des titres (gamme tarifaire) qui sont proposés aux usagers et le niveau de prix de chacun de ces titres (en euros valeur avril 2014), le volume des ventes et la recette du trafic.

Les tarifs prévus pour l'année 2015 en annexe 9 du contrat sont proposés à l'autorité délégante sans actualisation. Les tarifs sont ensuite actualisés, chaque année, au 1^{er} janvier et pour la 1^{ère} fois à compter du 1^{er} janvier 2016.

L'autorité délégante peut procéder à toute vérification qu'elle estime utile pour s'assurer que le service délégué est exploité conformément aux stipulations du contrat et que ses intérêts et ceux des usagers du service public sont sauvegardés.

Le délégataire remet à l'autorité délégante au plus tard le 20 du mois suivant un rapport mensuel accompagné des tableaux de données commentés comprenant les éléments définis en annexe 14 (cf. article 28).

Conformément aux dispositions des articles L. 1411-3, R. 1411-7 et R. 1411-8 du CGCT, le délégataire doit adresser à l'autorité délégante chaque année, au plus tard le 1^{er} juin, un rapport lui permettant d'exercer son pouvoir de contrôle, dont le contenu et les rubriques sont également énumérées dans l'annexe 14.

Pour assurer les missions qui lui sont confiées au titre de la convention et pour faciliter le contrôle des engagements pris et le suivi du service public par l'autorité délégante, y compris le suivi des services sous-traités, l'objet social de la Compagnie Océane est exclusivement dédié à la convention de délégation de service public (article 29). Le siège social de cette société est implanté dans le département du Morbihan.

Le délégataire a produit un engagement de sa société mère de demeurer parfaitement et entièrement solidaire des engagements qui incombent à la société dédiée délégataire. Cette garantie de bonne exécution est délivrée pour toute la durée de la convention, sans qu'il soit besoin de procéder à une mise en demeure par l'autorité délégante.

Des pénalités sont applicables à la discrétion de l'autorité délégante (article 33 – sanctions). Elles concernent :

- la discontinuité de service (article 5) ;
- la non-transmission des informations relatives aux contrats conclus avec des tiers par le délégataire (article 7.2) ;
- le non-respect :

- des dispositions prévues à l'article 6 relatif à la sous-traitance ;
- du programme d'actions commerciales, marketing et information des voyageurs (article 11) ;
- du niveau de qualité de service (article 12) ;
- le non-respect des obligations :
 - en termes d'entretien maintenance (article 16) ;
 - liées au contrôle exercé par l'autorité délégante (article 26) ;
 - liées à la transmission des rapports du délégataire (article 28).

Par ailleurs, l'inexécution ou la mauvaise exécution par le délégataire de toutes autres obligations contractuelles peut être sanctionnée par une pénalité.

Les montants de pénalités sont définis pour chaque item à l'article 33.

Le sort des biens en fin de contrat est prévu à l'article 37 du contrat.

Les annexes jointes au contrat sont les suivantes et constituent des pièces contractuelles (cf. article 39) :

1. Consistance des services
2. Règlement d'exploitation
3. Inventaire des biens
4. Liste des postes de stationnement
5. Flotte des bateaux dédiés à la délégation
6. Liste des emplois affectés à la délégation
7. Entretien et maintenance
8. Plan prévisionnel des actions marketing et commerciales, études et enquêtes
9. Tarifs
10. Compte d'exploitation prévisionnel
11. Modalités de calcul du coefficient d'actualisation des tarifs (sans objet)
12. Programme prévisionnel d'investissements
13. Qualité de service public
14. Contenu du rapport mensuel et du rapport annuel du délégataire
15. Coûts des unités d'œuvre liées aux modifications de service et actualisation
16. Lettre d'engagement de la société mère
17. Plan de continuité de service et d'information des voyageurs

Compte tenu de tout ce qui précède, l'offre déposée par la Compagnie Océane et négociée ces derniers mois avec elle respecte les prescriptions du document-programme et permet d'assurer le service public de desserte à un coût maîtrisé pour la collectivité.

De fait, et en tenant compte des critères d'appréciation des offres énumérés dans le règlement de la consultation, je vous propose, si vous en êtes d'accord, de retenir l'offre de la Compagnie Océane et d'approuver la convention de délégation de service public et ses annexes jointes au présent rapport.

En conclusion, il vous est proposé :

APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ

- de retenir l'offre de la Compagnie Océane pour l'exploitation du service public de desserte en personnes et en biens de Belle-Ile-en-Mer, Groix, Houat et Hoëdic ;

- d'autoriser M. le président à signer, au nom et pour le compte du département, le contrat de délégation de service public à intervenir avec ladite société, sur la base du projet ci-annexé.

Je vous prie de bien vouloir statuer.

Le Président du Conseil général

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'François Goulard', written in a cursive style.

François GOULARD