



Département de la Guadeloupe
**Syndicat Mixte des Transports
Du Petit Cul de Sac Marin**

SEANCE DU JEUDI 17 AVRIL 2025

Délibération du Comité Syndical
3^{ème} séance ordinaire de l'année
N°17-04-2025

**CHOIX DE LA DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR LA GESTION DU SERVICE
PUBLIC DE LA MOBILITE**

Le vendredi 17 avril 2025 à 10h00, le Comité Syndical dûment convoqué le 10 avril 2025, s'est réuni au nombre prescrit par la loi en session ordinaire, à la salle des délibérations du SyMEG impasse Guy cornely, 97122 Baie-Mahault, sous la présidence de Monsieur Georges DAUBIN,

	PRÉNOM	NOM	FONCTION	PRÉSENT(E)	ABSENT(E)	OBSERVATIONS
1	Georges	DAUBIN	Président	X		
2	Alix	NABAJOTH	1er Vice-Président	X		
3	Elodie	CLARAC	2e Vice-Présidente		X	
4	Jules	FRAIR	3e Vice-Président		X	
5	Nadia	CELINI	4e Vice-Présidente		X	
6	Harry	DURIMEL	5e Vice-Président	X		Excusé et remplacé par Georges BREDENT
7	Dominique	BIRAS	Délégué titulaire		X	
8	Denis	BERNADOTTE	Délégué titulaire		X	
9	Fulbert	HENRY	Délégué titulaire	X		
10	Nadiah	SURVILLE-PERAFIDE	Déléguée titulaire		X	
11	Danila	BAZILE-CHALUS	Déléguée titulaire	X		
12	Jean-Luc	CELIGNY	Délégué titulaire		X	
13	Hugues	CHATEAUBON	Délégué titulaire	X		
14	Jacques	KANCEL	Délégué titulaire	X		
15	Liliane	MONTOUT	Déléguée titulaire		X	
16	Ary	CHALUS	Délégué titulaire	X		Excusé et remplacé par PETRO Corinne
17	Philippe	DEZAC	Délégué titulaire	X		

Nombre de délégués en exercice : 17

Délégués présents : 9

Votants : 9

Assistaient également à la séance : Patrick RILCY (DGS) ; Tatiana DIDON (Secrétariat de Direction) ; Anne BURGERS (Chargée de missions TCSP) ; CYRILLE Karim (Préfigurateur Karu'Vélo) ; Laurent CHERALDINI (Responsable transport) ; Nadine CYSIQUE (Responsable Adjointe Finances) ; Jerrold DAUBIN (Service Informatique) ; Malika DRAGIN (Apprentie en Communication) ; Endrick ERAVILLE (Responsable RH) ; Sindy ECLAR (Finances) ; Patrick JEAN-CHARLES (Chargé de missions auprès de la Direction) ; Steffy KORUTOS (Chargée de missions auprès de la Direction) ; Kora LANNEAU (Chargée de Communication) ; Luidgy LEFEBVRE (Préfigurateur Transport Scolaire) ; Jean-Claude VATI (Responsable Informatique) ; Maryline BESSONNE (AMO Juridique) ; Kevin BATAILLE (EGIS) ;

Secrétaire de séance : Mme Corinne PETRO a été désignée pour remplir les fonctions de secrétaire de séance à l'unanimité (article L2121-15 du CGCT).



Rapport de présentation sur le principe de la délégation de service public pour la gestion du service public de la mobilité (Article L.1411-4 du CGCT)

Article L. 1411-4 du Code Général des Collectivités Territoriales :

« Les assemblées délibérantes des collectivités territoriales, des groupements et des établissements publics se prononcent sur le principe de toute délégation de service public local après avoir recueilli l'avis de la commission consultative des services publics locaux, prévue à l'article L. 1413-1. Elles statuent au vu d'un rapport présentant le document contenant les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire. »



Sommaire

1. Introduction	5
2. Le SMT et son territoire	6
3. La gestion du réseau de transport collectif KARULIS (CAP EXCELLENCE et CARL)	8
3.1. La DSP STAC	9
3.2. Les avenants à la DSP	9
3.3. Le marché public de transport de la Désirade	10
3.4. Les marchés publics de transport scolaire	10
3.5. La nécessaire restructuration des lignes à vocation scolaire	12
3.6. Les services de transport en régie directe.....	13
4. Les transports de la CA du Nord Basse Terre.....	13
4.1. Les lignes du réseau de la CANBT	13
4.2. Les lignes régionales de transport internes au SMT (transfert de compétence)...	14
5. L'économie du réseau KARULIS y compris scolaires.....	15
5.1. Le périmètre de l'offre de service	15
5.2. Le plan global du réseau KARULIS :.....	16
5.3. Les kilomètres commerciaux annuels du réseau KARULIS.....	18
5.4. La fréquentation du réseau KARULIS.....	20
5.5. Le personnel du réseau KARULIS.....	21
5.6. Le parc de véhicules KARULIS.....	22
5.7. Le renouvellement du parc de véhicules KARULIS.....	22
5.8. Les équipements d'exploitation	23
5.9. La tarification	23
5.10. Les recettes	26
5.11. Les charges.....	26
5.12. L'équilibre financier.....	27
6. Le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) KETI	28
7. Le marché des entreprises en Guadeloupe	31
8. L'absence de convention collective de transport de personnes obligatoire	32
9. La structuration nécessaire des acteurs du transport public de personnes un enjeu pour l'avenir	33
10. Le changement de paradigme Transport : une gestion globale en réseau.....	34
11. Présentation des différents modes de gestion envisageables	36
11.1. La gestion directe	37
11.1.1. Le choix de la régie directe à simple autonomie financière.....	37

11.1.2.	Le choix de la régie personnalisée ou EPIC.....	38
11.1.3.	Les différences entre la régie directe et la régie personnalisée ou EPIC	38
11.1.4.	La gestion par une SPL	39
11.1.5.	Reprise en régie du service précédemment délégué.....	40
11.1.6.	Avantages et inconvénients de la gestion en régie	41
11.2.	La gestion confiée à une ou plusieurs entreprises de transport	42
11.2.1.	La Délégation de Service Public (DSP)	42
11.2.2.	Le marché public	43
11.2.3.	Avantages et inconvénients du marché public	43
11.2.4.	Distinction entre le contrat de DSP et le marché public : le critère du transfert d'un risque d'exploitation	44
11.3.	Le portage ou la délégation des risques	44
11.4.	Conclusion sur le choix du mode de gestion.....	45
12.	Les caractéristiques du futur contrat de délégation de service public.....	46
12.1.	Le lancement d'une procédure de renouvellement de DSP	46
12.2.	Le contexte évolutif du futur mode de gestion.....	48
12.3.	Le périmètre de base de la future DSP	49
12.4.	La durée de la future DSP (4 ans et 6 mois + Option d'un an de prolongation maximum)	52
12.5.	Les objectifs assignés au futur délégataire	53
12.6.	Les prérogatives du SMT, Autorité délégante.....	54
12.7.	Les obligations du délégataire	54
12.8.	Rémunération du délégataire.....	55
12.9.	Les options	55
12.10.	Les variantes.....	55
12.11.	Contrôles	56
13.	Le planning d'intégration des services de transport et d'échéance des contrats et marchés publics	56
14.	Le futur mode de gestion du réseau de mobilité du SMT.....	58
15.	Calendrier de la procédure du choix du délégataire.....	58
16.	Conclusion.....	59

Introduction

En sa qualité d'Autorité Organisatrice de la Mobilité, le Syndicat Mixte des Transports du Petit Cul de Sac Marin (SMT) a confié l'exploitation de ses lignes de transport public y compris les lignes scolaires à différents opérateurs de transport en Délégation de service public et en marchés publics de prestations comme suit :

- Un contrat de délégation de Service Public pour le réseau des lignes régulières KARULIS dites « urbaines » pour le territoire de CAP EXCELLENCE et de la CA RIVIERA DU LEVANT ;
- Un marché public de prestations de transport pour les lignes régulières dites « urbaines » et dédiées aux scolaires de l'île de la Désirade échu en janvier 2027 ;
- 4 marchés publics de prestations de transport pour des lignes dédiées aux scolaires, circulant en parallèle des lignes régulières dites « urbaines » sur le territoire de CAP EXCELLENCE et de la CA RIVIERA DU LEVANT avec 35 lots et 110 lignes de transport régulier, faisant doublon avec les lignes régulières dites « urbaines ». Les marchés arrivent à échéance fin août 2025 et sont à prolonger d'une année le temps de conduire la nouvelle procédure de mise en concurrence.

La CA Nord Basse Terre qui a adhéré en janvier 2025 au SMT (voir point 2) a organisé ses services de la manière suivante :

- Un contrat de délégation de Service Public arrivant à **échéance au 31 décembre 2027** pour la gestion de 17 lignes urbaines et du transport à la demande
- 49 lignes de transport scolaires gérées en marchés publics de prestations de transport organisés en 6 lots et **arrivant à échéance fin août 2029**.

Compte tenu des délais, les contrats de DSP et marchés publics de transport scolaire sont prolongés a minima jusqu'en septembre 2026, le temps de conduire la procédure de mise en concurrence jusqu'à son terme.

Il convient donc de réfléchir à la gestion future du réseau de transport public à partir du 1er janvier 2026 dans le territoire du SMT du Petit Cul de Sac Marin SMT PCSM).

L'Article L1411-4-du CGCT dispose :

« Les assemblées délibérantes des collectivités territoriales, de leurs groupements et de leurs établissements publics se prononcent sur le principe de toute délégation de service public local après avoir recueilli l'avis de la commission consultative des services publics locaux prévue à l'article L. 1413-1. Elles statuent au vu d'un rapport présentant le document contenant les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire. »

Le présent document constitue le rapport sur la base duquel le Conseil Syndical se prononce.

Il a pour objet :

- 1/ de rappeler les caractéristiques techniques et financières du service actuel ;
- 2/ de rappeler les caractéristiques des différents modes de gestion ;
- 3/ de présenter les objectifs poursuivis par Le SMT ;
- 4/ de présenter les caractéristiques des prestations à assurer par le futur délégataire en cas de choix de la DSP.

Le SMT et son territoire

Le SMT regroupait jusqu'au 31 décembre 2024 les 2 communautés d'agglomération de CAP EXCELLENCE et de la RIVIERA DU soit 7 communes et une population de 163.280 habitants.

En janvier 2025, le STM a délibéré sur le principe d'adhésion de la CA du Nord Basse Terre courant 2025, augmentant le territoire du SMT à 13 communes et une population de 76.742 habitants.

Nom	Nombre de communes	Population	Superficie (km2)	Densité (hab./km2)
TOTAL GUADELOUPE	38	460 981		
CA CAP Excellence	3	99 532	129,9	766,2
CA La Riviera du Levant	4	63 748	207,6	307,1
CA du Nord Basse-Terre	6	76 742	464,8	165,1
TOTAL SMT au 31 12 2025	13	240 022	337,5	711,2
CA du Nord Grande-Terre	5	56 466	324,6	174,0
CC de Marie-Galante	3	10 565	158	66,9
CA Grand Sud Caraïbe	11	77 186	343,5	224,7

Le SMT est autorité organisatrice de la mobilité dans son ressort territorial qui est composé :

- d'une zone urbaine dense desservie par les lignes régulières KARULIS et de vélos en libre-service
- de zones rurales assurées par les lignes à vocation scolaire du SMT et du covoiturage mis en place en 2023 avec KAROS
- du transport collectif avec de petits véhicules (non conventionnés à cette date) pour la zone d'activités de JARRY et pour la zone d'habitat de COCOYER.

Envoyé en préfecture le 29/04/2025

Reçu en préfecture le 29/04/2025

Publié le 29/04/2025



ID : 971-259710218-20250417-DELIB17_07_2025-DE

La gestion du réseau de transport collectif KARULIS (CAP EXCELLENCE et CARL)

Le réseau de transport collectif du SMTPCSM est géré par :

- Un contrat de DSP passé avec la STAC pour la gestion du réseau des lignes régulières KARULIS sur le territoire du SMT (Cap Excellence et CA Riviera du Levant)
 - 11.826.407 € valeur mai 2016 au titre de l'année 2025
 - 2.914.339 € valeur 2023 pour les 11 lignes de la CA Riviera du Levant pour 2025
- Un marché public de transport public sur l'île de la Désirade pour 579.945,40 € valeur 2022, échu le 2 janvier 2027
- Un marché public de transport scolaire CARL : 1.700.524,48 € valeur 2021 échu en juillet 2025, prolongé jusqu'à juillet 2026
- Un marché public de transport scolaire CARL : 502.552,92 € valeur 2021 échu en juillet 2025, prolongé jusqu'à juillet 2026
- Un marché public de transport scolaire CAP EX : 3.681.629,95 € valeur 2024 échu en juillet 2025, prolongé jusqu'à juillet 2026
- Un marché public de transport scolaire lot 4 La Jaille : 28.613,40 € valeur 2024, échu en juillet 2025, prolongé jusqu'à juillet 2026

Le transport public du SMT représente **un chiffre d'affaires total de 21.234.012,15 € HT en euros constants non indexés sur l'inflation dont :**

TOTAL DSP & MP Transport	21 234 012,15 €	100,0%
CAP EXCELLENCE + GOSIER	11 826 407,00 €	55,7%
CARL hors GOSIER	2 914 339,00 €	13,7%
DSP STAC	14 740 746,00 €	69,4%
TOTL des MARCHES PUBLICS SMT	6 493 266,15 €	30,6%
Ile de la Désirade	579 945,40 €	2,7%
MP T SCOLAIRES CARL (Gosier, Ste Anne, St François)	1 700 524,48 €	8,0%
MP T SCOLAIRES CARL St Anne & St François	502 552,92 €	2,4%
MP T Scolaires CAPEX	3 681 629,95 €	17,3%
Lot n°4 : Ecole élémentaire de La Jaille	28 613,40 €	0,1%

A noter que de nombreux services de transport scolaire font doublon avec les lignes régulières de la DSP et beaucoup de services ne sont pas réalisés ou réalisés avec une faible fréquentation.

La DSP STAC

Un contrat de délégation de Service Public pour le réseau des lignes régulières KARULIS dites « urbaines » à la STAC groupe STEP, entré en vigueur le 1^{er} février 2017 pour une durée de 7 ans et 11 mois et une échéance 31 décembre 2024. Le contrat a été prolongé d'une année jusqu'au 31 décembre 2025 par l'avenant 7 à la DSP et qui englobe les lignes régulières de la CARL depuis le 1^{er} janvier 2025 par l'avenant 7.

Le contrat de DSP passé avec la STAC est prolongé d'une année jusqu'au 31 décembre 2025 par avenant 7 pour un montant de **11.826.407 € valeur mai 2016 au titre de l'année 2025**

- Hors coût de revalorisation des salaires (ancienneté)
- Hors coût de la réhabilitation de 664.000 euros HT valeur 2024 (à ramener en euros Mai 2016 dans le futur avenant 8) pour la réhabilitation des 8 véhicules.
- Hors surcoût d'entretien maintenance lié à l'obsolescence de la flotte (à évaluer)
- Hors ajustement de l'engagement de recettes qui interviendra dans l'avenant 8
- Hors coût de mise en œuvre d'un futur SAEIV en 2025.

L'avenant 7 a également intégré l'exploitation des 11 lignes desservant la Communauté d'Agglomération Riviera du Levant du 1er janvier au 31 décembre 2025 pour un montant de contribution financière forfaitaire estimé de **2.914.339 € valeur 2023**.

En effet, un marché public de prestations de transport pour les lignes régulières dites « urbaines » desservant la CA de la Riviera Du Levant (CARL) passé avec la société La Riviera Du Levant (RDL), filiale du groupe STEP et entré en vigueur le 1^{er} juillet 2021 pour une durée initiale de 2 ans avec une échéance au 1^{er} juillet 2023 et ayant fait l'objet d'une prolongation jusqu'au 31 décembre 2024. A l'échéance du marché public, les lignes de la CARL ont été intégrées dans la DSP de la STAC pour une durée d'un an avec **une échéance au 31 décembre 2025** par l'avenant 7 de la DSP.

L'avenant 7 a également intégré un montant de **664.000 € HT valeur 2024 de réhabilitation des 8 véhicules** (base 83.000 € valeur 2024 x 8 véhicules) en 2025

Les avenants à la DSP

7 avenants ont été passés à la DSP et un 8^e avenant est en cours de préparation en 2025 :

5 avenants sont venus prendre en compte des expérimentations (bus des mers, location de vélos à assistance électrique, transport à la demande...)

L'avenant 6 a pris en compte les impacts de la crise COVID 2020-2021 et des mouvements sociaux et résolu les problèmes d'interprétation des modalités d'indexation.

L'avenant 7 a prolongé la DSP STAC d'une année jusqu'au 31 décembre 2025 et a intégré pour une année les lignes régulières "urbaines" de la CARL jusqu'au 31 décembre 2025. L'avenant 7 prend en compte la réhabilitation de 8 véhicules, les surcoûts d'entretien de

la flotte en raison de son obsolescence, la mise en œuvre du futur SAEIV, la revalorisation des salaires et l'ajustement de recettes commerciales.

Un futur avenant 8 à La DSP est en cours de rédaction et portera sur :

- La détermination de l'offre 2025 compte tenu de la flotte de véhicules disponibles
- L'offre de transport pour le nouveau CHU courant 2025
- L'intégration des transporteurs en taxis collectifs pour la desserte de la zone d'activités de la Jaille depuis Pointe à Pitre.
- Les impacts financiers de l'offre de transport 2025, de la mise en place du SAEIV et de la revalorisation des salaires et des recettes commerciales.

Le marché public de transport de la Désirade

Un marché public de prestations de transport pour les lignes régulières dites « urbaines » et dédiées aux scolaires de l'île de la Désirade (SMTPCSM_MFS_02_2022), passé avec l'entreprise de transport Voyageurs, entré en vigueur le 6 mai 2022 pour 2,5 ans soit une échéance initiale prévue le 5 septembre 2024, pouvant être prolongé de 2,5 ans soit une échéance le **5 janvier 2027**.

Le marché public de transport de la Désirade s'établit à 579.945,40 € maximum en cumulé sur la durée du marché.

Pour l'année 2025, le chiffre d'affaires est estimé à 34.021,52 € HT.

Les marchés publics de transport scolaire

- Le marché public de prestations de transport scolaire SMT_TS_CARL_2021, entré en vigueur le 2 septembre 2021 pour 2 ans avec une échéance au 1^{er} septembre 2023 et prolongeable 1 fois 2 ans avec **une échéance au 1^{er} septembre 2025**, soit un total de 4 ans. Il a été attribué à différents transporteurs : VOYAGEURS, CONCEPT TRANSPORT, NAYAGOM et TRANSPORTS APPATORE ; il **comprend 8 lots desservant la CARL : le Gosier, Saint Anne, Saint-François :**
 1. Lot n°1 : Gosier A1 : Lycée Yves LEBORGNES : 111 487,8 €
 2. Lot n°2 : Gosier A2 : Collège Eugène YSSAP : 113 066,16 €
 3. Lot n°4 : Sainte-Anne B2 : Collège Eugène YSSAP : 437 990,92 €
 4. Lot n°5 : Sainte-Anne B3 : Collège Ramé DESCORBIN : 207 423,36 €
 5. Lot n°6 : Sainte-Anne B4 : Lycée Yves LEBORGNES : 365 598,72 €
 6. Lot n°7 : Saint-François A2 : Collège Eugène YSSAP : 87 264,00 €
 7. Lot n°10 : Saint-François A8 : Lycée Alexandre BUFFON : 159 614,48 €
 8. Lot n°11 : Saint-François B1 : Collège Alexandre MACAL : 218 169,04 €

Le marché public établit en cumul à 1.700.524,48 € HT maximum.

Pour l'année 2025, le chiffre d'affaires est estimé à 392.084,32 € HT.

- Le marché public de prestations de transport scolaire SMT_TS_CARL_2021, entré en vigueur le 27 octobre 2021 pour une durée de 1 an et 10 mois (22 mois au total) soit une échéance initiale le 26 août 2023 et renouvelable une fois 1 an et 10 mois, soit **une échéance le 25 juin 2025**. Il a été attribué à la SA PAJAMANDY TRANSPORTS DU LEVANT. Il comprend **3 lots desservant également les communes de Sainte-Anne et Saint-François de la CARL**

1. Lot n°3 : Sainte-Anne B1 : Ecoles élémentaires de la ville de Sainte-Anne
2. Lot n°8 : Saint-François A6 : LPO Charles COEFFIN
3. Lot n°9 : Saint-François A7 : Lycée ARRON

Le marché public établit en cumul à 502.552,92 € HT maximum.

Pour l'année 2025, le chiffre d'affaires est estimé à 93.832,97€ HT.

- Le marché public de prestations de transport scolaire SMTPCSM_AC_01_2024, entré en vigueur pour la rentrée scolaire de septembre 2024 pour une durée de 10 mois soit une échéance initiale en juillet 2025 à la fin de l'année scolaire et renouvelable 2 fois 10 mois, **soit une échéance en juillet 2026 ou en juillet 2027**. Il a été attribué aux sociétés TRANSPORT DU CENTRE, SA PAJAMANDY, GME SYNERGIE BUS, TRANSPORTS COMMUN – TCL VOYAGES, VOYAGEURS, COMPAGNIE GUADELOUPEENNE DE TRANSPORTS SCOLAIRES (CGTS), TRANSPORT ROSIER, GME KAR'SCHOOL, TRANSPORTS NAYAGOM et TRANSPORTS APPATORE. Il comprend **23 lots desservant également les communes de la CA CAP EXCELLENCE**

1. Lot n°1 : Ecole Joseph Théodore Faustin 1 et 2 / Ecole élémentaire Hilarion Léogane
2. Lot n°2 : Ecole élémentaire Cora Mayéko / Ecole mixte du Bourg 1 et 2 Louis Andréa
3. Lot n°3 : Ecole de Calvaire
4. Lot n°5 : Ecole élémentaire Suzanne Rollon de Poucet/Ecole K. Moinet de Mare Gaillard
5. Lot n°6 : Collèges : A. Isaac/AURELIE LAMBOURDE
6. Lot n°7 : Collège Maurice Satineau
7. Lot n°8 : Collège Gourdeliane
8. Lot n°9 : Collège Edmond Bambuck
9. Lot n°10 : Maîtrise de Massabielle (Collège/Lycée)
10. Lot n°11 : Lycée : LGT Baimbridge/LGT Jardin d'Essai/LPO Caraïbes Abymes
11. Lot n°12 : LGT Providence
12. Lot n°13 : Lycée Charles Coeffi
13. Lot n°14 : Lycée Augustin Arron
14. Lot n°15 : Lycée Hôtelier
15. Lot n°16 : Lycée Carnot

16. Lot n°17 : Lycée Agricole
 17. Lot n°18 : Institut Rural d'Education et d'Orientation
 18. Lot n°19 : Ecole élémentaire Pierre Mathieu
 19. Lot n°20 : A1 : Saint François
 20. Lot n°21 : A3 : Saint François - Baimbridge (UAG / Cité scolaire de Baimbridge/ Jardin d'essai)
 21. Lot n°22 : A4-A4A : Saint François- Pointe à Pitre (Lycée Carnot et Maîtrise de Massabielle)
 22. Lot n°23 : A5 : Saint François- Pointe à Pitre (Boc Calmet- La Persévérance)
 23. Lot n°24 : SA-NAV : Navette de Rabattement de Saint Anne
- Le marché public établit en cumul à 3.681.629,95 € HT maximum.

Pour l'année 2025, le chiffre d'affaires est estimé à 1.933.720,86 € HT.

- Un marché public de prestations de transport scolaire SMTPCSM_AC_02_2024_LOT4, entré en vigueur en septembre 2024 pour une durée de 10 mois soit **une échéance à la fin de l'année scolaire Juillet 2025**. Il a été attribué à la COMMPAGNIE GUADELOUPEENNE DE TRANSPORTS SCOLAIRES (CGTS). Il comprend **1 lot desservant La Jaille** :

24. Lot n°4 : Ecole élémentaire de La Jaille

Le marché public établit en cumul à 28.613,40 € HT maximum.

Pour l'année 2025, le chiffre d'affaires est estimé à 27.576,22 € HT.

Ces lignes de transport régulier dédiées aux scolaires font doublon avec les lignes régulières dites « urbaines » et sont peu fréquentées et le système billettique a permis de constater début 2025 que les services ne sont pas réalisés pour un grand nombre d'entre elles.

La nécessaire restructuration des lignes à vocation scolaire

La restructuration du réseau de transport collectif permet d'optimiser les lignes de transport :

- En fusionnant les lignes de transport régulier et les lignes scolaires qui font doublon
- En transformant les lignes scolaires en lignes secondaires ouvertes à tous, hormis pour les primaires. Les lignes secondaires viendront compléter les lignes principales et structurantes et offrir une offre de transport sur tout le territoire du SMT.
- En enchainant les services : transport régulier et transport à la demande avec les mêmes véhicules et mêmes conducteurs ce qui permettra une meilleure utilisation des véhicules scolaires et permettra d'offrir aux conducteurs des contrats de travail plus intéressants.

Pour améliorer la qualité du service à un rapport qualité / prix optimisé pour la SMT. Cette économie lui permettra de développer une offre complémentaire de transport public demandée par les usagers et nécessaires au service public. De plus les moyens seront

mieux optimisés : les cars enchaîneront différents services : lignes à vocation scolaire et transport à la demande.

Cette situation n'est pas propre au SMT mais est constatée sur tout le territoire national français.

De plus, la mise en exploitation des lignes KETI aura pour effet une restructuration intégrale des lignes de transport :

- Suppression des lignes faisant doublon avec les lignes KETI
- Rabattement des lignes structurantes, principales et à vocation scolaire sur les lignes KETI et garantie obligatoire des correspondances horaires.

Les services de transport en régie directe

Le SMT gère en régie directe :

- La location de vélos Karu'Vélo :
 - Un service de vélos électriques en libre-service avec 15 bornes réparties dans Pointe-à-Pitre.
 - Un service de location de vélos en longue durée
- Le covoiturage KARU'COVOIT.

Les transports de la CA du Nord Basse Terre

Les lignes du réseau de la CANBT

La CANBT est AOM depuis 2012 ; la prise de compétence a donné lieu à un transfert du département à la CANBT pour les scolaires. Le réseau T Urbain a été créé en 2013.

Le réseau de transport comprend :

- **17 lignes urbaines** fonctionnant en régulier le matin avec 3 à 4 courses régulières et en transport à la demande l'après-midi du lundi au dimanche. Elles sont gérées en DSP depuis le 1^{er} décembre 2019 et **jusqu'au 31 décembre 2027** :
Deshaies : 2 lignes, Goyave : 2 lignes, Petit Bourg : 4 lignes, Lamentin : 4 lignes, Pointe Noire : 2 lignes et Sainte Rose : 4 lignes
Ce sont des lignes partant des centres-bourgs et desservant les hameaux des communes et en correspondance avec les lignes régionales.
- **TAD** : 14h et 18h30 sur réservation géré dans le cadre de la DSP.
- **57 lignes de transport scolaire** (1 aller et 1 retour par jour scolaire) **gérées en marchés publics de 6 lots**. Elles transportent 2200 scolaires inscrits en 2023 + 1000 scolaires transportés pour la Région par les AO2 du territoire pour aller à l'extérieur du territoire (34 circuits régionaux de transport scolaire). Elles sont gérées en **marchés publics renouvelés en septembre 2024 jusqu'à fin août 2029**.

Le réseau de la CANBT est complété par les lignes régionales qui relient le territoire de la CANBT au territoire du SMT. Des lignes régionales deviennent internes au SMT et doivent être transférées au SMT par la Région. Elles permettront de structurer le réseau KARULIS étendu à la CANBT. Il s'agit des lignes : 103 – 104 et 115

Le transport public de la CANBT représente 5,15 M€ :

- Dont 2,75 M€ pour le transport urbain



- Dont 2,4 M€ de transport scolaire pour les 3000 scolaires et

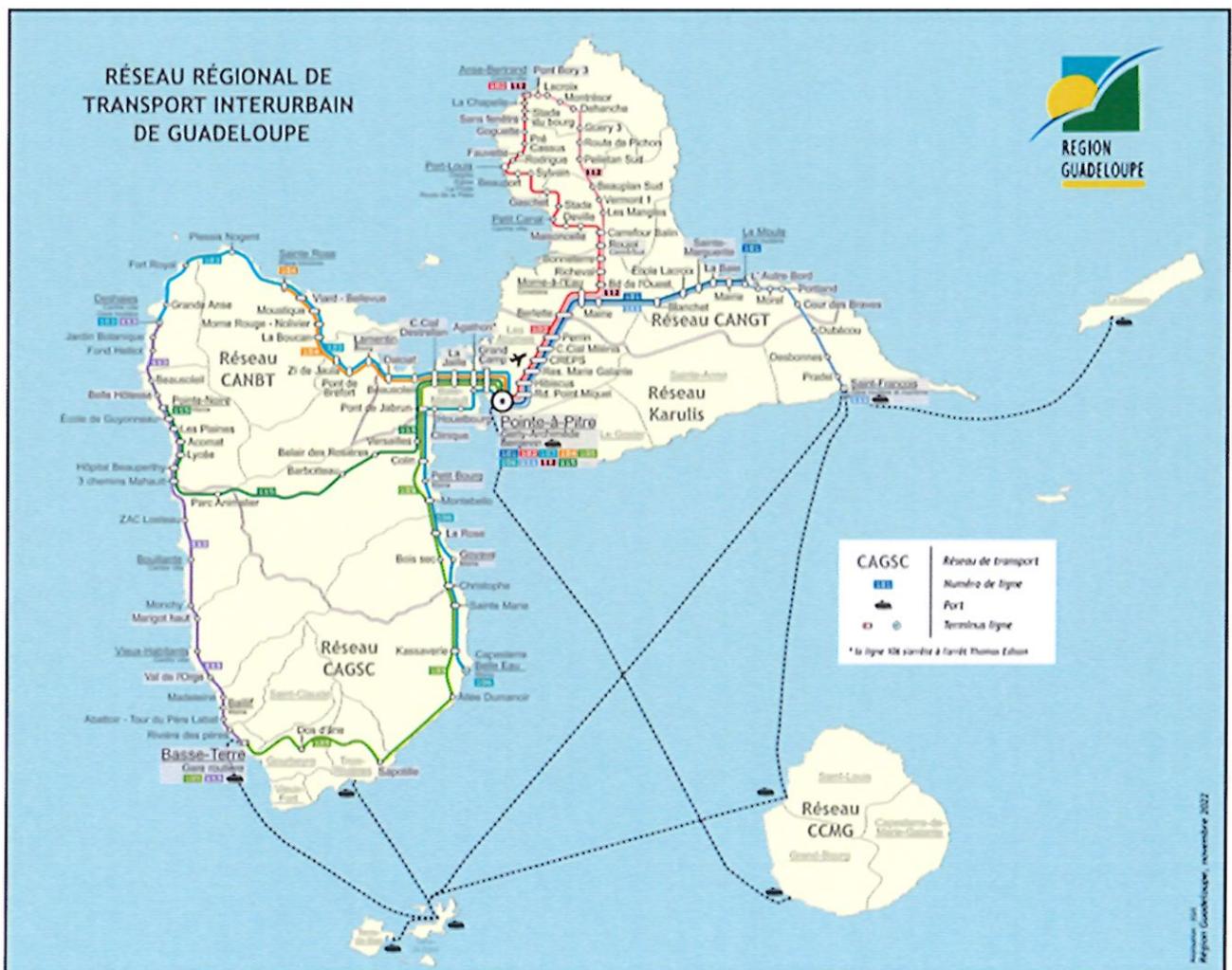
Les recettes tarifaires représentent environ 0,95 M€.

Le parc est d'environ 55 véhicules.

Les lignes régionales de transport internes au SMT (transfert de compétence)

Des lignes régionales de transport sont devenues internes au territoire du SMT avec l'adhésion de la CANBT au SMT et pourront faire l'objet d'un transfert de compétences au SMT. Ce sont les lignes :

- Lignes 103 Pointe-à-Pitre / Baie Mahault / Lamentin / Sainte Rose / Deshaies
- Ligne 104 Pointe-à-Pitre / Baie Mahault / Lamentin / Sainte Rose
- Ligne 115 Pointe-à-Pitre / Baie Mahault / Petit Bourg / Pointe Noire par la route des Mamelles
- Lignes régionales de transport scolaire.



L'économie du réseau KARULIS y compris scolaires

Le périmètre de l'offre de service

Le réseau urbain Karu'Lis comprend 60 lignes :

- **6 lignes principales toutes les 20 à 30 minutes** entre Les Abymes – Pointe à Pitre – Baie Mahault – Gosier – Sainte-Anne – Saint-François :
- **31 lignes de proximité :**
 - 15 lignes Abymes – Pointe à Pitre : (zones 1 & 2)
Le réseau présente un tronc commun de toutes les lignes du CHU PAP Abymes – Centre des Arts – Cités Unies – Centre Commercial Milenis – Abymes centre dans la zone 1.
 - 9 lignes Pointe à Pitre – Baie Mahault : (zone 1 & 2) B10 à B60
 - 4 lignes Pointe à Pitre – Le Gosier :
 - G09 ; G91
 - G12 Zones 1 & 2 : Les Abymes – Gosier
 - G14 zones 1 & 2 : Pointe à Pitre – Abymes – Gosier
 - 5 lignes sur Baie-Mahault : B30, B31, B40, B41, B50
- **Les 14 lignes interurbaines :**
 - Pointe à Pitre – Pointe à Pitre : U1
 - Pointe à Pitre – Baie Mahault : U3, U3B, U4
 - Sainte-Anne – Saint François : S1, S2 et S3
 - Sainte-Anne – Sainte-Anne : SA1, SA2, SA3, SA4, SA5
 - Saint François – Saint François : SF1 et SF2
- **4 lignes Aéroport : AE1 / AE3 / AE4 / AE5**
- **3 lignes Week-ends & Jours fériés : Z1, Z2, Z3**
Les lignes Z1, Z2 et Z3, permettent à la population d'accéder, le week-end, à la plupart des centres d'intérêts situés dans l'agglomération.
- **2 navettes : N1 et N2**
- **51 circuits pour le réseau scolaire :**
 - 21 sur les Abymes,
 - 26 sur Baie-Mahault et
 - 4 sur Pointe-à-Pitre.

Les 80 bus de transport scolaire desservent sur le territoire de CAP Excellence :

- 4 écoles élémentaires
- 4 collèges aux Abymes et à Baie-Mahault,
- 11 lycées des Abymes, Baie-Mahault, Pointe-à-Pitre



- Le Lycée Hôtelier, au Gosier.

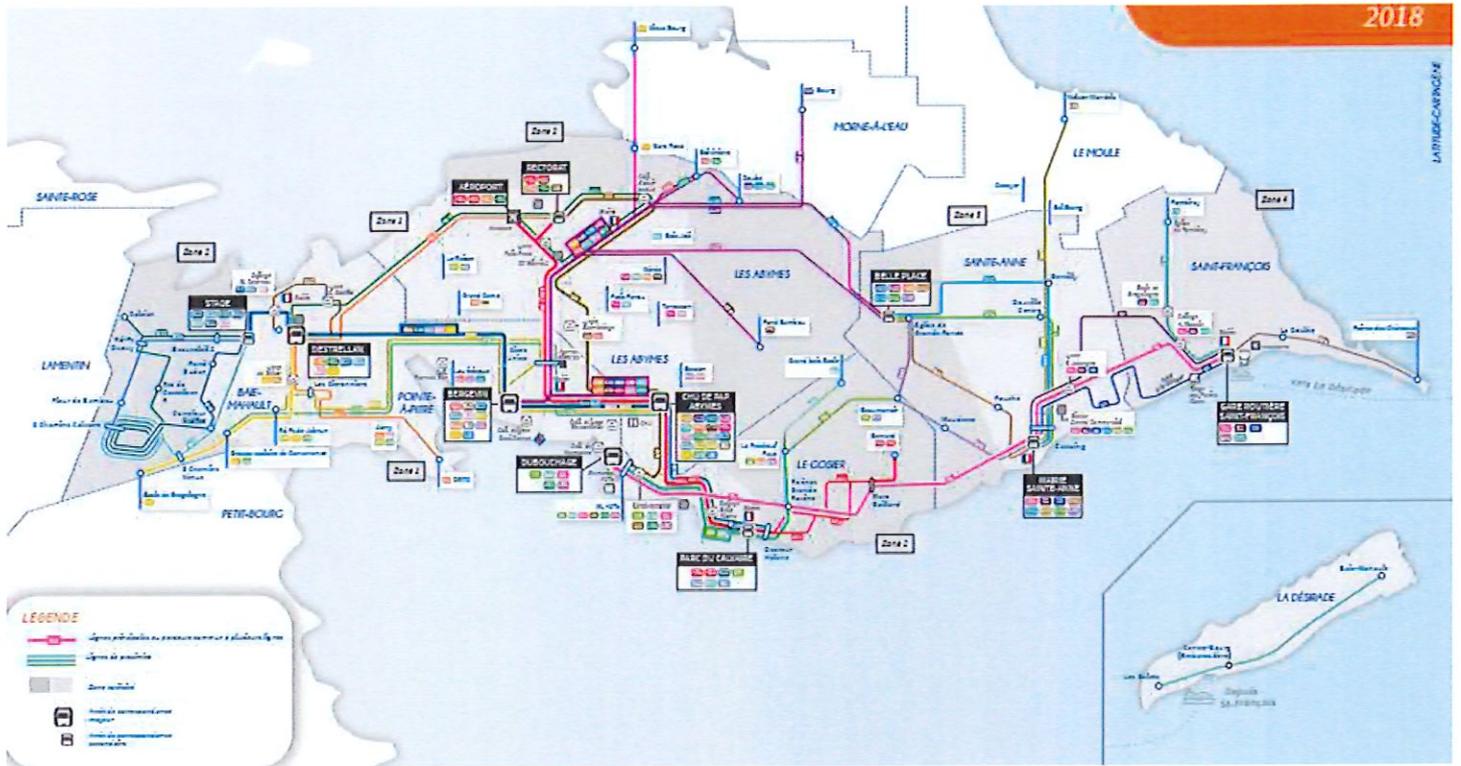
Au total le parc comprend 214 véhicules de transport collectif dont environ 115 véhicules de transport scolaires et environ 99 véhicules KARULIS.

Ce sont 3.683 élèves inscrits au transport sur le territoire de CAP EXCELLENCE et RIVIERA DU LEVANT :

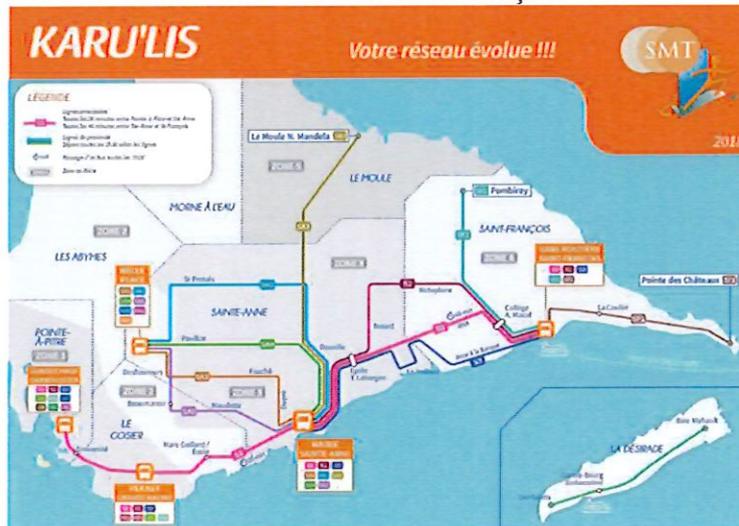
	Nb scolaires inscrits
TOTAL SCOLAIRES Transportés	3683
BAIE-MAHAULT	713
LA DESIRADE	59
LE GOSIER	1001
LES ABYMES	806
POINTE A PITRE	64
MORNE A L'EAU	1
SAINTE-ANNE	639
SAINT-FRANCOIS	400

Source : Nb inscrits Scolaires MP SMT GUADELOUPE MBC.xls

Le plan global du réseau KARU'LIS :



Le réseau de Sainte-Anne et Saint-François :



Les lignes du samedi après-midi et du dimanche matin :



Les kilomètres commerciaux annuels du réseau KARULIS

Le réseau KARULIS compte 57 lignes pour 4.733.275 km commerciaux :

- 46 lignes exploitées par la STAC (DSP) : 3.498.681,72 km commerciaux
- 11 lignes exploitées par RDL (marchés publics) : 1.234.593 km commerciaux (1.403.410 km en 2024)

Les 11 lignes ont :

- Une amplitude de 5h à 19h30 du lundi au samedi
- représentant réellement parcourus en 2024 dont 984.800 km en semaine et 113.597 les samedis. Il n'y a pas de service le dimanche
- Exploitées avec 19 cars y compris la réserve dont 4 lowentry, 8 midicars et 7 midicars scolaires. 5 cars arrivent en fin de vie (8 ans).

Numéro de Ligne	N° & nom (indiquer les 2 terminus) des lignes et de services	Type de ligne : Reg, Sco, flexibles, TAD, TPMR,...	Période de fonctionnement (LàV, LàS, LàD,....)	Longueur Aller de la ligne en Km	Longueur Retour de la ligne en KM	Amplitude de service (Ex: 6h30/8h30 - 15h30/18/30)	Lundi à Vendredi / jour	Samedi (jour)	Lundi à Vendredi (annuel)	Samedi (annuel)	km commerciaux totaux
S01	Gare de Darboussier	Régulier	Période normale	34,50	34,80	5h00/19h35	46	45	11 408	2 295	569 156
S02	Mairie de Ste-Anne	Régulier	Période normale	19,70	20,00	5h20/19h37	20	11	4 960	561	109 600
S03	Mairie de Ste-Anne	Régulier	Période normale	18,20	18,50	5h45/19h20	20	11	4 960	561	101 303
S1	Gare de Darboussier	Régulier	Période normale	19,10	19,20	6h35/18h35	20	-	4 960	-	94 761
SA1	Mairie de Ste-Anne	Régulier	Période normale	16,10	16,30	5h00/19h30	19	10	4 712	510	84 572
SA2	Mairie de Ste-Anne	Régulier	Période normale	17,10	17,10	5h15/20h00	20	12	4 960	612	95 281
SA3	Mairie de Ste-Anne	Régulier	Période normale	15,10	15,30	5h00/19h30	10	11	2 480	561	83 914
SA4	Mairie de Ste-Anne	Régulier	Période normale	12,90	13,10	5h00/19h00	21	11	5 208	561	75 017
SA5	Mairie de Ste-Anne	Régulier	Période normale	12,40	12,60	5h30/19h30	21	11	5 208	561	65 932
SF1	Gare de St-François	Régulier	Période normale	11,20	11,60	5h05/19h05	22	12	5 456	612	69 175
SF2	Pombiray	Régulier	Période normale	10,00	10,00	5h12/19h47	20	10	4 960	510	54 700
11 TOTAL Lignes CARL		Régulier	Période normale	186,30	188,50		239	144	59 272	7 344	1 403 410

Les 46 lignes STAC en termes de km parcourus et de voyages 2023 :

STAC / RDL	2023	Total km 2023	Poids km 2023	2023	Total VOYAGES 2023	Poids voyages 2023	Voyages / km commercial
STAC	A01	46 442,00	1,3%	A01	40 217	1,0%	0,87
STAC	A10	98 416,39	2,8%	A10	116 854	2,8%	1,19
STAC	A20	61 781,49	1,8%	A20	101 589	2,4%	1,64
STAC	A30	170 032,16	4,9%	A30	266 160	6,4%	1,57
STAC	A40	110 251,23	3,2%	A40	168 824	4,1%	1,53
STAC	A41	41 350,19	1,2%	A41	73 345	1,8%	1,77
STAC	A51	37 140,56	1,1%	A51	84 036	2,0%	2,26
STAC	A57	35 435,22	1,0%	A57	67 531	1,6%	1,91
STAC	A60	176 617,53	5,0%	A60	164 378	4,0%	0,93
STAC	A70	90 276,40	2,6%	A70	122 723	3,0%	1,36
STAC	A91	46 644,90	1,3%	A91	53 943	1,3%	1,16
STAC	A92	31 377,70	0,9%	A92	36 423	0,9%	1,16
STAC	A93	22 151,21	0,6%	A93	12 595	0,3%	0,57
STAC	A94	54 809,02	1,6%	A94	115 659	2,8%	2,11
STAC	A98	39 583,25	1,1%	A98	37 050	0,9%	0,94
STAC	A99	33 563,37	1,0%	A99	33 036	0,8%	0,98
STAC	AE1	220 073,43	6,3%	AE1	266 557	6,4%	1,21
STAC	AE2	10 336,96	0,3%	AE2	265	0,0%	0,03
STAC	AE3	216 816,62	6,2%	AE3	250 656	6,0%	1,16
STAC	AE4	57 444,57	1,6%	AE4	7 399	0,2%	0,13
STAC	AE5	98 986,00	2,8%	AE5	77 011	1,9%	0,78
STAC	B10	91 618,10	2,6%	B10	125 175	3,0%	1,37
STAC	B20	229 276,04	6,6%	B20	422 884	10,2%	1,84
STAC	B21	94 087,25	2,7%	B21	157 933	3,8%	1,68
STAC	B30	45 286,39	1,3%	B30	14 661	0,4%	0,32
STAC	B31	38 467,03	1,1%	B31	21 795	0,5%	0,57
STAC	B40	33 756,73	1,0%	B40	16 429	0,4%	0,49
STAC	B41	27 072,42	0,8%	B41	12 850	0,3%	0,47
STAC	B42	61 968,55	1,8%	B42	82 740	2,0%	1,34
STAC	B50	66 506,96	1,9%	B50	34 824	0,8%	0,52
STAC	B60	54 631,59	1,6%	B60	67 462	1,6%	1,23
STAC	G09	196 150,75	5,6%	G09	172 180	4,1%	0,88
STAC	G12	60 479,57	1,7%	G12	49 811	1,2%	0,82
STAC	G14	65 027,32	1,9%	G14	47 092	1,1%	0,72
STAC	G91	168 000,40	4,8%	G91	158 582	3,8%	0,94
STAC	N01	12 096,49	0,3%	N01	2 332	0,1%	0,19
STAC	N02	16 371,60	0,5%	N02	2 738	0,1%	0,17
STAC	SP2	22 375,07	0,6%	SP2	24 089	0,6%	1,08
STAC	U01	92 751,49	2,7%	U01	177 213	4,3%	1,91
STAC	U03	68 520,81	2,0%	U03	54 984	1,3%	0,80
STAC	U3B	57 829,13	1,7%	U3B	61 721	1,5%	1,07
STAC	U04	163 494,83	4,7%	U04	255 686	6,2%	1,56
STAC	U61	45 157,29	1,3%	U61	32 211	0,8%	0,71
STAC	Z01	44 672,34	1,3%	Z01	41 374	1,0%	0,93
STAC	Z02	30 838,17	0,9%	Z02	20 507	0,5%	0,66
STAC	Z03	12 715,23	0,4%	Z03	1 825	0,0%	0,14
TOTAL STAC Km commerciaux		3 498 681,72	100%	Voyages STAC	4 155 349,00	100%	1,19

Source : Offre-Karulis-2023 MBC V2 – ONGLET Km 2023.xls

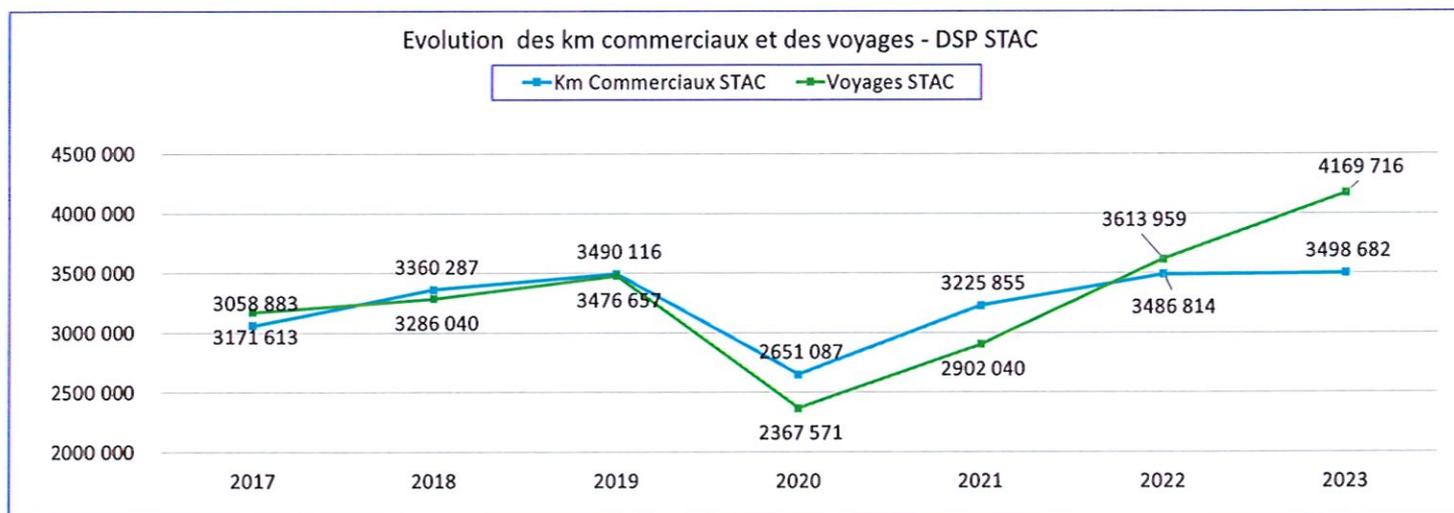
Les 11 lignes RDL en termes de km parcourus et de voyages 2023 :

TOTAL	57	4 733 275		4 666 635	0,99
STAC / RDL	2023	Total km 2023	2023	Total VOYAGES 2023	Voyages / km commercial
RDL	S01	610 490,00	S01	305 884	0,50
RDL	S02	93 125,00	S02	20 502	0,22
RDL	S03	86 828,00	S03	18 968	0,22
RDL	S1		S1	49 855	
RDL	SA1	65 986,00	SA1	15 809	0,24
RDL	SA2	77 682,00	SA2	16 855	0,22
RDL	SA3	77 690,00	SA3	35 528	0,46
RDL	SA4	64 562,00	SA4	22 397	0,35
RDL	SA5	57 662,00	SA5	17 093	0,30
RDL	SF1	57 152,00	SF1	4 460	0,08
RDL	SF2	43 416,00	SF2	3 935	0,09

Source : Offre-Karulis-2023 MBC V2 – ONGLET Km 2023.xls

La fréquentation du réseau KARULIS

Le réseau KARULIS produit en 2023 **3.486.814 km commerciaux annuels** et réalisent 4.155.359 voyages, soit 1,19 voyages par km commercial.



	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 réel	Evol 2022/2017	Evol 2023/2022
Km Commerciaux STAC	3 058 883	3 360 287	3 490 116	2 651 087	3 225 855	3 486 814	3 498 682	14,0%	0,3%
Voyages STAC	3 171 613	3 286 040	3 476 657	2 367 571	2 902 040	3 613 959	4 169 716	13,9%	15,4%
Voyages / km commercial	1,04	0,98	1,00	0,89	0,90	1,04	1,19		

Source : Diagnostic SMT GUADELOUPE MBC 2024 - Diag Km Voyages.xls

Année 2023	Km	Fréquentation	Voyages / km
STAC	3 498 682	4 155 349	1,19
RDL	1 234 593	511 286	0,41
TOTAL	4 733 275	4 666 635	0,99

Source : Offre-Karulis-2023 MBC V2 – ONGLET Fréquentation 2023.xls

Les km non faits représentent 4,4 % de la production totale ; ils sont en réduction depuis 2018.

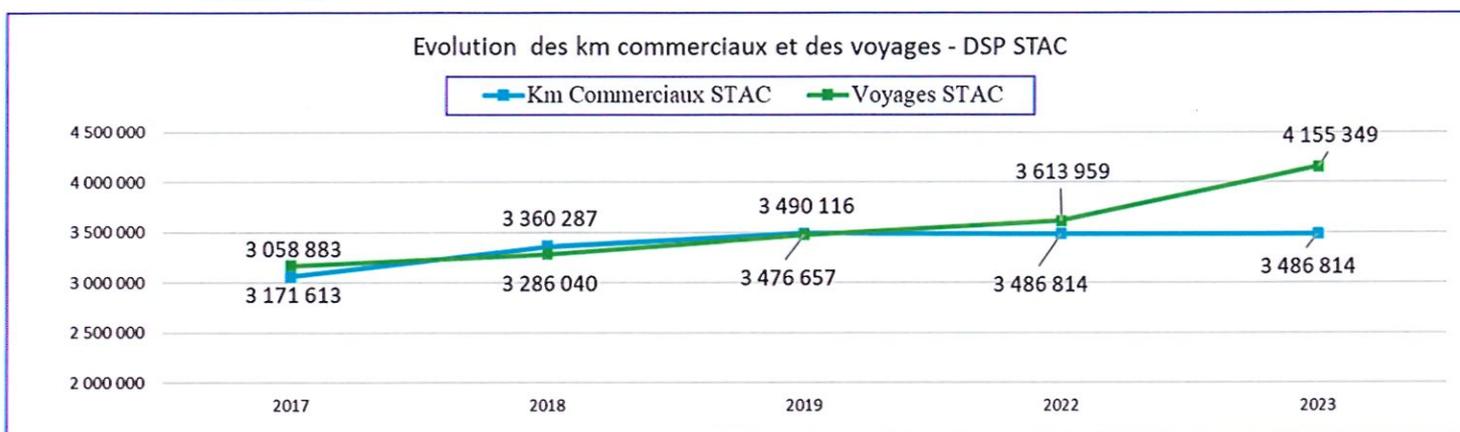
Il est important de poursuivre cet objectif de réduction pour améliorer la qualité du service.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 réel
Km Commerciaux STAC	3 058 883	3 360 287	3 490 116	2 651 087	3 225 855	3 486 814	3 498 682
Km non produits	- 35 519	- 445 106	- 243 614	- 166 133	- 202 826	- 185 348	- 152 567
% Km non produits / Km commerciaux	-1,2%	-13,2%	-7,0%	-6,3%	-6,3%	-5,3%	-4,4%

Source : Diagnostic SMT GUADELOUPE MBC 2024 - Diag Km Voyages.xls

	2023 réel	RAD 2023	Ecart Réel// RAD 2023
Km Commerciaux STAC	3 486 814	3 498 682	- 11 868
Voyages STAC	4 155 349	4 169 716	- 14 367

Si l'on neutralise les années 2020 et 2021, on observe que l'année 2023 a connu une croissance forte de la fréquentation de +15% en un an alors que l'offre est restée constante.



Source : Diagnostic SMT GUADELOUPE MBC 2024 - Diag Km Voyages.xls

A noter que les voyages sont estimés par coefficients de mobilité affectés aux titres vendus.

Le personnel du réseau KARULIS

Le personnel STAC au 31 12 2023 est de **183,9 agents ETP** :

- 139 conducteurs ETP (-1 conducteur)
- 45,3 ETP agents de structure.

Effectif affecté à la DSP STAC	janv-23	déc-23	Ecart Déc - Janv 2023	Moyenne 2023
Conduite	140	139	- 1,0	138,6
Direction	4,4	3,2	- 1,2	3,9
Exploitation	17,5	16,5	- 1,0	16,8
Atelier	7	7	-	7,0
Gestion et RH	6,7	7,8	1,1	7,2
Marketing, Commercial et Ventes	7,5	7	- 0,5	7,4
Système d'information	0	1	1,0	0,5
Entretien	2,4	2,4	-	2,4
Total Structure	45,5	44,9	- 0,6	45,3
TOTAL STAC	185,5	183,9	- 1,6	183,8

Source : Rapport du Délégué 2023 page 4



NOTA BENE : le personnel pour les lignes Riviera du Levant (RDL) et le personnel nécessaire pour l'exploitation des lignes de transport scolaire ne sont pas mentionnés ici.

Le parc de véhicules KARULIS

99 véhicules roulent sur le réseau KARULIS dont 1 minibus électrique pour la navette du Gosier (N02) : 80 véhicules STAC et 19 véhicules RDL

Parc total	99
Minibus	1
Minibus électrique	1
Midibus court	25
Midibus long	45
Autobus LE	1
Car Standard	3
Midicar court	3
Minicar	1
TOTAL STAC	80
LOWENTRY	4
MidCar	8
MidiCar Scolaire	7
TOTAL RDL	19

La propriété des véhicules est la suivant :

- 50 véhicules sont mis à disposition par le SMT dont les 45 midibus longs et le minibus électrique.
- 30 véhicules sont mis à disposition par la STAC.
- 15 véhicules sont mis à disposition par la société RDL
- 4 véhicules sont en location financière par le délégataire

SMT	50
STAC	30
RDL	15
Loc Financière	
Délégataire	4
Parc total	99

Le parc de véhicules de transport scolaire s'établit à 112 véhicules environ mis à disposition par les transporteurs interurbains et 3 véhicules sont fournis par le transporteur pour l'île de la Désirade.

Au total le parc de véhicules s'établit à environ 214 véhicules nécessaires en exploitation.

Le renouvellement du parc de véhicules KARULIS

Pour le réseau KARULIS :

Le SMT a programmé le renouvellement de 75 véhicules du réseau KARULIS sur les 5 prochaines années et la réhabilitation de 8 véhicules en 2025 permettant de rajeunir le parc de véhicules :

- 8 véhicules seront réhabilités en 2025 pour assurer une disponibilité minimum des véhicules à l'exploitation pour prolonger leur durée de vie de 3 à 5 ans et la continuité du service.
- 15 véhicules ont été acquis en location financière en mars 2025 et deviendront à terme propriété du SMT
- 24 véhicules acquis en janvier 2025, livrés en juillet 2026
- 12 véhicules en 2027
- 12 véhicules en 2028
- 12 véhicules en 2029

Ensuite le renouvellement des véhicules se fera de manière programmée, en intégrant les articulés électrique du BHNS.

Pour l'île de la Désirade et les lignes de transport scolaire, les véhicules sont fournis jusqu'à présent par les transporteurs qui les renouvellent eux-mêmes.

Les équipements d'exploitation

Le SMT a prévu de s'équiper de systèmes d'exploitation :

- Le système billettique MATAWAN déjà implanté sur les véhicules de transport scolaire et en cours d'extension sur les véhicules STAC et RDL.
- Le système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs (SAEIV)
- Les cellules compteuses
- Une application MaaS
- ...

La tarification

Les tarifs du réseau KARULIS sont zonaux (4 zones) :

	LES ABONNEMENTS*				
	TICKET UNITAIRE	PASS VOYAGES'	KARU'Liberté Tous publics	KARU'Jeunes KARU'Campus Jeunes -20 ans et Etudiants -26 ans	KARU'Vermell + de 60 ans
1 ZONE	1,20€	9,60€ <small>Soit 0,96 € le voyage</small>	36€	25,20€	23,40€
2 ZONES	1,80€	14,40€ <small>Soit 1,44 € le voyage</small>	54€	37,80€	35,10€
3 ZONES	3€	24€ <small>Soit 2,40 € le voyage</small>	75€	52,50€	48,75€
4 ZONES	4€	32€ <small>Soit 3,20 € le voyage</small>	85€	59,50€	55,25€

*hors frais de création de carte de 5€



Les zones sont les suivantes :



Source : site KARULIS - Tarifs

NOTA BENE :

- Les tickets unitaires classiques ne donnent pas droit à une correspondance gratuite.
- Une exception : Les tickets vendus sur les lignes de Baie Mahault (B30, B31, B40, B41) donnent droit à correspondance gratuite avec les lignes B10, B20, B21, B42, AE4 et Z01 le week-end
- Les e-tickets donnent droit à correspondance gratuite avec le Pass 10 voyages et les cartes d'abonnements

Ces conditions sont certainement à généraliser pour les simplifier et éviter les situations de fraude involontaire par les usagers.

La tarification du transport scolaire est variable selon les communes et les établissements scolaires au sein d'une même commune : de 0€ à 210 € TTC.

61% des scolaires paie entre 75 € et 90 % et 13% paie 60 € à l'année :

Tarifs	Nb scolaires	Recettes TTC	Recettes HT	Poids des recettes
- €	13	- €	- €	0,0%
3,00 €	3	9 €	9 €	0,0%
12,00 €	18	216 €	212 €	0,1%
14,00 €	154	2 156 €	2 112 €	1,0%
19,00 €	147	2 793 €	2 736 €	1,2%
21,00 €	283	5 943 €	5 821 €	2,6%
35,00 €	5	175 €	171 €	0,1%
40,00 €	61	2 440 €	2 390 €	1,1%
51,00 €	91	4 641 €	4 546 €	2,1%
58,00 €	2	116 €	114 €	0,1%
60,00 €	484	29 040 €	28 443 €	12,9%
70,00 €	33	2 310 €	2 262 €	1,0%
75,00 €	792	59 400 €	58 178 €	26,5%
90,00 €	860	77 400 €	75 808 €	34,5%
105,00 €	10	1 050 €	1 028 €	0,5%
162,00 €	93	15 066 €	14 756 €	6,7%
165,00 €	68	11 220 €	10 989 €	5,0%
180,00 €	21	3 780 €	3 702 €	1,7%
210,00 €	32	6 720 €	6 582 €	3,0%
	3 170	224 475 €	219 858 €	100%

La tarification des transports dans la CA du Nord Basse Terre est la suivante

4 FORMULES DE TICKETS :

- 1 Commune
- 2 Communes
- 3 Communes
- 4 Communes

LES TARIFS			
ZONE	TITRE UNITAIRE	CARNET DE 10 TICKETS	ABONNEMENT MENSUEL
INTRA-COMMUNAL	1,40 €	12 €	45 €
2 COMMUNES	2,20 €	19 €	70 €
3 COMMUNES	3 €	25 €	96 €
4 COMMUNES	4 €	34 €	120 €

Source : <https://www.transport-urbain-canbt.fr/tarifs-abonnement-bus-cgts>

La tarification des lignes régionales est la suivante : une tarification zonale à 2 tarifs unitaires : 1,5 € ou 3 € :

LOT 2 NORD BASSE TERRE - Lignes 103 et 104	Pointe-à-Pitre (CapEx)	Les Abymes (CapEx)	Baie-Mahault (CapEx)	Lamentin (CANBT)	Sainte-Rose (CANBT)	Deshaies (CANBT)
Pointe-à-Pitre (CapEx)				1,50 €	3 €	3 €
Les Abymes (CapEx)				1,50 €	3 €	3 €
Baie-Mahault (CapEx)				1,50 €	3 €	3 €
Lamentin (CANBT)	1,50 €	1,50 €	1,50 €	1,50 €	1,50 €	3 €
Sainte-Rose (CANBT)	3 €	3 €	3 €	1,50 €	1,50 €	1,50 €
Deshaies (CANBT)	3 €	3 €	3 €	3 €	1,50 €	1,50 €

LOT 3 CÔTE SOUS LE VENT - Ligne 115	Pointe-à-Pitre (CapEx)	Les Abymes (CapEx)	Baie-Mahault (CapEx)	Petit-Bourg (CANBT)	Pointe-Noire (CANBT)
Pointe-à-Pitre (CapEx)				1,50 €	3 €
Les Abymes (CapEx)				1,50 €	3 €
Baie-Mahault (CapEx)				1,50 €	3 €
Petit-Bourg (CANBT)	1,50 €	1,50 €	1,50 €	1,50 €	1,50 €
Pointe-Noire (CANBT)	3 €	3 €	3 €	1,50 €	1,50 €

Source : https://www.regionguadeloupe.fr/les-actions-regionales/transport-interurbain/#_

Les recettes

Les recettes tarifaires s'établissent à 6.947.383€ HT en 2023 :

RECETTES TARIFAIRES 2023	HT
STAC	4 860 395 €
RDL	942 832 €
Recettes scolaires CAP Excellence & Riviera du Levant	219 858 €
TOTAL RECETTES KARULIS et T SCOLAIRES	6 023 085 €
RECETTES TRANSPORT CA NORD BASSE TERRE (T Urbains & Scolaires - estimation € constants)	924 298 €
TOTAL RECETTES TRANSPORT 2023 SMT	6 947 383 €

Source : *Offre-Karulis-2023 MBC V4 – onglet Recettes.xls & Contrats Montants V2.xls*

Les charges

Les charges (ou chiffre d'affaires) pour 2025 sont estimées à 26.273.383 € HT dont :

- 18.642.147 € pour la DSP STAC (lignes régulières commerciales de Cap Excellence et CA Riviera Du Levant) soit 86%
- 2.750.000 € pour les lignes urbaines de la CA NORD BASSE TERRE
- 2.481.236 € pour les marchés publics de transport dédié aux scolaires et de transport de la Désirade soit 14%
- 2.400.000 € pour les marchés publics de transport scolaire de la CA NORD BASSE TERRE.

	Estimatif 2025	
TOTAL DSP & MP Transport	26 273 383 €	100%
CAP EXCELLENCE + GOSIER	14 956 476 €	56,9%
CARL hors GOSIER	3 685 671 €	14,0%
DSP KARULIS € valeur 2025	18 642 147 €	71,0%
DSP T Urbain CA NORD BASSE TERRE	2 750 000 €	10,5%
TOTAL DSP KARULIS & CANBT	21 392 147 €	81,4%
TOTAL des MARCHES PUBLICS T SCOLAIRES	4 881 236 €	18,6%
TOTAL des MARCHES PUBLICS SMT	2 481 236 €	9,4%
Ile de la Désirade 2021	34 022 €	0,1%
MP T SCOLAIRES CARL 2021 (Gosier, Ste Anne, St François) A1 G-A2 G-B3 SA-B4 SA-A2 SF - A8 SF et B1 SF	392 084 €	1,5%
MP T SCOLAIRES CARL 2021 St Anne & St François B1 SA - A6 SF - A7 SF	93 833 €	0,4%
MP T Scolaires CAPEX - 24 lots - 09 2024	1 933 721 €	7,4%
Lot n°4 : Ecole élémentaire de La Jaille - 09 2024	27 576 €	0,1%
MP T scolaire CA NORD BASSE TERRE	2 400 000 €	9,1%

Source : Contrats Montants V2.xls

L'équilibre financier

Le chiffre d'affaires estimé 2025 est de 26.273.383 € (total des charges de la DSP et des marchés publics du SMT actuel + de la CANBT nouvelle adhérente du SMT). A ce chiffre d'affaires s'ajoutent les 3 lignes de BHNS KETI pour les années où elles seront en exploitation.

Les recettes tarifaires s'établissent à 6.623.085 € HT valeur 2023 y compris le transport des scolaires.

Le taux de couverture des charges par les recettes est ainsi estimé à 25% (35% pour le SMT et 12% pour la CANBT).



RECETTES TARIFAIRES 2023	HT
STAC	4 860 395 €
RDL	942 832 €
Recettes scolaires CAP Excellence & Riviera du Levant	219 858 €
TOTAL RECETTES KARULIS et T SCOLAIRES	6 023 085 €
RECETTES TRANSPORT CA NORD BASSE TERRE (T Urbains & Scolaires - estimation € constants)	924 298 €
TOTAL RECETTES TRANSPORT 2023 SMT	6 947 383 €
	Estimatif 2025
TOTAL DSP & MP Transport	26 273 383 €
Taux de Couverture	26,4%
Taux de couverture SMT Actuel	28,5%
Taux de couverture CANBT (hors lignes régionales)	17,9%

Source : Contrats Montants V2.xls & Offre KARULIS 2023 – Onglet Recettes Totales 2023.xls

Dans le cadre du projet d'autorité organisatrice Unique de la Mobilité (AOUM), des EPCI sont susceptibles d'intégrer le SMT durant la procédure. Aussi, des OPTIONS sont prévues pour intégrer le transport public des EPCI qui entreront au SMT après le lancement de la procédure comme suit :

- Option 2 : CA Nord Grande Terre (3M€ environ versés aux opérateurs par an)
- Option 3 : CC Marie Galante
- Option 4 : CA Grand Sud Caraïbes (2,5 M€ environ par an).

Le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) KETI

Le SMT conduit un projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) dénommé KETI comprenant 3 lignes desservant Baie Mahault, Les Abymes, Pointe à Pitre et Le Gosier.

- La KETI 1 sera mise en service pour le 1er décembre 2028
- Les KETI 2 et 3 seront mises en service pour le 1er décembre 2031.

LE PROJET KÉTI EN BREF

- **3 lignes de BHNS (Bus à Haut Niveau de Service)**
- **17 km de voiries dédiées à court terme, 45 km à long terme.**
- **4 Pôles d'Echange Multimodaux à court terme, 7 PEM à long terme**
- **1 bus toutes les 10 minutes dès 5h et jusqu'à 21h**
- **Desserte des grands équipements, du centre-ville, des quartiers prioritaires et des principales zones d'emploi**
- **Temps de parcours réduit et une fiabilité élevée**
- **De l'information en temps réel**
- **Des itinéraires piétons et cyclables repensés**
- **Un espace urbain rénové**
- **Une conception paysagère et urbaine cohérente**

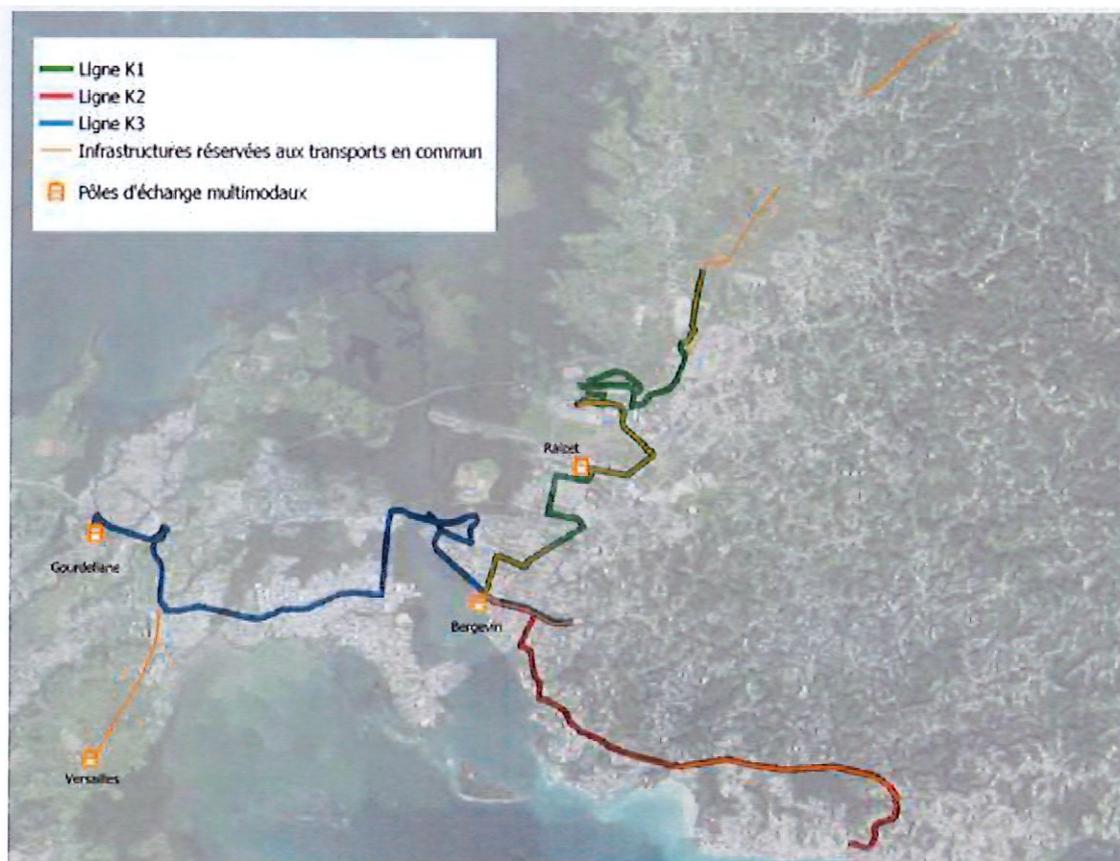


Figure 1: Tracé des trois lignes kéti (Source : Egis)

4 pôles d'échanges multimodaux (PEM) sont prévus dans la restructuration du réseau intégrant KÉTI sont les suivants :

1. PEM au RAIZET (sur la ligne KÉTI K1) (prévu pour janvier 2028)
2. PEM à la gare routière de BERGEVIN à Pointe A Pitre (où les lignes KÉTI K1 et KÉTI K3 sont en correspondance) – réaménagement de la gare routière actuelle avec un pôle des voyageurs, un pôle interurbain et un pôle KÉTI en connexion directe par voie piétonne et cyclable avec la gare maritime ; ce sera un HUB où toutes les 3 lignes KÉTI et les lignes routières régionales seront en correspondance avec les lignes maritimes. PEM prévu pour janvier 2028

3. PEM de Versailles prévu pour janvier 2028.
4. PEM au rond-point de Beausoleil à Baie Mahault au terminus de la ligne KETI K3. (PEM prévu pour janvier 2031)

D'autres PEM sont prévus :

5. PEM à Chauvel à Pointe A Pitre correspondant au terminus de la K1 et de la K3 (site de l'ancien CHU) ; sur ce site sera implanté un parking relais (PEM prévu pour janvier 2031)
6. PEM à PERRIN (au terminus de la ligne KETI K1) (prévu pour janvier 2031)
7. PEM à Gosier au terminus de la KETI K2.

1.6 LE CALENDRIER DU PROJET

À l'issue de la concertation, les études techniques et réglementaires vont se poursuivre en intégrant les enseignements du bilan de la concertation.

Une nouvelle phase de participation du public sera réalisée lors de l'enquête publique qui se déroulera en 2025. Elle consistera à présenter en détail le projet au public (caractéristiques techniques, impacts environnementaux et mesures). Pendant toute la durée de l'enquête, chacun pourra, s'il le souhaite, prendre connaissance du dossier et formuler des observations. Le commissaire-enquêteur rédigera ensuite un rapport, après avoir examiné toutes les observations consignées dans les registres d'enquête, puis rendra son avis. Il reviendra au préfet de prendre un arrêté d'autorisation et de déclaration d'utilité publique.

Le calendrier de la phase court terme du projet prévoit un démarrage des travaux à la fin de l'année **2025**. Les travaux seront réalisés en deux temps :

● Premier temps :

- Voie Réservée aux Transports en Commun sur RN1,
- ZAC de Perrin,
- Voie de contournement et PEM de l'Aéroport,
- Avenue Patrick Saint-Eloi - Bd Gerty-Archimède - Bd Général de Gaulle
- PEM de Bergevin.
Cela permettra d'aboutir à la mise en service de la première ligne Perrin-Chauvel à l'horizon **2028**.

- **Second temps** : les travaux se poursuivront ensuite sur les autres sections du projet, pour aboutir à une mise en service complète des trois lignes kéti à l'horizon fin **2031**.

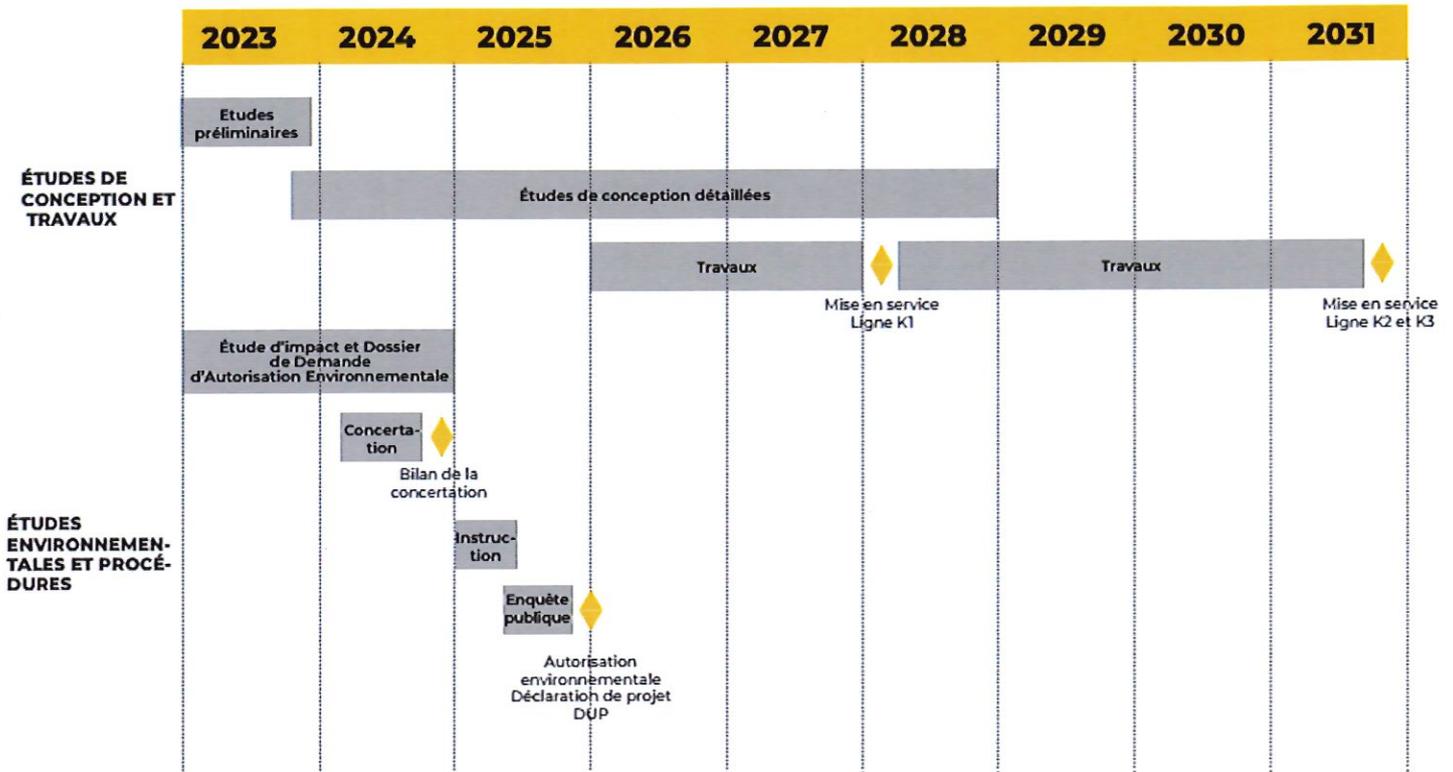


Figure 3 : Calendrier du projet

Le marché des entreprises en Guadeloupe

Le marché des entreprises en Guadeloupe regroupe plusieurs centaines d'acteurs immatriculés au registre national et disposant d'une licence de transport intérieur. Il se compose d'une grande diversité d'entreprises, allant de groupes structurés à des PME ou entreprises familiales.

Il compte le groupe STEP composé de différentes filiales qui gère le réseau de transport KARULIS et Riviera Du Levant du SMT, le réseau TUNGT de la Grande Terre et le transport des PMR Noralia ; il produit 5,4 M de km parcourus pour 4,9 M de voyageurs transportés (2023) et se structure et se renforce au fil des années.

Les autres entreprises sont pour l'essentiel des entreprises de transport interurbain et scolaire et des entreprises réalisant du transport collectif en minibus sans conventionnement avec une collectivité locale. La plupart sont des PME et certaines des entreprises familiales.

Ces entreprises gèrent pour l'essentiel des marchés publics de prestations de transport avec une rémunération au forfait ou au prix kilométrique ou prix de journée. On observe des écarts de prix importants entre les entreprises allant de prix très élevés générant des rentes de situations à des prix très bas cassant le marché pour remporter des appels d'offres ; avec des entreprises parfois éloignées géographiquement des services de transport scolaire qu'elles doivent assurer matin et soir, générant de l'improductivité, des problématiques de disponibilité de flotte de véhicules, de contribution à la congestion et aux émissions de pollutions et nuisances etc.

Le marché apparaît déséquilibré en raison d'une méconnaissance des coûts, d'absence de comptabilité analytique fiable ; il apparaît déstructuré, car les entreprises se focalisent sur des appels d'offre de marchés publics de durée courte et à bons de commande, tous les 2

à 4 ans, plutôt que de structurer leurs activités et se doter d'outils de gestion et d'une organisation performante ; le marché est dysfonctionnel avec un nombre important de recours des entreprises sur les procédures de passation de marchés publics, coûteux pour les entreprises et pour les collectivités territoriales de Guadeloupe, et nuisant à la qualité du service public.

Le marché des entreprises a besoin de se structurer et de se renforcer pour être pérenne. Cet objectif est devenu primordial à l'heure où les collectivités locales Autorités Organisatrices de la Mobilité (Autorité Organisatrice de la Mobilité) structurent leurs réseaux de transport et les développent. Elles ont besoin que le marché des entreprises évoluent pour se structurer en parallèle.

Les entreprises doivent devenir de véritables partenaires aux côtés des Autorités Organisatrices de la Mobilité et doivent évoluer de transporteurs à gestionnaires de la mobilité ; elles doivent pouvoir gérer des délégations de services publics de transport, structurer une offre de transport, s'engager sur un développement de la fréquentation et des recettes, prendre le risque financier en se rémunérant sur les recettes tarifaires et commerciales, mettre en place des outils de gestion permettant assurer une transparence des coûts et des moyens mis en œuvre, un suivi de la fréquentation et des recettes, etc.

Un frein majeur à la professionnalisation du marché est l'absence d'application d'une convention collective de transport signée par des instances représentatives: aucune obligation harmonisée ne s'impose actuellement aux entreprises du secteur, même si, avec l'accompagnement du SMT, des discussions sont en cours sur cette question (voir point 8)

Pour accompagner la structuration du marché, soutenir les investissements, garantir une évolution sociale durable du secteur et assurer une utilisation efficiente des deniers publics, il devient urgent de repenser la commande publique. Celle-ci reste aujourd'hui morcelée, fondée sur des marchés de petits périmètres et de courte durée, inadaptés aux besoins de transformation du secteur (voir point 9).

L'absence de convention collective de transport de personnes obligatoire

Depuis 2011, la Guadeloupe dispose d'une convention collective des transports signée par certaines organisations patronales mais non représentatives au sens de l'arrêté du 6 octobre 2021. De ce fait elle n'est pas applicable de manière systématique. Lors des procédures de mise en concurrence lancées par les Autorités Organisatrices de la Mobilité, cela pose problème et est source majeure de contentieux entre les entreprises et à l'occasion de la passation des contrats de commande publique sur le territoire guadeloupéen.

Une convention collective définit notamment les conditions de travail, les salaires, les congés payés, les droits et obligations des employeurs et des salariés et adapte les règles du code du travail aux situations particulières du secteur concerné.

Pour le service public de transport de voyageurs, elle définit également la continuité des contrats de travail en cas de changement d'employeur et la garantie de l'emploi avec l'ancienneté à l'échéance des contrats, la grille de rémunération et la grille d'ancienneté pour les salariés.

En définissant les droits et les obligations des employeurs et des salariés, la convention collective nationale des transports **contribue à la stabilité et à la durabilité**

de ce secteur vital de l'économie : sécurité des emplois, reprise des agents lors des renouvellement des contrats, garantie des rémunérations et de l'ancienneté.

La structuration nécessaire des acteurs du transport public de personnes un enjeu pour l'avenir

Le Syndicat Mixte des Transports (SMT) évolue d'un rôle de gestionnaire en régie directe (location de vélos, covoiturage, transport scolaire) vers celui d'une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) pleinement engagée dans la définition et la mise en œuvre d'une politique publique de mobilité. Ce changement de posture implique une transformation profonde des relations avec les entreprises de transport, qui deviennent des partenaires chargés de la gestion commerciale du service public.

Historiquement, le SMT gérait en régie directe des services tels que la location de vélos (libre-service et longue durée), le covoiturage, et le transport scolaire (assuré par des transporteurs rémunérés au kilomètre ou à la journée, sans prise de risque commercial).

Aujourd'hui, le SMT structure et développe une véritable politique publique de mobilité. Il a déjà :

- Mis en place le réseau de lignes régulières KARULIS ;
- Développé les services de vélo et de covoiturage ;
- Entamé le conventionnement des transporteurs non conventionnés pour desservir les zones d'activités ou les secteurs d'habitat diffus ;
- Validé ses documents de planification de la mobilité.

Il porte également un projet structurant de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) avec les trois lignes KETI, qui seront mises en service entre 2028 et 2031, ainsi qu'un poste central de commande pour la régulation du réseau.

Dans ce contexte, le SMT a besoin d'entreprises partenaires solides et professionnelles, capables d'assurer non seulement une production de qualité du service, mais aussi de s'engager sur des objectifs de développement de la fréquentation et des recettes. Cette évolution passe par la mise en place de **délégations de service public** (DSP) de transport collectif, et donc par une montée en compétence des entreprises du secteur.

Le passage d'une gestion directe par marchés publics de courte durée à une gestion en DSP plus longue (en moyenne 6 ans) présente plusieurs avantages :

- Les entreprises ne sont plus contraintes de répondre constamment à des appels d'offres ;
- Elles disposent du temps et de la visibilité nécessaires pour se structurer, développer des outils de gestion, analyser les coûts économiques et financiers de leurs services, et améliorer la qualité de leur organisation ;
- Elles peuvent enchaîner les services de manière plus fluide, proposer des contrats de travail plus stables, et s'inscrire dans une logique d'accord social avec la signature

d'une convention collective représentative, applicable à toutes les entreprises du secteur.

Le recours à la DSP offre une souplesse aux entreprises dans leur mode de participation : elles peuvent répondre seules, en groupement (co-traitance), ou en tant que sous-traitantes, si elles préfèrent éviter la prise de risque commercial. Aucun acteur n'est exclu des nouveaux scénarios envisagés.

Ainsi, cette transformation permettrait de passer d'une concurrence déséquilibrée, souvent destructrice, à une concurrence plus saine, au service de la pérennité des entreprises et du développement du service public de transport. La dynamique serait profondément renouvelée.

Le changement de paradigme Transport : une gestion globale en réseau

Dans le cadre du développement du projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et de la mise en place d'une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) unique, un réseau maillé de transport sera structuré et déployé. La gestion de ce réseau se fera de manière intégrée, articulant qualité de production et performance commerciale au bénéfice des usagers.

Cette gestion globale repose sur plusieurs fondements :

- La conception de graphiques optimisés, permettant les enchaînements de services et une utilisation performante des moyens de production (véhicules et conducteurs) et une rationalisation des horaires ;
- La génération d'économies d'échelle à travers les études et méthodes, notamment grâce à l'enchaînement cohérent des services véhicules et conducteurs, limitant les temps d'attente improductifs (heures de battement) ainsi que les kilomètres et heures à vide (sans usagers) ;
- Une approche commerciale unifiée, fondée sur une vision globale du parcours usager, incluant les usagers scolaires ;
- L'articulation cohérente du triptyque commercial : offre – tarification – information, intégrant les besoins spécifiques des scolaires ;
- La recherche permanente du meilleur rapport qualité/prix.

L'optimisation de l'offre de transport et des moyens implique que les véhicules et les conducteurs puissent enchaîner différents types de services au cours de la journée. Par exemple, un service de transport destiné aux élèves du primaire peut être suivi d'une desserte sur une ligne régulière ; de même, un service scolaire en heure de pointe peut se poursuivre par un service régulier ou à la demande en heures creuses. Les lignes sont pensées de manière coordonnée : fusion des itinéraires redondants, amélioration des fréquences, rabattement vers les pôles d'échanges, mise en place de correspondances garanties, disponibilité optimisée des véhicules, constitution de réserves suffisantes, et rationalisation de la maintenance grâce à un parc élargi.

L'ouverture des lignes scolaires aux collégiens et lycéens pour tous les usagers permet également d'élargir l'offre. Ainsi, au lieu de faire circuler deux véhicules à vide ou faiblement remplis sur un même itinéraire (une ligne régulière et une ligne exclusivement scolaire), on privilégie une seule ligne avec deux horaires légèrement

décalés. Cela permet d'améliorer la fréquence perçue par les usagers et d'optimiser le taux de remplissage des véhicules.

Il est important de souligner que ces mutualisations et cette amélioration de la performance commerciale ne sont possibles que dans le cadre d'une **gestion unifiée** du réseau. Une gestion fragmentée par ligne ou par lot serait incompatible avec les objectifs de performance et de cohérence attendus. Seule une gestion intégrée permet de tirer pleinement parti du maillage du réseau.

Cette organisation permet, à budget constant, un développement significatif de l'offre de transport pour tous : augmentation des fréquences en heures de pointe, extension de la desserte par transport à la demande dans les zones peu denses ou sur les plages horaires creuses, etc.

Un principe fondamental sous-tend cette gestion globale : l'adaptation de l'offre à la demande réelle de service public de transport, dans la limite du budget disponible. Pour y parvenir, l'opérateur en charge du réseau doit être responsable de la fréquentation et du service rendu aux usagers. Cette responsabilité se traduit par un modèle de rémunération partiellement fondé sur les recettes tarifaires, en complément d'une contribution de l'autorité délégante.

Ainsi, le mode de gestion retenu repose sur une **délégation de l'exploitation commerciale** du réseau à un opérateur, qui en assume le risque et s'engage sur les résultats.

Dans ce cadre, l'Autorité Organisatrice (le SMT) poursuit des investissements massifs dans les infrastructures et les services de transport public, et s'appuie sur un partenaire exploitant qui assure une gestion commerciale performante, au service du développement de la fréquentation et de l'augmentation des recettes.

Cette restructuration du réseau en gestion globale implique également une **évolution de la politique tarifaire**, notamment en ce qui concerne les scolaires. Il s'agit de garantir une tarification équitable, sans discrimination, facilitant l'accès de tous au service public de transport. Cela passe par :

- Une accessibilité accrue aux titres de transport (achat via application mobile, site Internet, dépositaires, agences mobiles) ;
- Une information généralisée à tous les arrêts (QR codes) ;
- Une application mobile fournissant des données en temps réel (information voyageurs, géolocalisation des véhicules, régulation des retards), renforçant la confiance des usagers dans la fiabilité du service.

C'est pourquoi cette transformation du mode de gestion, passant d'une logique de marchés publics segmentés (par ligne ou par lot) à une **délégation de service public intégrée à l'échelle du réseau**, constitue une condition essentielle à la réussite du projet de BHNS et, plus largement, à la modernisation durable du système de transport en Guadeloupe.

Présentation des différents modes de gestion envisageables

D'une manière générale, les collectivités territoriales déterminent librement le mode de gestion et d'exploitation des services publics.

En matière de services publics de transport, cette liberté est encadrée par les dispositions de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM).

Conformément à l'article L. 1221-3 du code des transports, l'exécution des services de transport public de personnes réguliers et à la demande est assurée, pour une durée limitée :

- soit en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial :
 - en régie directe,
 - ou en régie personnalisée (EPIC) ;
- soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention avec l'autorité organisatrice :
 - la gestion déléguée par délégation de service public
 - la gestion externalisée par marché public

La société exploitante titulaire de l'une ou l'autre de ces conventions pouvant être une société à capital privé (entreprises de transport privée), majoritairement public (SEM) ou totalement publique (Société Publique Locale - SPL).

Chaque mode de gestion permet a priori de répondre de manière équivalente aux objectifs de service public.

Le choix du mode de gestion est une décision stratégique et politique, que, la collectivité doit conduire dans un souci de bonne gestion des deniers publics sur la base des avantages et les inconvénients de chaque mode de gestion. Ces avantages et inconvénients peuvent être énoncés sur un plan général (maîtrise du service, gestion du personnel...), mais doivent être examinés de manière spécifique au regard, d'une part, du service public en cause, et d'autre part, des contraintes et structures internes de la collectivité concernée.

Les critères de choix entre les différents modes de gestion concernent donc principalement :

- Les aspects de gestion, et notamment, s'agissant du service public des transports, la gestion du personnel
- Les aspects techniques et les risques industriels liés, la sécurité des personnes (agents et usagers du service)
- Les aspects financiers, le coût du service et son efficacité (l'efficacité au regard des moyens et coûts mis en œuvre).

La gestion directe

La gestion d'un service public en régie signifie que le service public est directement géré et exploité par la personne publique dont il dépend.

Les articles L. 1221-3 et suivants et R. 1221-1 et suivants du Code des transports distinguent en la matière :

- **La régie à simple autonomie financière** qui ne dispose pas de la personnalité morale : il s'agit d'une structure interne à la collectivité. Elle bénéficie d'une relative indépendance par rapport aux autres services de la collectivité, mais reste placée sous l'autorité directe du Président de la communauté de communes. Les principales décisions sont prises par le conseil communautaire, après avis le cas échéant d'un conseil d'exploitation.
- **La régie individualisée sous forme d'Établissement Public Industriel et Commercial (EPIC)**, doté de la personnalité morale. Il s'agit d'un établissement public distinct de la communauté de communes, doté d'une plus grande autonomie. Elle est administrée par un conseil d'administration lui-même distinct du Conseil Syndical et dirigée par un directeur (statut d'agent de droit public contractuel).
- **La Société Publique Locale**, qui s'apparente fortement à une gestion en EPIC.

Le choix entre les deux modes de régie peut être opéré au regard du niveau de responsabilité et d'implication de la collectivité, mais d'autres éléments peuvent être pris en compte : organisation de la gouvernance entre la collectivité et l'EPIC (conseil d'administration, direction de l'EPIC) ; modalités de régulation en cas de non-respect du contrat d'objectifs par l'EPIC, modalités de gestion du personnel, incidences budgétaires et comptables ...

Quelle que soit la forme retenue, la création d'une régie appelle la fixation d'un montant de dotation initiale, *« contrepartie des créances, ainsi que des apports en nature ou espèces effectués par la collectivité de rattachement, déduction faite des dettes ayant grevé leur acquisition et qui sont mises à la charge de la régie. Les apports en nature sont enregistrés pour leur valeur vénale. La dotation s'accroît des apports ultérieurs, des dons et subventions, ainsi que des réserves »* (article R. 2221-13 du CGCT). La dotation est ainsi constituée d'apports numéraires et de biens matériels ou immatériels.

S'agissant des « dépenses de préfiguration », elles peuvent faire l'objet d'une subvention de fonctionnement exceptionnelle.

Le choix de la régie directe à simple autonomie financière

La régie à simple autonomie financière ne dispose pas de la personnalité morale : il s'agit d'une structure interne à la collectivité.

Elle bénéficie d'une relative indépendance par rapport aux autres services de la collectivité, mais reste placée sous l'autorité directe du Président du syndicat.

Les principales décisions sont prises par le conseil syndical, après avis le cas échéant d'un conseil d'exploitation.

Du point de vue financier, la régie directe a un budget annexe dont l'équilibre est assuré par le budget général de la collectivité (subvention d'équilibre).

La régie directe implique de gérer directement les relations sociales avec les employés. Cette gestion est complexifiée par la coexistence d'agents de statut public et de statut privé. L'équilibre des relations sociales au sein de la régie est également perturbé par l'obligation de reprise des acquis sociaux du personnel actuel.

Le choix de la régie personnalisée ou EPIC

Un EPIC est une entreprise de transport à part entière avec une personnalité juridique indépendante de la collectivité locale, un Président, un Conseil d'administration qui prend les décisions, un directeur général qui dispose de la même autonomie de gestion que dans une entreprise privée avec un statut d'agent public.

Le syndicat oriente l'organisation et le fonctionnement de l'EPIC à travers les statuts que la collectivité locale rédige et vote en créant l'EPIC. Le comptable est un agent public nommé par le Directeur départemental des finances publiques ou homologué par lui sur présentation par le syndicat.

L'EPIC est lié au syndicat autorité organisatrice de la mobilité outre les statuts, par un contrat d'objectifs fixé pour une durée d'environ 3 ans qui fixe la consistance et la qualité des services, les obligations de service public, les engagements de fréquentation et les engagements financiers pris pour chaque année du contrat sur la base des tarifs contractuels, des investissements programmés et des moyens proposés de manière prévisionnelle.

L'EPIC reçoit une subvention qui peut être forfaitaire. Mais en cas de déséquilibre financier, le syndicat doit verser une subvention exceptionnelle d'équilibre pour assurer la pérennité de son EPIC.

Les différences entre la régie directe et la régie personnalisée ou EPIC

La régie directe et l'EPIC sont deux modes d'organisation et de gestion très différents.

Le choix entre une régie directe et un EPIC implique un choix sur les risques directs pris par l'autorité organisatrice et sur l'indépendance de gestion d'une structure autonome de l'autorité organisatrice dans ses décisions de gestion.

Concrètement, l'on peut considérer que le critère le plus important de choix entre les deux formes de régie tient à la problématique de la gestion des ressources humaines, plus complexe dans le cadre d'une régie directe des transports, avec un impératif de gestion différenciée.

Notons que la démarche de création de la régie directe est légèrement plus rapide que la création d'un EPIC.

Mais dans les deux hypothèses, des coûts de transition très importants sont à prévoir pour l'intégration du service (développement des compétences en interne, formation continue, logiciels, équipes de gestion interne, dotation initiale, matériels roulants, dépôts...).

Par ailleurs, la collectivité ne bénéficie pas ou peu d'effet d'échelle dans la gestion du service public des transports en régie (carburant, assistance technique, ...).

Certes, elle économise le coût de la marge de l'entreprise et les frais de structure, mais elle doit intégrer des aléas d'exploitation, ainsi que les coûts énoncés ci-dessus.

Enfin, dans les deux cas, l'intégralité des risques sont portés par la collectivité :

- Risque techniques et industriels : sur les charges et sur les aspects techniques (production des services, gestion de l'atelier-dépôt, politique d'entretien et de maintenance)

- Risques sociaux : gestion du personnel
- Risques commerciaux : conquête de clients, fidélisation des usagers, promotion, gestion du site Internet, des dépositaires, etc.
- Risque financier (équilibre de l'exploitation).

D'une manière générale, le passage à une exploitation en régie relève souvent d'une histoire particulière de chaque réseau.

Ainsi, le choix de passer en régie est généralement une façon de mettre en cohérence l'organisation juridique avec le mode de fonctionnement et d'organisation opérationnel.

Le choix d'une exploitation en régie doit donc être mûrement réfléchi, car il engendre une organisation et un fonctionnement très différents d'une gestion déléguée, où l'autorité organisatrice est directement impliquée dans le fonctionnement au quotidien et où elle supporte les risques inhérents à la production, à la gestion sociale du personnel, aux relations commerciales directes avec les usagers, aux charges d'une part, et aux risques commerciaux ainsi que financiers d'autre part, sans oublier la gestion administrative directe (établissement des paies, passation des marchés publics pour les achats, gestion des régies d'avances et de recettes, gestion de la facturation, gestion comptable et fiscale du service, etc.).

Il est important au moment du choix de bien intégrer que les transports publics de personnes, contrairement à d'autres SPIC, demandent un savoir-faire et des compétences larges que n'ont pas forcément en interne les collectivités locales, et nécessitent donc des recrutements de personnel d'expérience pour l'encadrement et la structuration de la régie des transports au-delà de la reprise du personnel exploitant.

La gestion par une SPL

La SPL est un outil relativement récent, institué par l'article L.1531-1 du Code général des Collectivités Territoriales (CGCT) qui prévoit :

« Les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent créer, dans le cadre des compétences qui leur sont attribuées par la loi, des sociétés publiques locales dont ils détiennent la totalité du capital.

Ces sociétés sont compétentes pour réaliser des opérations d'aménagement au sens de l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme, des opérations de construction ou pour exploiter des services publics à caractère industriel ou commercial ou toutes autres activités d'intérêt général.

Ces sociétés exercent leurs activités exclusivement pour le compte de leurs actionnaires et sur le territoire des collectivités territoriales et des groupements de collectivités territoriales qui en sont membres.

Ces sociétés revêtent la forme de société anonyme régie par le livre II du code de commerce et sont composées, par dérogation à l'article L. 225-1 du même code, d'au moins deux actionnaires. »

Les sociétés publiques locales (SPL), sociétés anonymes dont le capital est détenu à 100% par des personnes publiques, ont notamment été créées afin de permettre à leurs actionnaires de bénéficier des services de la société sans passer par une procédure de publicité et de mise en concurrence, dans le respect du droit interne et communautaire de la commande publique.

La création d'une SPL implique nécessairement une autre collectivité territoriale, partenaire public au capital de la SPL. Le syndicat ne peut la créer seule.

Aussi, avant d'envisager une telle structure, il conviendrait de disposer d'un partenaire public s'inscrivant dans une démarche commune avec le syndicat.

Les collectivités publiques actionnaires de la SPL peuvent, sous certaines conditions, se dispenser de l'application des règles de mise en concurrence pour la dévolution de certains contrats lorsque l'attributaire peut être considéré comme le prolongement de la personne publique elle-même (structure dite « in house »).

Tel est le cas pour l'actionnaire majoritaire d'une société publique locale. L'application du « in house » au bénéfice des actionnaires minoritaires reste soumise à la condition d'un contrôle effectif de ces actionnaires sur la société.

Les marchés passés par la société publique locale elle-même sont quant à eux soumis aux procédures de mise en concurrence. Ainsi, les contrats passés par les SPL devront notamment respecter les principes de liberté d'accès à la commande publique, d'égalité de traitement des candidats et de transparence des procédures.

Une SPL est donc une forme particulière d'entreprise de transport, avec laquelle une convention peut être passée par la collectivité, en s'affranchissant d'une procédure de mise en concurrence.

Selon le type de contrat, l'autorité organisatrice peut lui déléguer le risque industriel et, le cas échéant, le risque commercial (DSP), mais, en sa qualité d'actionnaire majoritaire, elle supporte en tout état de cause les risques transférés de manière indirecte.

En d'autres termes, la gestion par le biais d'un contrat confié à une SPL, s'apparente fortement à la gestion sous forme de régie personnalisée en EPIC, la SPL étant cependant constituée non pas sous forme d'établissement public mais de société anonyme.

Reprise en régie du service précédemment délégué

La reprise en régie du service public, précédemment délégué, nécessite que le syndicat dispose d'une connaissance exhaustive précise du service public : modalités d'exécution des services, exploitation, entretien maintenance, statut du personnel et management social, matériels roulants, équipements, gestion commerciale des usagers...

S'agissant des moyens matériels, le coût de mise en place de la régie doit faire l'objet d'une estimation précise : rachat d'équipements au délégataire sortant (biens, logiciels d'exploitation, coûts de recrutement...) ou premier achat. A cet égard, la soumission au code des marchés publics implique de prévoir dans le calendrier de création de la régie les délais nécessaires à la passation des procédures de marchés.

S'agissant du personnel, le personnel du délégataire est à reprendre par la régie dans les conditions fixées à l'article L. 1224-1 du code du travail (transfert des contrats de travail entre employeurs successifs). Des difficultés peuvent survenir s'agissant de l'identification du personnel à reprendre dans le cadre légal de l'article L. 1224-1 du code du travail, nécessitant de la définir avec le délégataire sortant et les représentants du personnel. Le sort des avantages collectifs doit faire l'objet d'un examen particulier dans la mesure où ils doivent survivre au moins à titre transitoire. Le cas échéant, de nouveaux accords peuvent s'y substituer par la suite.

S'agissant du contrôle exercé par le syndicat sur sa régie, il est recommandé en la matière la passation d'un contrat à durée déterminée avec la régie personnalisée. Ce type de contrat habituellement dénommé « contrat d'objectif » ou « contrat de service public » permet de satisfaire aux exigences juridiques (notamment, règlement CE n° 1370/2007 du 23 octobre 2007, article 3, dès lors que la régie se voit confier « un droit exclusif et/ou une compensation, quelle qu'en soit la nature, en contrepartie de la réalisation d'obligations de service public »). Un tel contrat permet en outre à l'autorité organisatrice de contrôler l'exécution du service et de constater le respect des objectifs fixés.

Des difficultés peuvent survenir en cas de non-respect des objectifs fixés par le contrat d'objectif, dans la mesure où les « pénalités » ou « sanctions » sont in fine supportées par l'autorité organisatrice responsable de la régie. La responsabilisation du directeur de la régie sur l'application du contrat d'objectif paraît, à cet égard, opportune.

Avantages et inconvénients de la gestion en régie

Ce mode de gestion permet à l'autorité organisatrice d'exercer une totale maîtrise de la gestion et des contraintes financières du service public ce qui implique en contrepartie une prise de risque totale tant sur les aspects sociaux et industriels que commerciaux ; il nécessite également une totale maîtrise de la gestion et des contraintes techniques et financières du service public, ainsi qu'une implication pleine et entière dans sa gestion administrative quotidienne (gestion du personnel, comptabilité, TVA, régies d'avances et de recettes...) et une connaissance du métier correspondant.

Le secteur des transports publics est un secteur à forte technicité : organisation de la production des services (graphe des services de transport, montage des services agents et des services véhicules), matériel roulant, entretien-maintenance, management des hommes, gestion du dialogue social, gestion d'entreprise etc.

En cas de reprise en régie, le SMT ou son EPIC devra se doter des compétences nécessaires à l'exécution du service. Le personnel de l'actuel délégataire affecté au réseau devra être repris et le SMT ou son EPIC devrait ainsi maîtriser l'ensemble des aspects sociaux, très importants dans la gestion d'un réseau de transports : gestion du personnel, négociations salariales, formation, management, etc. Le recrutement d'un directeur et d'un comptable sous statut de droit public doivent également faire l'objet d'une attention très particulière et impliquent fortement le SMT.

Le secteur des transports publics est également marqué par les aspects commerciaux :

- le transport public est en concurrence avec d'autres modes de transport,
- rendre un réseau attractif, faire « monter » les usagers dans les bus, n'est pas aisé, et nécessite des techniques marketing et commerciales pointues.

C'est pourquoi seuls 10% des réseaux de transport urbain sont gérés en régie directe ou personnalisée (EPIC) en France.

La gestion confiée à une ou plusieurs entreprises de transport

Le Code des transports prévoit en la matière que le service public peut être exécuté par une entreprise dans le cadre d'une convention entre cette entreprise et l'autorité organisatrice compétente ; la convention peut prendre la forme d'un marché public (11.2.2) ou d'une délégation de service public (11.2.1).

La convention en cause fait en principe l'objet d'une procédure de mise en concurrence en application du Code de la Commande Publique, via marché public ou via concession de service public.

S'agissant de la délégation ou concession de service public, son régime juridique est codifié au sein de la commande publique, ainsi qu'aux articles L. 1411-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales (CGCT).

La Délégation de Service Public (DSP)

La délégation de service public est un « contrat de concession au sens de l'article L. 1121-1 du Code de la Commande Publique, conclu par écrit, par lequel une autorité délégante confie la gestion d'un service public à un ou plusieurs opérateurs économiques, à qui est transféré un risque lié à l'exploitation du service, en contrepartie soit du droit d'exploiter le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix.

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

Le délégataire peut être chargé de construire des ouvrages, de réaliser des travaux ou d'acquérir des biens nécessaires au service public (article L. 1121-3 du Code de la Commande Publique).

En d'autres termes, ce mode de gestion permet à la collectivité, de transférer notamment le risque commercial d'exploitation à une personne privée ou publique. Le financement des investissements peut être assuré directement par la collectivité, ou au contraire confiés au délégataire, en tout ou en partie, au choix de l'autorité organisatrice.

Le délégataire est rémunéré traditionnellement par les redevances perçues sur les usagers du service public, ainsi le cas échéant que par une contribution financière forfaitaire en contrepartie des sujétions de service public imposées par la collectivité.

La délégation de service public est le mode de gestion actuel des transports réguliers urbains de l'AOM.

Le marché public

La passation d'un marché public de service pour l'exploitation du réseau n'est, quant à elle, qu'une autre forme de régie, exécutée par un prestataire privé, le syndicat conservant l'entière maîtrise et responsabilité de l'organisation et de la gestion du réseau, notamment commerciale, et du financement.

Comme le définit le code des marchés public, le marché public est un contrat conclu à titre onéreux entre le Syndicat et un opérateur économique public ou privé, pour répondre à ses besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services (article L. 1111-1 du Code de la Commande Publique).

Dans le cadre d'un marché public, le titulaire du marché est rémunéré par l'autorité organisatrice sur la base d'un prix global et forfaitaire, pour des prestations définies demandées par l'autorité organisatrice. La forme du marché à bons de commande permet de définir le cas échéant des prix unitaires, la durée du marché étant dans ce cas limitée à 4 ans.

La passation d'un marché public ne transfère pas le risque commercial et financier qui reste supporté par l'autorité organisatrice. La rémunération du titulaire n'est pas modifiée en raison de l'augmentation ou de la diminution du nombre de voyageurs, Quel que soit le niveau de la fréquentation ou des recettes, il est rémunéré.

Des clauses d'intéressement peuvent être prévues (à la fréquentation, à la qualité...), mais elles restent marginales par rapport à la rémunération principale, qui suffit à couvrir les charges et assurer la marge du prestataire.

Le marché public à bon de commande d'une durée annuelle et de maximum 4 ans est le mode actuel de gestion des services de transport scolaires par le SMT. Cette forme contractuelle est un héritage du passé, qui atteint ses limites, comme indiqué précédemment (points 7 à 10). Il implique la mobilisation régulière des agents du SMT pour établir les cahier des charges, analyser les offres et passer les procédures de mise en concurrence, avec des délais et coûts de transaction de plus en plus importants, rendus plus onéreux encore notamment par le contrôle des prix (prix anormalement bas, ou anormalement élevés selon les lots), et le contentieux systématique engagé par les opérateurs pouvant s'étaler sur 6 à 8 mois. Les durées courtes de contrat ne permettent pas aux entreprises d'avoir suffisamment de visibilité sur leur chiffre d'affaires et leurs investissements ou encore sur leur politique sociale. Des constats de déficience du service du point de vue des usagers sont également récurrents. Cela pose de plus le problème de l'achat et l'amortissement des véhicules fournis par les opérateurs de transport en marchés publics et le problème de leurs équipements (girouettes, système billettique, système d'aide à l'exploitation et l'information des voyageurs...).

Avantages et inconvénients du marché public

Le marché public, comme pour la gestion en régie directe à laquelle il s'apparente, le principal inconvénient de ce type de contrat est la nécessaire implication pratique et matérielle de l'autorité organisatrice dans la gestion quotidienne et ses conséquences en termes d'organisation des services, notamment des points de vue économique, technique, commercial, juridique et comptable.

Ainsi notamment le titulaire du marché est-il considéré en principe comme gérant de deniers publics s'agissant de l'encaissement des recettes (mise en place d'une régie d'avances et de recettes).

La collectivité supportant le risque commercial doit, soit constituer en son sein une équipe d'experts en marketing et en actions commerciales et de plus, intégrer également une équipe de contrôle de l'exploitation des prestataires de service, soit recourir à des prestataires extérieurs en assistance à maîtrise d'ouvrage.

Pour la passation du marché public, la collectivité doit définir précisément ses besoins dans le cahier des charges, ce qui implique de préciser la consistance des services (itinéraire de chaque ligne et service ; point d'arrêt ; longueur de la ligne ; nombre de courses selon les différents calendriers ; fiches horaires...), les moyens à mettre en œuvre, les tarifs à appliquer, la politique d'information qui sera menée, les actions commerciales, les enquêtes à réaliser, etc.

Le transporteur est un simple prestataire au service de la collectivité organisatrice de la mobilité.

Distinction entre le contrat de DSP et le marché public : le critère du transfert d'un risque d'exploitation

Le transfert d'un risque d'exploitation au cocontractant constitue le principal critère de distinction entre les deux types de contrat que sont la DSP et le marché public.

Traditionnellement, ce risque est apprécié au regard de la rémunération du délégataire, qui doit être substantiellement liée aux résultats de l'exploitation (c'est-à-dire, le plus fréquemment, les recettes perçues sur les usagers du service). En d'autres termes, un éventuel déficit d'exploitation doit être assumé par le délégataire.

L'article L. 1121-1 du Code de la Commande Publique précise la définition du risque d'exploitation :

- La perte potentielle supportée par le délégataire ne doit pas être purement nominale ou négligeable ;
- Dans des conditions d'exploitation normales, le délégataire n'est pas assuré d'amortir les investissements ou les coûts qu'il a supportés, liés à l'exploitation du service.

Au contraire, en marché public, les recettes sur les usagers sont perçues par la collectivité, qui assume le risque commercial. Le prestataire est payé forfaitairement sur la base des charges qu'il expose, et ne prend pas de risque d'exploitation (sur les résultats de l'exploitation), mais uniquement un risque sur les charges.

En délégation de service public, l'entreprise est un partenaire de l'A.O.M. qui s'engage sur un résultat de fréquentation, de recettes et de taux de couverture des charges par les recettes.

Le portage ou la délégation des risques

La gestion d'un service public de transport de voyageurs est un enjeu fort impliquant la prise en charge de nombreux risques parmi lesquels :

Le risque commercial : l'usage du transport collectif n'est pas obligatoire ; il existe de nombreux autres modes de déplacements et un réseau de mobilité irriguant de manière performante le territoire de la communauté de communes est un gage de qualité de vie et d'attractivité, donc de développement du territoire et de ses activités. L'entreprise exploitante dont c'est le métier développe à la fois une production de service de qualité et une politique commerciale pour inciter les personnes à utiliser les modes de transports collectifs, actifs et partagés plutôt que la voiture individuelle.

Le risque lié à l'entretien maintenance des biens pour assurer la sécurité des personnes dans les véhicules qui est fondamentale à plusieurs niveaux : la sécurité des personnes et des agents travaillant sur le réseau pour éviter tout risque d'accident lié à un mauvais entretien ou une maintenance déficiente ou insuffisante ; la qualité du service rendu : les véhicules sont le premier vecteur de qualité et d'attractivité du service ; **la pérennité du patrimoine** dans lequel la collectivité a investi qui permet d'avoir des véhicules d'une durée de vie importante sans défaillance majeure.

Le risque quant à la sécurité des personnes : agents et usagers du service public.

Le risque social : une entreprise de transport est avant tout une entreprise de main d'œuvre et la gestion du personnel est la préoccupation numéro 1 avec les clients du directeur de l'entreprise. Il est important de bien gérer les carrières, de bien négocier les accords et protocoles de travail, de veiller au respect du règlement intérieur, d'assurer des formations pour la montée en compétence du personnel, de gérer le social et le dialogue au sein de l'entreprise et de bien négocier les négociations annuelles des salaires qui sont obligatoires sans avoir des hausses non maîtrisées des rémunérations au regard du travail réalisé et sans voir le taux d'absentéisme augmenter du fait d'une démotivation du personnel ou d'un projet d'entreprise qui serait soit absent, soit non motivant. Le directeur de l'entreprise de transport a un rôle dans la politique sociale du personnel qui est fort.

Le risque financier : l'activité de service public de l'entreprise de transport ne permet pas de dégager un surplus financier pour assurer le financement des investissements et la pérennité de l'entreprise. Le directeur doit donc assurer l'équilibre financier dans le respect du meilleur rapport qualité – prix. L'exercice n'est pas simple et des arbitrages sont à faire en permanence au sein de l'entreprise impliquant un contrôle de gestion et une politique financière stricte.

Ces principaux risques sont supportés par l'entreprise délégataire selon un partage des responsabilités bien défini dans les contrats de délégation de service public, préservant la collectivité organisatrice de la mobilité et lui permettant ainsi de pouvoir conduire sa politique de mobilité, de ne pas être absorbée en permanence par la gestion du quotidien ce qui nuirait à la conduite de sa politique et de ne pas avoir à intégrer en interne dans les services de la collectivité des compétences idoines, compétences qui sont développées dans le secteur privé pour l'essentiel et assurant les collectivités d'une gestion performante par des entreprises dont c'est le métier et la compétence.

Conclusion sur le choix du mode de gestion

Chacun des modes de gestion présente ses avantages et ses inconvénients respectifs.

Toutefois, le critère essentiel de distinction est celui du partage des risques, sur les charges d'une part, et sur les recettes tarifaires, d'autre part.

En matière de transport public, les risques sur investissements sont rarement délégués.

Le choix entre gestion directe et gestion déléguée dépend également du souhait et de la capacité de la collectivité à s'impliquer dans la gestion et l'exploitation des transports publics. Jusqu'à présent, le SMT a délégué la gestion du réseau KARULIS-KETI par contrat de délégation de service public et les résultats obtenus par le délégataire répondent aux attentes du SMT.

La gestion en délégation de service public paraît ainsi souvent plus appropriée pour le transport en raison :

- Du transfert de la **gestion opérationnelle à un professionnel** notamment le personnel
- Du transfert du **risque commercial** à un partenaire
- De l'expertise d'entreprises spécialisées dans le domaine du transport de voyageurs et des **mobilités complexes**
- De l'innovation liée aux nouvelles mobilités, **à la digitalisation permise par leurs équipes de R&D et divers incubateurs de start-up**

En gestion déléguée, l'étendue de la mission de gestion, de commercialisation et d'exploitation du service confiée au prestataire (le délégataire), ainsi que les sujétions de service public qui lui sont imposées par l'autorité délégante (itinéraires des lignes, tarification, âge et équipement des véhicules, etc.) permettent ainsi le transfert de l'ensemble des risques précités sur le délégataire. La collectivité délégante lui verse en contrepartie une contribution financière forfaitaire qui correspond à une « subvention » destinée à équilibrer les charges et les produits d'exploitation.

La DSP reste le mode de gestion des transports publics le moins risqué et le moins onéreux compte tenu de la gestion complexe de l'exploitation, des risques techniques, sociaux et commerciaux et de la mutualisation des coûts et des compétences mise à disposition par les groupes de transport.

Le choix du mode de gestion repose au final sur les critères suivants :

- les critères techniques et de compétences,
- les critères portant sur les risques et la responsabilité,
- les critères financiers et de qualité du service.

Les caractéristiques du futur contrat de délégation de service public

Le lancement d'une procédure de renouvellement de DSP

La procédure de passation d'un contrat de délégation de service public fait l'objet d'une publicité et mise en concurrence, encadrée par les dispositions des articles L. 1411-1 et suivants et R. 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales ainsi que par les articles L. 3000-1 et suivants et R. 3000-1 et suivants du Code de la Commande Publique (IIIe partie du Code).

Après publication d'un avis d'appel public à la concurrence, la commission de délégation de service public est appelée à sélectionner les candidats auxquels les documents de la consultation seront transmis.

En DSP, le dossier de consultation des entreprises (DCE) comprend le règlement de consultation, le projet de contrat de DSP et le document programme ou cahier des charges.

Le document programme (cahier des charges) d'une DSP peut définir la nature et l'étendue des besoins de l'autorité délégante par des spécifications fonctionnelles, c'est-à-dire la définition d'objectifs à atteindre par le futur délégataire (articles L. 3111-1 et 2 du Code de la Commande Publique).

Ainsi, les documents de la consultation d'une DSP :

- Exposent l'ensemble des informations nécessaires sur le service actuel et sur ses perspectives d'évolution,
- Définissent le projet de transport attendu pour le futur avec les caractéristiques précises attendues en termes techniques, économiques et financières (définition des objectifs d'offre de transport de manière à prendre en compte les objectifs de développement durable dans leurs dimensions économique, sociale et environnementale),
- Définissent les objectifs à atteindre par les candidats,
- Déterminent les critères hiérarchisés de jugement des offres des candidats ; ils sont définis dans le règlement de la consultation par rapport aux objectifs assignés aux candidats.
- Sur ces bases, l'offre des candidats propose un projet global de réseau de mobilité (technique, économique, financier et contractuel), permettant de répondre aux besoins définis par le SMT en termes d'objectifs à atteindre (spécifications fonctionnelles).
- Le document programme se différencie en cela du cahier des charges du marché public qui lui définit les prestations à réaliser (spécifications techniques) à partir desquelles les candidats remettent un prix pour les prestations à réaliser. En effet, les candidats à une DSP, compte tenu de leur expertise en exploitation des transports, définissent les moyens qu'ils proposent de mettre en œuvre pour atteindre les objectifs en cause.

La commission de délégation de service public est ensuite appelée, après ouverture des plis à donner son avis sur les offres remises par les candidats.

Des négociations peuvent être engagées avec ceux-ci par le Président ou son représentant, de manière à améliorer les propositions techniques, économiques et financières des candidats.

A l'issue des négociations, le Président soumet au Conseil Syndical le résultat des négociations et propose de retenir tel ou tel candidat, et d'approuver le contrat de délégation de service public.

La durée minimale d'une procédure de passation d'une délégation de service public est d'un an à partir de la publication de l'avis de publicité. Il paraît difficile de raccourcir ce délai, sans que la qualité des offres, des négociations, et du contrat final n'en souffrent.

Le contexte évolutif du futur mode de gestion

Le futur mode de gestion prendra en compte :

- La mise en exploitation du BHNS KETI entre décembre 2028 et décembre 2031 :
 - La pré-exploitation de KETI de mai à fin novembre 2028
 - La ligne KETI 1 à partir de décembre 2028 (1er janvier 2029 par hypothèse)
 - Les lignes KETI 2 et 3 à partir de décembre 2030 (1er janvier 2031 par hypothèse)
- Le renouvellement de la flotte de véhicules :
 - Réhabilitation de 8 véhicules en 2025
 - Location de 15 véhicules en mars 2025 et arrivée au 1er juin 2025
 - Achat de 24 véhicules en janvier 2025 pour une arrivée au 1er juillet 2026
 - Plan de renouvellement des véhicules sur 3 ans à raison de 12 véhicules par an soit 36 véhicules
- Les équipements embarqués dans lesquels le SMT investit :
 - Le système billettique MATAWAN installé sur les lignes scolaires est étendu aux lignes commerciales en 2025
 - Le Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs (SAEIV) PYSAE acquis courant 2025 et à déployer sur les lignes commerciales et scolaires en tenant compte des nouvelles acquisitions de véhicules
 - Les cellules compteuses pour mesurer précisément la fréquentation notamment des scolaires et comparer la fréquentation réelle aux validations de titres, indispensables en cas de rémunération aux voyageurs.
 - L'application MaaS pour l'information en temps réel des usagers, l'achat de titres de transport, la réservation de transport à la demande, la location de vélos.
- La restructuration du réseau avec la hiérarchisation des lignes et la couverture territoriale des services de mobilité :
 - Lignes structurantes KETI
 - Lignes principales
 - Lignes secondaires à vocation scolaire ouvertes à tous (ex lignes scolaires collégiens et lycéens)
 - Lignes de transport scolaire des primaires
 - Transport à la demande (en heures creuses et heures frange en réutilisant les véhicules des lignes secondaires) pour les zones peu denses

- Transport à la demande en minibus sur des secteurs spécifiques (Jarry, Cocoyer...)

La restructuration du réseau autour des 3 lignes KETI va impliquer :

- La suppression des lignes faisant doublon y compris les lignes scolaires
- La réorganisation des lignes en rabattement sur les lignes KETI y compris les lignes à vocation scolaire
- La mise en place d'un transport à la demande de points d'arrêts à points de rabattement complétant les lignes régulières.

Une 1ère restructuration est attendue dès juillet-août 2026 pour les lignes pouvant être réorganisées dès le début du contrat notamment pour les lignes secondaires à vocation scolaire et y compris la fusion de services horaires à vocation scolaire dans des lignes principales.

Une 2ème restructuration est prévue pour juillet 2027 pour les lignes impliquant une réorganisation importante de la production et une campagne de communication et d'information forte qu'il serait difficile de mettre en œuvre dès juillet 2026.

Une 3ème restructuration aura lieu lors de la mise en service de la ligne KETI 1 en janvier 2029, puis des lignes KETI 2 et 3 en janvier 2031.

- Le passage à un réseau de transport global maillé couvrant tout le territoire, en restructurant les lignes scolaires et en les ouvrant à tous, permettant une optimisation des moyens et en développant l'offre de transport grâce aux économies réalisées.

Le périmètre de base de la future DSP

Le futur mode de gestion globalise tous les services de transport régulier urbains et scolaires, et les transports à la demande. Il intègre dès septembre 2026 les lignes à vocation scolaire et ouvertes à tous pour mieux optimiser les moyens et mettre à disposition une offre de transport pour tous, le transport à la demande en réutilisation de moyens qui vient compléter l'offre de lignes régulières et le transport des Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Le mode de gestion proposé est la Délégation de Service Public (DSP) qui transfère le risque sur l'opérateur de transport : risque sur la sécurité des personnes (agents et usagers), le risque financier commercial (rémunération par les recettes tarifaires des usagers y compris des scolaires), le risque industriel et technique.

Le périmètre du contrat de DSP comprendra pour chaque année du contrat :

- **Au 1er juillet 2026 :**

Les lignes régulières KARULIS : principales et structurantes

Les lignes de transport secondaires à vocation scolaire (ex lignes scolaires collèges et lycées) et ouvertes à tous dans la limite des places disponibles à partir du 5 juillet 2026 restructurées (après la fin de l'année scolaire 2025-2026)

Les lignes de transport des scolaires primaires

Le transport à la demande (TAD) de point d'arrêt à point de rabattement avec des horaires fixes d'arrivée et de départ ; l'itinéraire est élaboré en fonction des réservations.

Le transport par taxis collectifs sur des zones géolocalisées (Jarry, Cocoyer...)

Le transport des personnes à mobilité réduite (TPMR)

La promotion de la location de vélos en libre-service et location longue et moyenne durée

La promotion du covoiturage et autres mobilités partagées

- **Au 05 juillet 2027 :**

Les lignes régulières restructurées KARULIS : principales et secondaires

- **1^{er} janvier 2028 :**

Intégration du transport public de la CANBT : lignes régulières de transport urbain et le transport à la demande.

- **1^{er} janvier 2029 :**

La ligne de BHNS KETI 1

- **1^{er} septembre 2029**

Intégration du transport public de la CANBT pour les lignes à vocation scolaire et le transport des scolaires primaires.

- **1^{er} décembre 2031 (si l'option de + 1 an maximum est levée)**

L'ajout des lignes de BHNS KETI 2 et 3.

La DSP 2026-2030 a pour objectif d'optimiser l'offre de transport public

- En restructurant le réseau actuel pour l'optimiser et réaffecter les moyens au bénéfice du développement de l'offre de service.
- En intégrant la ligne KETI 1 dans l'exploitation en 2029 et en préparant l'arrivée du BHNS
- En restructurant le réseau de transport pour préfigurer le BHNS et en mettant en place les outils de pilotage.
- En laissant le temps aux entreprises de transport de se structurer en conséquence.

La DSP permettra de :

- ⇒ Restructurer le réseau de bus avec hiérarchisation des lignes et couverture du territoire en offre de mobilité (loi LOM) :
- En transformant les lignes scolaires collèges et lycées en lignes secondaires
 - En fusionnant les lignes scolaires faisant doublon entre elles et en intégrant des services à vocation scolaires dans des lignes commerciales avec lesquels ils sont en doublon
 - En organisant des correspondances garanties des différents services avec les lignes principales
 - En mettant en œuvre du TAD par réutilisation des véhicules des lignes secondaires
 - En intégrant du transport à la demande par les taxis collectifs sur des secteurs géolocalisés (desserte de zones d'activités type Jarry, de zones d'habitat diffus type Cocoyer)
 - En maintenant des lignes scolaires pour les primaires les plus performantes possibles.
- ⇒ Renouveler la flotte de véhicules de 2025 à 2028
- ⇒ Equiper l'intégralité des véhicules en systèmes embarqués :
- Système billettique sur toutes les lignes du réseau en 2025
 - Système d'Aide à l'Exploitation et à l'information des voyageurs (SAEIV) dès juin 2025
 - Cellules compteuses (fréquentation, rémunération au voyage...)
 - MaaS pour une application intégrant tous les modes de transport, les taxis, les parkings...
- ⇒ Mettre en place des dépôts et des aires de stationnement des véhicules (patrimoine du SMT) :
- 2 dépôts, avec VRD faits, évacuation des eaux, normes respectées ; atelier couvert et respectant les normes ; cuve gazole, tunnel de lavage, recharges électriques de véhicules
 - Des aires de stationnement des véhicules permettant l'optimisation de la production.
- ⇒ Pré-exploiter le BHNS KETI de juillet à décembre 2028
- Mise en exploitation du Poste Central de Commande
 - Gestion de l'arrivée des bus articulés KETI
- ⇒ Exploiter la ligne KETI 1 en janvier 2029

Cette DSP permet ainsi :

- de gérer durant 4 ans et 6 mois un réseau restructuré et préfigurant le futur réseau avec BHNS
- de se préparer à l'exploitation du BHNS, de monter en puissance et en expertise et savoir-faire (formation, montée en expertise, organisation, structuration) pour ce faire.
- D'intégrer l'exploitation de la ligne KETI 1 du BHNS en 2029
- De lancer en 2030 la procédure de renouvellement du contrat en disposant de l'expérience d'une année d'exploitation du BHNS (2029).

A noter que le Déléataire sera en charge du transport des scolaires sur des lignes régulières ouvertes à tous (hormis pour les primaires qui resteront sur des circuits dédiés) ce qui impliquera que le futur délégataire travaille en coopération avec les entreprises du secteur, dans le cadre de sous-traitance / co-traitance avec une mise en concurrence et des partenariats négociés avec conventions.

Si l'exploitation de la ligne de BHNS KETI 1 est décalée d'un an, l'autorité délégante aura la possibilité de lever l'option de prolongation du contrat d'un an maximum pour avoir une année d'exploitation de KETI avant l'échéance du contrat de DSP.

La prochaine procédure de mise en concurrence sera en 2030 (ou 2031 si l'option de prolongation d'un an maximum est levée)

Le futur contrat de DSP (si ce mode de gestion est retenu) entrera en vigueur hypothétiquement le 1er janvier 2031 (ou 2032 si le précédent contrat est levé) et intégrera l'exploitation des 3 lignes KETI et la 2^e restructuration du réseau KARULIS avec les 3 lignes KETI.

La durée de la future DSP (4 ans et 6 mois + Option d'un an de prolongation maximum)

La future DSP sera d'une durée de 4 ans et 6 mois pour la gestion du réseau dans sa globalité avec une entrée en vigueur au 1er juillet 2026 et une échéance au 31 décembre 2030.

Cette durée de 4 ans et 6 mois permet au SMT :

- D'intégrer la mise en exploitation de la ligne KETI 1 prévue au 1er janvier 2029 et permet de pouvoir ainsi connaître son coût réel d'exploitation et son potentiel commercial afin de pouvoir réajuster l'équilibre financier du contrat de DSP suivant en conséquence avec les 2 autres lignes KETI 2 et KETI 3.
- De mettre en œuvre dans le cadre du contrat son projet de mobilité et de renouveler son projet tous les 5 à 6 ans.

Une prolongation d'un an maximum est envisagée jusqu'au 31 décembre 2031 ; elle permettra de gérer le cas échéant un décalage dans la mise en exploitation de la ligne KETI 1.

L'année 2032 est une année d'élections ; une procédure de mise en concurrence des entreprises avec avis de publicité durant cette période est difficile à envisager.

Une durée plus longue aurait un impact financier sur la contribution à la charge de l'autorité délégante par le jeu de l'indexation annuelle de la contribution.

Quant aux investissements, ils étant réalisés et financés par le SMT ; les biens mis à disposition sont des biens de retour, la durée du contrat n'a ainsi pas d'impact sur l'amortissement des biens car l'amortissement des biens est porté par le SMT et calé sur la durée de vie des biens.

Les objectifs assignés au futur délégataire

Les objectifs généraux poursuivis par le SMT pour la prochaine procédure sont :

- Mettre en œuvre un réseau de transport public unique intégrant de manière maillée transports collectifs et modes actifs et partagés (vélos, covoiturage, autopartage...) sur l'ensemble du ressort territorial
 - Mailler les lignes de transport collectif en un réseau unique et global associant la location de vélos et le covoiturage dans la chaîne des déplacements
 - Hiérarchiser les lignes en fonction de la demande (BHNS, lignes structurantes, lignes principales, lignes secondaires, transport à la demande)
 - Gérer et garantir les correspondances horaires notamment avec les lignes de BHNS
 - Desservir les zones d'emplois, la gare et le Centre Hospitalier Universitaire en proposant des services calés sur les horaires de travail et de trains
 - Desservir les zones périurbaines et rurales
 - Restructurer les lignes à vocation scolaire avec la desserte par car pour en améliorer la performance en termes de réduction des temps de parcours, des moyens mis en œuvre et donc des coûts
 - Développer la location de vélos en longue durée et en libre-service ainsi que le covoiturage en partenariat avec les entreprises par une politique de promotion et d'actions commerciales efficaces
 - Proposer des liaisons directes avec le moins de correspondances possibles et des temps de parcours les plus courts possibles
 - Mettre en place en complément des lignes régulières un service flexible de ramassage aux arrêts en zone rurale et périurbaine en rabattement sur les points centraux et stratégiques du territoire avec des horaires fixes d'arrivée et de départ.
- Faciliter les déplacements des usagers avec :
 - Une information en temps réelle et efficace pour les voyageurs
 - Une application MaaS assurant l'information, le calcul d'itinéraires, la vente de titres de transport, la réservation du TAD, la location de vélos
 - Une information aux points d'arrêts par QR Code, sur le site Internet dédié au réseau KETI – KARULIS avec une boutique en ligne pour l'achat de titres, le calcul d'itinéraires, la location de vélos, la réservation du TAD.
- Proposer une tarification attractive et juste pour les usagers

- Mettre en œuvre une politique d'actions commerciales offensive.
- Poursuivre le développement de la fréquentation et des recettes
- Maîtriser la contribution financière forfaitaire.
- Proposer un plan d'investissements avec le renouvellement des matériels roulants et des équipements innovants pour faciliter l'usage et mieux suivre la fréquentation.

Sur la base de ces objectifs, les candidats devront proposer un réseau de mobilité adapté aux besoins de déplacement,

Les critères seront hiérarchisés.

Les prérogatives du SMT, Autorité délégante

L'Autorité délégante, organisatrice des transports :

- Définit la politique de mobilité (transports publics et modes actifs),
- Arrête la consistance des services,
- Fixe ou homologue les tarifs,
- Réalise et finance les investissements,
- Verse une contribution financière forfaitaire au délégataire,
- Contrôle le service délégué (bonne exécution du contrat, résultats conformes aux engagements pris par le délégataire), suit l'évolution du service public (analyse des résultats d'exploitation par rapport aux objectifs), et exerce son droit d'audit permanent.

Les obligations du délégataire

Le délégataire a pour missions principales :

- De gérer le réseau de mobilité (transport collectif et modes actifs et partagés), en atteignant les objectifs qui lui sont assignés ;
- Proposer et mettre en œuvre le projet de réseau restructuré,
- D'assumer la gestion du personnel et la responsabilité des opérations de transport ;
- De veiller au bon état de fonctionnement des biens nécessaires à l'exploitation, y compris les biens mis à sa disposition (entretien et maintenance) ;
- De se rémunérer sur les recettes commerciales et notamment la vente des titres de transports ;
- De commercialiser les services auprès du public ;
- D'assurer le marketing et la promotion du service ;
- De rendre compte mensuellement et annuellement à l'Autorité Organisatrice des conditions d'exploitation (km commerciaux effectués, voyageurs, tarifs, recettes, incidents d'exploitation...), de la qualité du service rendu et de l'équilibre financier de l'exploitation (compte d'exploitation de la DSP), et répondre à toute demande de l'autorité délégante formulée dans le cadre de son droit d'audit permanent.

Rémunération du délégataire

L'exploitation de la délégation s'effectue aux risques et périls du délégataire.

Le délégataire devra se rémunérer directement auprès des usagers (recettes du trafic), suivant des tarifs qui seront fixés dans la convention.

Une rémunération au voyage réalisé est envisagée pour les services à vocation scolaire

Une contribution financière forfaitaire sera par ailleurs versée par le SMT, Autorité délégante, en contrepartie des sujétions tarifaires et de service public imposées au délégataire.

Le montant annuel de cette contribution financière forfaitaire sera arrêté à partir des engagements financiers du délégataire sur les prévisions de charges et de recettes. Ces éléments financiers seront négociés durant la procédure de consultation.

Les options

Des options pourront être demandées aux candidats pour les éléments de la politique des transports que l'Autorité délégante n'est pas certaine de mettre en œuvre durant le contrat et/ou pour lesquels elle a besoin d'éléments pour prendre sa décision.

Les candidats devront alors remettre une offre pour chacune des options demandées, dans la forme demandée dans le règlement de consultation et selon le contenu exposé dans le document programme.

Les options n'engagent pas la collectivité.

Les options envisagées à ce stade sont :

- Option 01 : Le réseau de transport public de la CA Nord Grande Terre
- Option 02 : Le réseau de transport public de la CC Marie Galante (y compris le transport des scolaires) et le TAD
- Option 03 : Le réseau de transport public de la CA Grand Sud Caraïbes
- Option 04 : La location de vélos en libre-service (au cas où)
- Option 05 : La location moyenne et longue durée de vélos (au cas où)
- Option 06 : Le covoiturage (au cas où)
- Option 07 : La prolongation de 1 an maximum du contrat de DSP.

Les variantes

Les candidats pourront proposer des variantes par rapport au programme de consultation : il s'agit de propositions permettant, selon les candidats, d'obtenir de meilleurs résultats.

Contrôles

Le SMT disposera d'un droit d'audit et de contrôle permanent sur l'exercice par le délégataire de sa mission : ainsi, pour satisfaire aux exigences de l'article L. 1411-3 du Code général des collectivités territoriales, le délégataire devra remettre chaque année à Le SMT un compte-rendu technique, un compte-rendu financier, un rapport comportant l'ensemble des éléments nécessaires à l'appréciation par le délégant des conditions d'exploitation du réseau, de la qualité du service ainsi que de son évolution, ainsi qu'un compte d'exploitation.

Par ailleurs, Le SMT disposera du droit de contrôle sur pièces, aux fins de vérification des renseignements donnés par le délégataire dans les documents énumérés ci-dessus.

Le planning d'intégration des services de transport et d'échéance des contrats et marchés publics

Le planning d'intégration des services dans le futur mode de gestion prend en compte :

- Les échéances de contrats de DSP et de marchés publics de transport en cours
- L'intégration de la CANBT dans le SMT courant 2025 et l'échéance de ses contrats et marchés en cours
- Les échéances électorales durant lesquelles une procédure de mise en concurrence est difficile (avis de publicité publiés, implication des élus)
- La mise en exploitation de la 1ère ligne KETI qui va impliquer une mobilisation forte du SMT (élus et services) et du délégataire de transport

	0,5	1	2	3	4	5	6
	2026 (1er Juillet à fin décembre)	2027	2028	2029	2030	2031	2032
	Elections municipales MARS 2026						Elections municipales MARS 2032
KETI Mise en exploitation	Restructuration des lignes scolaires en secondaires en 2026 et mise en place du réseau travaux	réseau global restructuré : juillet 2027		Exploitation KETI Ligne 1			Exploitation KETI Lignes 2 & 3
Contrat Juillet 2026 - 30 décembre 2030 (4 ans et 6 mois) & Option + 1 an maximum	Entrée en vigueur du futur contrat de DSP			Exploitation KETI Ligne 1 - année pleine	Exploitation KETI Ligne 1 - année pleine / Procédure de renouvellement DSP	Nouveau contrat au 1er janvier 2031	
Scénario 2 si option + 2 ans				Exploitation KETI Ligne 1 - année pleine	Exploitation KETI Ligne 1 - année pleine	Exploitation KETI Ligne 1 - année pleine / Procédure de renouvellement DSP	Nouveau contrat au 1er janvier 2031
Lignes principales CAP EXCELLENCE et RIVIERA (ex DSP STAC)		Juillet 2027 : Lignes principales restructurées					
Poursuite des marchés publics de transport scolaire jusqu'à la fin de l'année scolaire le 04 juillet	Lignes secondaires à vocation scolaire CAP EXCELLENCE et RIVIERA du LEVANT (ex Marchés Publics échus en juillet 2026)	Juillet 2027 : Lignes secondaires restructurées					
Poursuite des marchés publics de transport scolaire jusqu'à la fin de l'année scolaire le 04 juillet	Lignes de ramassage scolaire dédiées aux primaires (à partir de la rentrée scolaire de septembre)						
Transport à la demande de Pointe à Pitre vers la zone d'activité de JARRY et vers la zone de							
CANBT			Janvier 2028 : Intégration du transport public de la CANBT : TU et TAD avec restructuration	Juillet 2029: Intégration des lignes secondaires à vocation scolaire de la CANBT avec restructuration			
CANBT				Septembre 2029 : CANBT Ligne de ramassage scolaire dédiées aux primaires			

Source : Contrats Montants V3.xls

Le futur mode de gestion du réseau de mobilité du SMT

Au regard des éléments qui précèdent, et notamment :

- De l'intérêt de transférer les risques, tant industriels que commercial, social et financier,
- Des coûts de transition importants en cas de changement de mode de gestion,
- De la satisfaction apportée aujourd'hui par la gestion déléguée, quelles que soient par ailleurs les possibilités d'amélioration
- De la restructuration du réseau dans sa globalité en termes de services et étendu en termes de territoire
- De la mise en exploitation des lignes de BHNS KETI

Le SMT décide :

- De choisir la gestion du réseau de KARULIS en délégation de service public pour les transports collectifs
- De poursuivre la gestion des mobilités actives (location de vélos) et partagées (covoiturage) en régie directe.

Toutefois le SMT ne s'interdit pas durant le contrat de DSP de confier au futur délégataire la gestion en tout ou partie des mobilités actives et partagées.

Calendrier de la procédure du choix du délégataire

La procédure de choix du délégataire est définie aux articles L 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales.

Elle est constituée des principales étapes suivantes :

- Une fois la décision prise par le Conseil Syndical sur le principe de délégation de service public, une publicité est réalisée dans un journal d'annonces légales ainsi que dans une revue spécialisée du secteur d'activités concerné, permettant la présentation de plusieurs candidatures concurrentes (**Mi-Avril 2025**)
- Un mois au minimum après la parution de la dernière en date des insertions, a lieu la clôture de la réception des candidatures (**Fin Juin 2025**)
- La Commission de délégation de service public ouvre les plis et dresse la liste des candidats agréés (**Fin Juin 2025**)
- Le Dossier de Consultation des Entreprises (DCE) est adressé aux candidats agréés par la commission (**Début Juillet 2025**)
- La Commission réceptionne les offres des candidats dans un délai de 5 mois, ouvre les plis, analyse les offres et émet un avis motivé sur les offres (**Novembre 2025**)
- L'autorité habilitée à signer la future convention (Président du SMT) engage les négociations avec les candidats (**Décembre à Mars 2026**)
- A l'issue des négociations, le Président établit un rapport sur le choix du délégataire (**Avril 2026**)

- Ce rapport ainsi que les motifs du choix du candidat retenu sont adressés aux membres du Conseil Syndical avec un délai minimum de quinze jours avant la date de la délibération à intervenir (Mai 2026)
- Le Conseil Syndical se prononce alors sur le choix du délégataire et sur le contrat de délégation (Mai 2026)
- L'autorité habilitée à signer la convention signe le contrat après l'accomplissement des différentes formalités obligatoires (Juin 2026)
- L'entrée en vigueur du futur contrat de DSP est prévue pour le 01 juillet 2026

Conclusion

Au vu de ce qui vient d'être exposé, il vous est proposé de :

- Décider de **déléguer la gestion du service public de la mobilité urbaine** (Transport collectif et modes actifs de déplacements) **du SMT, au travers d'une convention de délégation de service public pour une durée de 4 ans et 6 mois, du 1er juillet 2026 et au 31 décembre 2030** en application des articles L 1411-1 et suivants et R 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,
- Approuver les caractéristiques du futur contrat et des prestations à assurer par le délégataire, telles qu'elles sont définies dans le présent rapport.

Le détail des missions déléguées et l'ensemble des obligations du délégataire feront l'objet d'une description détaillée lors de l'établissement du dossier de consultation des entreprises et seront définis précisément au cours de la procédure de passation du contrat définie ci-dessus.

Les candidats seront agréés après publication d'un avis d'appel public à la concurrence.

Le Président engagera les négociations avec les candidats agréés après avis de la commission de délégation de service public sur leurs propositions.

L'approbation du choix du délégataire ainsi que du futur contrat sera proposée par le Président au Conseil Syndical à l'issue de la procédure de mise en concurrence.

Le comité syndical,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment ses articles L 1411(1 à L 1411-18 et 1413-1,

Vu le Code de la Commande Publique et notamment sa III^è partie relative aux concessions

Vu le rapport sur le choix du mode de gestion et de présentation du projet de délégation de service public, décrivant les caractéristiques des missions que doit assurer le délégataire, annexé à la présente délibération ;

Considérant l'exposé de Monsieur le Président ;

Il ressort du rapport ci-annexé que la Délégation de Service Public proposée constitue la solution la plus adaptée à l'exploitation du réseau de mobilité du SMT, afin de préserver au mieux les intérêts de la collectivité et des usagers, sur les plans techniques, économiques et financiers notamment, et de permettre de conduire une politique de mobilité ambitieuse et efficace.

Après avoir délibéré, à la majorité, le Conseil Syndical à l'unanimité

DECIDE :

- D'approuver le principe de la Délégation de Service Public pour l'exploitation du réseau de transports collectifs, actifs et partagés selon les modalités exposées dans le rapport de présentation ci-annexé ;
- D'approuver les caractéristiques essentielles des missions que devra assurer le délégataire, détaillé au sein du rapport de principe joint ;
- D'autoriser le Président à engager et conduire la procédure, à prendre toutes les mesures nécessaires à sa mise en œuvre et bonne exécution et notamment à négocier après avis de la Commission de Délégation de Service Public, les propositions recueillies à la suite de la mise en concurrence, étant entendu que la délégation définitive fera l'objet d'une délibération ultérieure après présentation du dossier au Conseil Syndical.
- D'autoriser le Président ou les Vice-Présidents à signer tout document utile à la mise en œuvre de la présente délibération.
- Délibéré et adopté en séance les dits jours, mois et an.

Fait à Baie-Mahault, le 23 avril 2025

Le Président,

Georges DAUBIN

