



Pôle Mobilités, Infrastructures et Ports

Direction des services de transport

Rapport de gestion

Choix du mode de gestion du service public de transport interurbain et scolaire de voyageurs de la Région Hauts-de-France pour les contrats renouvelés en septembre 2027 (Aire Urbaine Centrale, Cambrésis-Solesmois, Avesnois, Grand Amiénois Grand Roye, Santerre-Haute Somme)

Sommaire

1.	Objet	4
A.	Conventionnement actuel	4
B.	Démarche d'harmonisation	4
2.	Nouvelle organisation géographique et contractuelle régionale	5
3.	Périmètres Régionaux de Mobilité concernés en 2027	7
A.	Le PRM Aire Urbaine Centrale	7
B.	Le PRM Cambrésis-Solesmois	8
C.	Le PRM Avesnois	8
D.	Le PRM Grand Amiénois Grand Roye	9
E.	Le PRM Santerre – Haute Somme	10
4.	Choix du mode de gestion	11
A.	Les modes de gestion envisageables	11
i.	La gestion directe	11
ii.	La gestion externalisée	11
B.	Les motifs de choix du recours au mode de gestion	13
i.	Mode de gestion délégué en concession de service public (DSP)	13
ii.	Mode de gestion en marché public	14
iii.	Synthèse	14
5.	Caractéristiques contractuelles des délégations de service public	15
A.	Les rôles	15
B.	Le contrôle de l'autorité délégante	15
C.	Les sanctions	16
i.	Sanctions pécuniaires : pénalités	16
ii.	Sanctions coercitives : l'exécution d'office et la mise en régie provisoire	16
iii.	Sanction résolutoire : la déchéance	16
D.	Durée des contrats de concession de service public	16
E.	Mode de rémunération et risque assumé par les concessionnaires	16
i.	Mode de rémunération	16
ii.	Transfert du risque d'exploitation au concessionnaire	17
F.	Fin du contrat	17
6.	Caractéristiques techniques de la concession de service public	17
A.	Structuration du réseau	17
B.	Spécifications techniques de la prestation déléguée	18
iii.	Systèmes embarqués d'information voyageurs et billettique (SAEIV)	18

iv.	Accessibilité des véhicules.....	18
v.	Age des véhicules	19
vi.	Verdissement du parc.....	19
vii.	Autres équipements	19
7.	Les impacts en termes de ressources humaines de la collectivité.....	19
8.	Procédure de la concession de service public (DSP)	20

1. Objet

A. Conventionnement actuel

En vertu des compétences confiées par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 et la loi du 22 juillet 1983, les départements étaient responsables de l'organisation du transport public routier non-urbain de personnes ainsi que du transport scolaire.

Sur ce fondement, les départements assuraient la mission d'Autorité Organisatrice des Transports (AOT) par l'intermédiaire de leurs réseaux dédiés.

Conformément à la loi NOTRe, les compétences de transport interurbain et de transport scolaire ont été transférées intégralement à la Région Hauts-de-France, le 1er septembre 2017. Les travaux de renouvellement des contrats actuels ont été poursuivis à partir de cette date, sur la base d'un important travail de préparation déjà entrepris par la Direction des transports départementaux.

Les contrats de transports du réseau régional interurbain et scolaire renouvelés par la Région entre 2019 et 2021 et actuellement en cours d'exécution arriveront à échéance en août 2027, pour les quatre CSP¹ du Nord (59) et les trois marchés publics de la Somme (80), et en août 2029, pour les quatre CSP de l'Oise (60) et les huit CSP du Pas-de-Calais (62). Le COSP² conclu avec la Régie Régionale des Transports Hauts-de-France (services sur le 02 et le 62) se verra complété des six marchés de l'Aisne (02) à leur échéance en septembre 2027, l'échéance du COSP est portée en décembre 2029.

B. Démarche d'harmonisation

Dans un contexte d'harmonisation des pratiques à l'échelle régionale, insufflé par les travaux dans le cadre de l'application territoriale de la Loi d'Orientation des Mobilités, le renouvellement des contrats à l'horizon 2027 se voit élaboré en lien avec les travaux réalisés sur les bassins de mobilité. C'est pourquoi la géographie des prochains contrats routiers est pensée en fonction de ces bassins et des ressorts territoriaux actuels et à venir des Autorités Organisatrices de la Mobilités Urbaines, et non plus circonscrite aux limites départementales historiques.

Il appartient désormais à la Région Hauts-de-France de déterminer les contours du service public de transport interurbain et scolaire et les modes de gestion à recourir pour assurer l'exécution de ces contrats, à compter de septembre 2027.

Dans ce contexte et pour une partie des contrats devant être renouvelés en septembre 2027, la Région souhaite déléguer la gestion du service public de transport interurbain et scolaire sous la forme de contrats de concession.

Dès lors, selon l'article L.1411-4 du Code général des collectivités territoriales, le Conseil régional doit se prononcer sur le principe de toute concession de service public et statue au vu d'un rapport présentant les caractéristiques des prestations que doit assurer le concessionnaire après l'avis de la Commission Consultative des Services Publics Locaux (ci-après « CCSPL ») ;

Le présent rapport reprend :

- La présentation de la nouvelle organisation géographique et contractuelle régionale ;
- L'exposé des modes de gestion possibles et les choix retenus ;
- La présentation des caractéristiques des prestations que devront assurer les futurs concessionnaires pour le service public de transport interurbain et scolaire, sous administration régionale, à compter de septembre 2027 ;
- La demande de procédure.

¹ CSP : Concession de service public

² COSP : Contrat d'objectif de service public

2. Nouvelle organisation géographique et contractuelle régionale

La Loi d'Orientation des Mobilités (ci-après « LOM »)³, repose sur plusieurs principes fondamentaux, notamment la promotion d'une mobilité durable, efficace et équitable, l'amélioration de la qualité de service et la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

La LOM encourage la coordination des politiques de transport, la prise en compte des besoins des usagers et la définition de stratégies adaptées. La LOM prévoit également la définition de bassins de mobilité, qui sont des zones géographiques dans lesquelles les besoins de déplacement sont pris en compte de manière coordonnée, pour améliorer la qualité de service et réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Ces principes ayant été travaillés à l'échelle régionale et les bassins de mobilités étant identifiés, la stratégie de découpage des futurs périmètres contractuels routiers doit s'appuyer sur ces bassins afin de maintenir le cadre de cohérence territoriale imposé par la LOM.

C'est dans cette dynamique que s'est inscrite la stratégie de planification technique des futurs contrats routiers et que dans le cadre des groupes de travail internes aux services, ont été identifiés les Périmètres (contractuels) Régionaux de Mobilités (ci-après « PRM ») en fonction des bassins de mobilités, des ressorts territoriaux actuels et à venir des Autorités Organisatrices de la Mobilité Urbaines et des travaux de coordination menés avec les organisations des secteurs d'enseignement.

Sont alors prévus les 12 PRM suivants⁴ :

- PRM Aire Urbaine Centrale (AUC)
- PRM Cambrésis-Solesmois (CAS)
- PRM Avesnois (AVE)
- PRM Grand Amiénois Grand Roye (GAR)
- PRM Santerre-Haute Somme (SHS)
- PRM Littoral Nord (LIN)
- PRM Littoral Sud (LIS)
- PRM Arrageois (ARA)
- PRM Beauvaisis (BVS)
- PRM Compiégnois (COM)
- PRM Creillois Crépynois (CRE)
- PRM Aisne (AI)

³ La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, publiée au Journal Officiel du 26 décembre 2019, constitue un cadre juridique fondamental pour l'organisation des transports en France, en vertu de l'article L. 1211-1 du Code des transports, qui définit les principes de la politique des transports.

⁴ Cartographie de principe des PRM (pouvant être modifiée pour les échéances de début de contrat à 2028 et 2029)

Figure 1 - Cartographie de principe des PRM



3. Périmètres Régionaux de Mobilité concernés en 2027

Comme évoqué dans l'objet, les contrats seront renouvelés en plusieurs temps, du fait de leurs échéances actuelles. Le présent rapport sur les choix des modes de gestion concerne les cinq PRM ci-après : Aire Urbaine Centrale, Cambrésis-Solesmois, Avesnois, Grand Amiénois Grand Roye, Santerre-Haute Somme. Les autres PRM voyant leur début d'exécution en 2028 et en 2029, feront l'objet d'un rapport circonstancié en temps utile.

A. Le PRM Aire Urbaine Centrale

Ce périmètre voit son **début d'exécution pour la rentrée scolaire de de 2027 / 2028** et reprend la géographie de l'ex. périmètre 59-2 « Pévèle » avec une reprise des services convergents vers la Métropole Européenne de Lille (MEL) de l'ex. 59-1 « Flandres ». Ce PRM se verra, au 1^{er} septembre 2029, affecté d'une autre partie correspondant aujourd'hui au périmètre 62-5 « Béthune ».

L'objectif dans la construction de ce PRM consiste à piloter sous une même gouvernance l'intégralité de l'offre routière régionale qui a vocation à desservir la MEL ainsi que celle en frange de ce territoire en complémentarité de l'offre ferroviaire. Aussi, cela permettra de doter la Région d'un outil efficace pour répondre aux futurs enjeux de développement d'un Service Express Régional Métropolitain en y intégrant l'offre routière.

Le territoire projeté est d'un tissu urbain dense représentant un bassin de population de 2 196 708 habitants autour de 8 établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et 346 communes (soit 6 348 habitants en moyenne par commune) avec la composition suivante :



8 EPCI	Population	Nombre de communes		
		Total	Nord	Pas-de-Calais
Métropole Européenne de Lille	1 194 040	95	95	0
CA de Béthune-Bruay, Artois-Lys Romane	275 736	100	0	100
CA de Lens - Liévin	242 591	36	0	36
CA Douais Agglo	148 901	35	35	0
CA d'Hénin-Carvin	126 133	14	0	14
CC Pévèle-Carembault	98 918	38	38	0
CA Cœur d'Ostrevent	70 247	20	20	0
CC Flandre Lys	40 142	8	4	4
Total	2 196 708	346	192	154
Poids régional		9.15%		
3 782 communes		AOM de droit		
5 998 916 habitants		AOM créées avec la LOM		
		Région AOM de substitution		

Outre les services à dominante scolaire, l'offre se structurera autour d'une trentaine de lignes commerciales (principalement orientées sur la MEL mais également sur les autres pôles urbains permettant un maillage fin inter AOM), dans la continuité de l'offre actuelle constatée en 2025 sur les lignes commerciales structurantes :

Le ratio projeté de l'usage commercial et scolaire à l'échelle de ce territoire est de, respectivement, 20.59 % et 79.41 % soit une dynamique commerciale importante pour un réseau interurbain avec un fort potentiel de développement de l'usage commercial eu égard aux enjeux de ce territoire permettant d'orienter sur un mode de gestion avec une marge de manœuvre et de risque pour le futur titulaire. Aussi il sera challengé sur sa capacité à proposer des offres attractives favorisant le report modal sur ce territoire.

Périmètre	Validations commerciales	Validations scolaires	Total (hors validations "urbains")
59-2 Pévèle	494 052	1 762 514	2 256 566
	21.89%	78.11%	
62-5 Béthune - Bruay	6 619	168 105	174 724
	3.79%	96.21%	
	500 671	1 930 619	2 431 290
	20.59%	79.41%	

B. Le PRM Cambrésis-Solesmois

Ce périmètre voit son **début d'exécution pour la rentrée scolaire 2027 / 2028** et reprend la géographie de l'ex. périmètre 59-3A « Cambrésis-Solesmois » avec une reprise des services « sortants » de l'ex. 59-4 « Avesnois », c'est-à-dire l'intégralité des services (scolaires ou commerciaux) dont la desserte va au-delà des limites de l'arrondissement d'Avesnes.

Ce PRM sera articulé autour des pôles urbains du Sud Valenciennais, de Cambrai et des pôles urbains secondaires de Caudry et Le Cateau-Cambrésis.

Le territoire projeté est d'un tissu périurbain représentant un bassin de population de 428 069 habitants autour de 4 EPCI et 143 communes (soit 2 993 habitants en moyenne par commune) avec la composition suivante :



4 EPCI	Population	Nombre de communes	
		Total	Nord
CA Valenciennes Métropole	191 885	35	35
CA de la Porte du Hainaut	158 351	47	47
CA du Caudrésis et du Catésis	63 265	46	46
CC du Pays Solesmois	14 568	15	15
	428 069	143	143
Poids régional			
3 782 communes			
5 998 916 habitants			
	7.14%	3.78%	
			AOM de droit
			AOM créées avec la LOM
			Région AOM de substitution

Outre les services à dominante scolaire, l'offre se structurera autour d'une vingtaine de lignes commerciales, orientées sur les noyaux urbains que constituent les agglomérations de Cambrai et Valenciennes et le binôme des communes « centres » de Caudry et Le Cateau, dans la continuité de l'offre actuelle constatée en 2025 sur les lignes commerciales structurantes :

Le ratio projeté de l'usage commercial et scolaire à l'échelle de ce territoire est de, respectivement, 42.67 % et 57.33 % soit une dynamique commerciale très importante et exceptionnelle pour un réseau interurbain. Ce taux structurant d'usagers commerciaux sur le réseau permet d'envisager un mode de gestion en capacité d'inciter le futur titulaire à poursuivre et amplifier cette dynamique.

Périmètre	Validations commerciales	Validations scolaires	Total (hors validations "urbains")
59-3	434 568	583 911	1 018 479
Cambrésis Solesmois	42.67%	57.33%	

C. Le PRM Avesnois

Ce périmètre voit son **début d'exécution pour la rentrée scolaire 2027 / 2028** et reprend la géographie de l'ex. périmètre 59-4 « Avesnois » avec un transfert de ses services inter-AOM au PRM Cambrésis-Solesmois dans la projection de transférer ce PRM à l'éventuelle future AOMU en cours de réflexion sur ce territoire.

Ce PRM sera donc structuré sur l'intégralité des services commerciaux et scolaires qui sont réalisés à 100% au sein de l'arrondissement d'Avesnes desservant le pôle urbain de Maubeuge à partir du Sud de l'Avesnois.

Le territoire projeté est d'un tissu rural mais constitué de communes centre bourgs denses, représentant un bassin de population de 224 325 habitants autour de 4 EPCI et 150 communes (soit 1 495 habitants en moyenne par commune) avec la composition suivante :



4 EPCI	Population	Nombre de communes	
		Total	Nord
CA Maubeuge Val de Sambre	122 909	43	43
CC du Pays de Mormal	48 132	52	52
CC Cœur de l'Avesnois	28 870	43	43
CC du Sud Avesnois	24 414	12	12
	224 325	150	19
Poids régional			AOM de droit
3 782 communes		3.74%	AOM créées avec la LOM
5 998 916 habitants		3.97%	Région AOM de substitution

Outre les services à dominante scolaire, l'offre se structurera autour d'une vingtaine de 20 lignes commerciales, orientées vers l'agglomération de Maubeuge, et également le Sud Avesnois à fort enjeu de désenclavement :

Le ratio projeté de l'usage commercial et scolaire à l'échelle de ce territoire est de, respectivement, 30.85 % et 69.15 % soit une dynamique importante pour ce type de territoire. Ce taux important d'utilisateurs commerciaux sur le réseau permet d'envisager un mode de gestion qui conduira le futur titulaire à poursuivre et amplifier cette dynamique, d'autant que de forts enjeux de développement de la mobilité sont prégnants sur ce territoire.

Périmètre	Validations commerciales	Validations scolaires	Total (hors validations "urbains")
59-4	246 031	551 592	797 623
Avesnois	30.85%	69.15%	

D. Le PRM Grand Amiénois Grand Roye

Ce périmètre voit son **début d'exécution pour la rentrée scolaire 2027 / 2028** et reprend la géographie de l'ex-périmètre 80-2 « Amiénois ».

Ce périmètre correspond au territoire du Pôle métropolitain du Grand Amiénois (8 EPCI) qui avait manifesté lors du dernier conventionnement de 2019 une intention de reprendre en compétence les transports de son ressort territorial. Un contrat englobant l'ensemble des transports de ce territoire en faciliterait son éventuel transfert.

Le territoire projeté prend appui sur l'agglomération d'Amiens Métropole en pôle central, composé sur sa deuxième couronne par des communes de faible densité représentant un bassin de population de 380 650 habitants autour de 8 EPCI et 466 communes (soit 816 habitants en moyenne par commune) avec la composition suivante :



8 EPCI	Population	Nombre de communes	
		Total	Somme
CA Amiens Métropole	182 854	39	39
CC Somme Sud-Ouest	38 045	119	119
CC du Territoire Nord Picardie	30 818	65	65
CC du Pays du Coquelicot	27 909	65	65
CC Nièvre et Somme	27 719	36	36
CC du Val de Somme	26 501	33	33
CC du Grand Roye	25 268	62	62
CC Avre Luce Noye	21 536	47	47
	380 650	466	466
Poids régional			AOM de droit
3 782 communes		6.35%	AOM créées avec la LOM
5 998 916 habitants		12.32%	Région AOM de substitution

Outre les services à dominante scolaire, l'offre se structurera autour d'une vingtaine de lignes commerciales, principalement convergentes vers Amiens.

Le ratio projeté de l'usage commercial et scolaire à l'échelle de ce territoire est de, respectivement, 14.20 % et 85.80 %, soit une dominante nettement scolaire sur ce territoire qui n'a pas évolué au niveau de son contour géographique. Cette dominante scolaire importante explique le mode de gestion actuellement utilisé pour les services de transport de ce territoire sous la forme d'un marché public.

Périmètre	Validations commerciales	Validations scolaires	Total (hors validations "urbains")
80-2	199 679	1 206 620	1 406 299
Amiénois	14.20%	85.80%	

A. Le PRM Santerre – Haute Somme

Ce périmètre voit son **début d'exécution pour la rentrée scolaire 2027 / 2028** et reprend la géographie de l'ex. périmètre 80-3 « Somme Est ».

Le territoire projeté se structure autour de 3 EPCI et 144 communes représentant un bassin de population de 64 139 habitants (soit 445 habitants en moyenne par commune) avec deux centralités à travers les communes de Péronne et Roye, et la composition suivante :



3 EPCI	Population	Nombre de communes		
		Total	Somme	Aisne
CC de la Haute Somme	26 454	60	60	
CC de l'Est de la Somme	19 688	41	40	1
CC Terre de Picardie	17 997	43	43	
	64 139	144	143	1
Poids régional			AOM de droit	
3 782 communes	1.07%	3.81%	AOM créées avec la LOM	
5 998 916 habitants			Région AOM de substitution	

Outre les services à dominante scolaire, l'offre se structurera autour d'une douzaine de lignes commerciales, principalement convergentes vers Péronne.

Le ratio projeté de l'usage commercial et scolaire à l'échelle de ce territoire est de, respectivement, 12.85 % et 87.15 %, soit une dominante nettement scolaire sur ce territoire qui n'a pas évolué au niveau de son contour géographique. Cette dominante scolaire importante explique le mode de gestion actuellement utilisé pour les services de transport de ce territoire sous la forme d'un marché public.

Périmètre	Validations commerciales	Validations scolaires	Total (hors validations "urbains")
80-3	47 320	320 970	368 290
Est de la Somme	12.85%	87.15%	

4. Choix du mode de gestion

A. Les modes de gestion envisageables

i. La gestion directe

Régie simple et régie personnalisée

Dans le schéma d'une gestion directe en régie, le service de transport est défini, géré et assuré par la Région ou par une structure personnalisée placée sous sa dépendance et son contrôle direct, le pouvoir étant détenu à travers les organes de gouvernance. L'article R1221-1 et suivants du Code des Transports ainsi que les dispositions plus générales du CGCT précisent les modalités de mise en œuvre et de fonctionnement des régies, qui peuvent prendre la forme :

- soit d'un organe interne à la collectivité, sans personnalité juridique distincte et dotée de l'autonomie financière, par le biais d'un budget annexe – on parle alors de régie simple ou autonome ;
- soit d'un établissement public local disposant d'une personnalité juridique et d'une autonomie financière distincte de celle de la collectivité – on parle alors de régie personnalisée. Ces régies ont alors le statut d'établissement public à caractère industriel et commercial.

Le recours à une régie simple ou autonome se traduit par la gestion directe du service public par les autorités (l'exécutif ou son représentant) et les agents de la collectivité (nomination d'un directeur et d'un conseil d'exploitation). Le service public ne bénéficie d'aucune individualité, d'aucune autonomie de gestion et d'aucun patrimoine propre. Dans le cas de la régie autonome, les recettes et les dépenses de la régie font l'objet d'un budget annexe à celui de l'autorité organisatrice. Son fonctionnement est soumis à la mise en œuvre d'un cahier des charges entre la régie et l'autorité organisatrice, définissant notamment les modalités de réalisation du service.

Dans le cadre d'une régie personnalisée et de la création d'un établissement public local, le service public dispose de la personnalité morale, lui permettant d'avoir une existence autonome (patrimoine propre, gestion autonome, organes propres) tout en étant géré par une personne publique. Dans le cas du transport de voyageurs, il s'agira d'un établissement public à caractère industriel et commercial (EPCI), disposant également de prérogatives et privilèges relevant du droit public, en raison de l'intérêt public de l'activité dont il est responsable. Les EPCI bénéficient d'une autonomie de gestion confiée à un directeur assisté d'un conseil d'administration, doivent appliquer les règles de la comptabilité publique et sont soumis aux règles de mise en concurrence pour la passation de leurs contrats.

Société Publique Locale (SPL)

Les Sociétés Publiques Locales (SPL) ont été instituées par la loi n°2010-559 du 28 mai 2010 pour le développement des sociétés publiques locales. Ce sont des sociétés anonymes dont les capitaux sont publics à 100%, constituées au minimum de deux actionnaires publics et soumises au régime des sociétés d'économie mixte et au droit commun des sociétés anonymes. Elles exercent des activités exclusivement pour leurs actionnaires, sur leur territoire et dans la limite de leur compétence.

Les objectifs recherchés par le législateur consistaient à offrir aux collectivités territoriales, dans le respect du droit européen, un outil d'intervention non soumis aux règles de mise en concurrence, dans un compromis entre les régies publiques et les sociétés d'économies mixtes.

La Société Publique Locale (SPL) est donc une structure et non un mode de gestion. Elle peut ainsi être titulaire d'un contrat avec ses membres fondateurs, attribué sans mise en concurrence.

ii. La gestion externalisée

L'article L1221-3 du Code des Transports stipule que « 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, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention avec l'autorité organisatrice. »

Les marchés publics

Selon l'article L1111-1 du Code de la commande publique (CCP), « un marché est un contrat conclu à titre onéreux par un ou plusieurs acheteurs soumis au présent code avec un ou plusieurs opérateurs économiques, pour répondre à leurs besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services en contrepartie d'un prix ou de tout équivalent. »

Dans un marché public, le titulaire est rémunéré par un prix forfaitaire ou unitaire versé par la collectivité, pour les prestations exigées dans le cahier des charges. L'autorité organisatrice conserve les recettes perçues auprès des usagers.

La passation d'un marché public n'implique pas de transfert du risque financier et d'exploitation de l'autorité délégante à l'entreprise attributaire du marché. La collectivité reste donc la principale responsable du service public.

Enfin, s'agissant des marchés publics de transport collectif, la procédure formalisée applicable est l'appel d'offres, qui conformément à l'article L2124-2 du CCP est une procédure ouverte ou restreinte « par laquelle l'acheteur choisit l'offre économiquement la plus avantageuse, sans négociation, sur la base de critères objectifs préalablement portés à la connaissance des candidats ». Les conditions fixées par les articles L2124-3 et R2124-3 du CCP pour autoriser une procédure avec négociation ne sont pas réunies ici. Dès lors, aucune phase de discussion ou de négociation avec les candidats n'est envisageable.

Les contrats de concession (DSP)

Les dispositions applicables aux procédures de passation des DSP sont désormais fixées par le Code de la commande publique entré en vigueur au 1er avril 2019.

En effet, conformément à l'article L1121-3 du CCP, « la délégation de service public mentionnée à l'article L. 1411-1 du CGCT est une concession de service ayant pour objet un service public conclue par une collectivité territoriale, un établissement public local [...] »

« Un contrat de concession est un contrat conclu par écrit, par lequel une autorité délégante confie la gestion d'un service 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 »

Dans ce cadre, le concessionnaire exploite à ses risques et périls. Il est employeur des salariés et responsable des dommages aux tiers.

Le contrat de concession définit des obligations qui garantissent que l'activité continuera à répondre aux exigences du service public (continuité, égalité, mutabilité), la collectivité devant veiller au respect de ces obligations et en sanctionner la violation car elle est responsable à titre subsidiaire vis-à-vis des tiers en cas d'insolvabilité du délégataire.

Le concessionnaire doit disposer d'une autonomie suffisante dans sa gestion, ce qui le différencie du titulaire d'un simple marché. La collectivité publique lui transfère la responsabilité du service mais en conserve le contrôle.

La qualification d'un contrat de délégation de service public dépend essentiellement du transfert du risque d'exploitation. Selon l'article L1121-1 du CCP, « la part de risque transférée au concessionnaire implique une réelle exposition aux aléas du marché, de sorte que toute perte potentielle supportée par le concessionnaire ne doit pas être purement théorique ou négligeable. Le concessionnaire assume le risque d'exploitation lorsque, dans des conditions d'exploitation normales, il n'est pas assuré d'amortir les investissements ou les coûts, liés à l'exploitation de l'ouvrage ou du service qu'il a supportés. ».

La délégation de service public est donc un mode de gestion qui permet à la collectivité, tout en finançant le service public, de transférer un risque d'exploitation à une personne privée ou publique, au travers d'une convention. Le délégataire se voit ainsi confier une mission complète de gestion et d'exploitation du service, pour laquelle il doit mettre en place un ensemble de moyens financiers, matériels, humains et techniques. Ceci dans le but de délivrer aux usagers une prestation dont le niveau de qualité est défini et contrôlé par l'autorité organisatrice. Le principe du recours à une délégation de service public consiste à fortement s'appuyer sur l'expertise du délégataire pour l'exercice du service public, impliquant que celui-ci puisse agir pour le développement de son activité et des recettes commerciales.

Enfin, s'agissant des délégations de service public, l'article L3121-1 du CCP précise que « l'autorité concédante organise librement une procédure de publicité et de mise en concurrence qui conduit au choix du concessionnaire ». Au cours de cette procédure, elle peut recourir à la négociation. Le choix d'un mode de gestion par délégation de service public permet donc, au contraire d'une gestion par marchés publics, de négocier certaines clauses de la convention, notamment le niveau de contribution de la collectivité.

B. Les motifs de choix du recours au mode de gestion

i. Mode de gestion délégué en concession de service public (DSP)

Plusieurs arguments concourent à cette proposition, le recours à la délégation de service public présentant des avantages importants :

➤ Le transfert d'un risque d'exploitation au délégataire ;

Le risque d'exploitation supporté par le concessionnaire se déploie principalement selon trois dimensions complémentaires :

- un risque de charges, dès lors que le forfait versé par la Région n'est ni ajusté aux coûts réellement supportés ni destiné à garantir l'équilibre financier du contrat, ce qui expose l'opérateur aux surcoûts éventuels ;
- un risque de recettes, directement lié à la fréquentation, puisque le concessionnaire s'engage sur un minimum de recettes commerciales et assume seul toute insuffisance sans compensation de la collectivité ;
- un risque de performance, lorsque des mécanismes d'intéressement ou de pénalités indexent la rémunération sur la qualité du service rendu (ponctualité, régularité, satisfaction des usagers), venant faire porter un risque supplémentaire au délégataire sur ses résultats opérationnels.

La combinaison de l'absence de garantie d'équilibre financier, de l'exposition à la variabilité des recettes et de la modulation de la rémunération selon la performance caractérise ainsi un risque d'exploitation réel et non négligeable effectivement transféré au concessionnaire et permet à la collectivité de transférer le risque d'exploitation tout en conservant la maîtrise du service, et de proposer d'introduire des évolutions au service public actuel.

- La possibilité pour la Région de s'appuyer sur l'expertise du gestionnaire, notamment en terme d'évolution du réseau ;
- L'autonomie de gestion laissée au concessionnaire et notamment son intéressement financier à une bonne exploitation et au développement du service ;
- La possibilité de négocier avec les candidats lors de la phase de mise en concurrence ;
- Dans le cadre d'une DSP à forfait de charges, le délégataire perçoit les recettes au nom et pour le compte de la collectivité. Sur le plan fiscal, la collectivité est alors regardée comme l'exploitant des recettes vis-à-vis de l'administration fiscale.

Cette qualification permet à la Région :

- d’être assujettie à la TVA sur les recettes d’exploitation ;
- de déduire la TVA grevant les dépenses afférentes au service ;
- de verser au délégataire un forfait de charges analysé fiscalement comme la rémunération d’une prestation de services (prix soumis à TVA).

En outre, lorsque plus de 90 % des recettes d’activité de transport régional (ferroviaire et routier) sont soumises à TVA, la collectivité n’est pas assujettie à la taxe sur les salaires au titre de ces activités, conformément aux règles prévues par le CGI.

L’option de gestion directe de la totalité du service public de transport, à travers la régie ou SPL, est écartée pour la raison suivante. En effet, la reprise d’une gestion externalisée en régie est un processus complexe pour les collectivités, qui exprime clairement la volonté d’avoir la maîtrise totale du service mais nécessite un investissement de départ important (recrutement du personnel, achat du matériel roulant, achat ou construction puis équipement des dépôts, etc.). Dès lors, cette solution ne pourrait être envisagée que dans une stratégie d’engagement de long terme, avec une importante période de préparation.

L’option de gestion externalisée en marchés publics est également écartée, pour les raisons suivantes :

- Les transporteurs des prestataires de transport, exécutant les besoins exprimés par la Région dans le cahier des charges, sans être intéressés à l’amélioration globale du service ; la Région se priverait alors de leur connaissance des besoins et de leur force de proposition ;
- Des limites plus importantes sur l’évolution des missions dans la durée de vie des contrats, alors que ceux-ci sont nécessairement longs pour étaler la charge des investissements ;
- Une impossibilité de négocier les offres avec les candidats, notamment du point de vue financier ;
- Un risque financier qui repose essentiellement sur la Région (en cas de baisse de la fréquentation par exemple).

Il est donc proposé de retenir le mode de gestion par concession dans le cadre d’une délégation de service public pour les PRM Aire Urbaine Centrale, Cambrésis-Solesmois et Avesnois, compte tenu des données indiquées ci-dessus, et dont les caractéristiques sont détaillées au chapitre 6.

ii. Mode de gestion en marché public

Il est proposé de continuer à conduire les prochains contrats de transport interurbain et scolaire des PRM Grand Amiénois Grand Roye et Santerre Haute Somme sous forme de marché public.

En effet, la gestion externalisée en DSP est écartée en raison du transfert de risque peu adapté dans le cas de territoires fortement marqués par une offre contrainte (offre scolaire).

iii. Synthèse

Au regard des éléments exposés ci-dessus, les modes de contractualisation retenus par PRM pour les contrats débutant en 2027 sont les suivants :

Tableau 1 - Synthèse des PRM avec leur mode de gestion (2027)

PRM	Mode de gestion	Début d’exécution
Aire Urbaine Centrale	Concession de service public	01/09/2027
Cambrésis-Solesmois	Concession de service public	01/09/2027
Avesnois	Concession de service public	01/09/2027
Grand Amiénois Grand Roye	Marché public	30/08/2027
Santerre-Haute Somme	Marché public	30/08/2027

5. Caractéristiques contractuelles des délégations de service public

Les principales caractéristiques des prestations qui seront demandées aux délégataires sont présentées ci-dessous. Elles seront détaillées dans le dossier de consultation des entreprises (DCE).

A. Les rôles

La Région assumera sa mission d'autorité organisatrice des transports interurbains et scolaires en se chargeant, d'une façon générale, de la définition et de l'encadrement des principes d'organisation et de fonctionnement du service public, ainsi que du contrôle de sa conformité et de sa qualité.

A ce titre, la Région :

- Fixe les tarifs pour tous les usagers à travers la gamme tarifaire ;
- Verse un forfait de charges ;
- Est tenue informée par le concessionnaire et valide de façon formelle toutes les orientations et actions mises en œuvre en matière d'information, de communication et de promotion du service public délégué.

Les concessionnaires organisés en sociétés dédiées, se verront confier la gestion et la responsabilité globale de l'exploitation technique et commerciale du service, ainsi que de sa qualité et de sa sécurité.

A ce titre, les concessionnaires :

- Assurent le *graphicage* des services (affectation des véhicules et des personnels), dont ils informent la Région ;
- Assurent le recrutement, la formation et la gestion du personnel ;
- Assurent la fourniture des biens nécessaires à l'exploitation, notamment le matériel roulant, à l'exception des infrastructures et/ou équipements qui seraient fournis par la Région ;
- Assurent la vente des titres détaillés et repris dans la gamme tarifaire régionale en vigueur et en perçoivent les recettes au nom et pour le compte de la Région et les restituent à la collectivité qui en devient le propriétaire fiscal ;
- Participent à la mise en place des actions d'information et de promotion du réseau ;
- Supportent toutes les charges d'exploitation correspondantes à la gestion du réseau ;
- Sont responsables du bon fonctionnement du service public qui leur est délégué ;
- Assurent auprès de la Région une mission de conseil, d'ingénierie et d'aide à la décision.

Au titre de l'exploitation, les concessionnaires respecteront les principes de continuité du service public et d'adaptabilité du service dans le respect des exigences de sécurité.

De plus, conformément à la loi n°2021-1109 du 24 août 2021 confortant les principes de la République, les concessionnaires seront tenus d'assurer l'égalité des usagers devant le service public et de veiller au respect des principes de laïcité et de neutralité du service public.

B. Le contrôle de l'autorité délégante

La Collectivité, en tant qu'autorité délégante, conservera le contrôle du service et devra obtenir du concessionnaire tous les renseignements nécessaires à l'exercice de ses droits et obligations, et ce, dans tous les domaines : technique, comptable, environnemental, etc.

Le concessionnaire sera ainsi soumis à de nombreuses mesures de contrôle relevant à la fois des obligations contractuelles et des obligations réglementaires.

Conformément aux dispositions l'article L.3131-5 du Code de la commande publique de l'article L.1411-3 du Code général des collectivités territoriales, le concessionnaire produira chaque année un rapport comportant notamment les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution du contrat de concession et une analyse de la qualité des ouvrages ou des services.

Ce rapport comprendra également tous les éléments et informations permettant d'apprécier les conditions d'exécution du service public.

Il tiendra compte des spécificités du secteur d'activité concerné et respectera les principes comptables d'indépendance des exercices et de permanence des méthodes retenues pour l'élaboration de chacune de ses parties, tout en permettant la comparaison entre l'année en cours et la précédente. Toutes les pièces justificatives des éléments de ce rapport seront tenues par le concessionnaire à la disposition de la Collectivité, dans le cadre de son droit de contrôle.

C. Les sanctions

La Collectivité aura la possibilité de prévoir des sanctions applicables en cas de manquements des concessionnaires à leurs obligations contractuelles. Ces sanctions pourront aller, selon les cas, des sanctions pécuniaires à la sanction résolutoire.

i. Sanctions pécuniaires : pénalités

Des sanctions adaptées à chaque manquement du concessionnaire seront prévues par le contrat. Sera possible notamment une pénalité en cas de retard ou de carence du concessionnaire dans l'exécution de ses obligations contractuelles :

- Retard dans la production des documents (rapport, attestations d'assurance, garanties/cautions, etc.) ;
- Interruption du service ;
- Non-respect des règles de sécurité ;
- etc.

ii. Sanctions coercitives : l'exécution d'office et la mise en régie provisoire

Si le concessionnaire ne réalise pas l'entretien des ouvrages et des installations nécessaires à l'exploitation du service, la Collectivité pourrait procéder ou faire procéder, aux frais du concessionnaire, à l'exécution d'office des travaux nécessaires au fonctionnement du service, dans des conditions définies par le contrat de CSP.

En cas de faute grave du concessionnaire, notamment si la sécurité publique venait à être compromise ou si le service n'était exécuté que partiellement, la Collectivité pourrait mettre le service délégué en régie provisoire dans les conditions qui seront définies par la convention.

iii. Sanction résolutoire : la déchéance

Le concessionnaire pourrait être déchu de la convention de concession de service public, notamment :

- En cas de cession ou de toute autre opération assimilée à une cession du bénéfice de la concession sans l'autorisation préalable de la Collectivité ;
- En cas de faute d'une particulière gravité et notamment, en cas d'interruption totale ou partielle du service ou, si du fait du concessionnaire, la sécurité venait à être compromise par défaut d'entretien des installations ou du matériel dans les conditions définies par la réglementation en vigueur et les dispositions de la convention.

D. Durée des contrats de concession de service public

Il est proposé de recourir à une durée de huit (8) ans (soit du 01/09/2027 au 31/08/2035). Une telle durée paraît pertinente, notamment pour prendre en compte l'impact des charges d'amortissement liées aux investissements des concessionnaires, en particulier en matière de véhicules.

E. Mode de rémunération et risque assumé par les concessionnaires

i. Mode de rémunération

Dans le cadre d'une DSP à forfait de charges le concessionnaire assure la perception des recettes commerciales issues des services interurbains (titres de transport, abonnements et ventes associées) au nom et pour le compte

de la Région. Ces recettes sont intégralement reversées à la collectivité selon les modalités prévues contractuellement. Les services de transport scolaire, lorsqu'ils sont gratuits pour les usagers, ne donnent pas lieu à perception directe de recettes.

Le concessionnaire est rémunéré par un forfait de charges versé par la Région, couvrant notamment la mise à disposition des moyens humains et matériels, l'exploitation des services interurbains et scolaires, la maintenance courante des véhicules, la gestion opérationnelle, administrative et commerciale, ainsi que les actions d'information voyageurs et de communication. Ce forfait est fixé contractuellement (via le Compte d'Exploitation Prévisionnel, ci-après « CEP »), indépendant du niveau réel de fréquentation et non ajusté aux charges effectivement supportées, le concessionnaire assumant le risque lié à la maîtrise de ses coûts d'exploitation et de projection dès l'écriture du CEP.

ii. Transfert du risque d'exploitation au concessionnaire

Comme rappelé plus haut dans l'argumentaire du choix du mode concessif, afin de caractériser le transfert du risque d'exploitation, le concessionnaire s'engage notamment sur un montant minimum annuel de recettes commerciales afférentes aux services interurbains. Lorsque les recettes effectivement encaissées sont inférieures à ce minimum garanti, le concessionnaire supporte financièrement l'écart sans compensation de la collectivité, s'exposant ainsi directement à l'aléa de fréquentation du service.

Le concessionnaire assume également le risque lié à la fréquentation et à la commercialisation des services, incluant l'attractivité de l'offre, la politique commerciale mise en œuvre dans le cadre tarifaire défini par la collectivité, ainsi que les actions d'information, de communication et de promotion. Il lui appartient de mobiliser les moyens nécessaires pour atteindre, a minima, le niveau de recettes garanties.

Le contrat prévoit des exigences renforcées en matière de qualité de service portant notamment sur la continuité et la régularité du service, la ponctualité, la sécurité des voyageurs, l'état, la propreté et l'accessibilité des véhicules, l'accueil et l'information des usagers, ainsi que la gestion des incidents.

Le concessionnaire assume dès lors un risque d'exploitation effectif, conforme aux exigences du Code de la commande publique.

F. Fin du contrat

Les biens de retour nécessaires à l'exploitation du service feront retour à la Collectivité en fin de contrat. Les conditions de remise des biens de retour seront définies dans le contrat de concession.

Les biens de reprise pourront être repris par la Collectivité gratuitement ou moyennant indemnité s'ils ne sont pas amortis. Il s'agit des biens financés par le concessionnaire qui ne sont pas directement nécessaires à l'exploitation du service.

6. Caractéristiques techniques de la concession de service public

Les principales caractéristiques techniques des prestations qui seront déléguées aux délégataires sont présentées ci-dessous. Elles seront détaillées dans le dossier de consultation des entreprises (DCE).

A. Structuration du réseau

Ayant déjà fait l'objet de nombreuses optimisations durant ces dernières années, l'offre de transport routière actuellement concédée vise à répondre au mieux aux besoins de mobilité constatés sur les territoires, tant scolaires que commerciaux. Si l'offre de transport scolaire est relativement figée, car répondant à des besoins de déplacement clairement définis par les cartes de secteur scolaire, l'offre commerciale s'appuiera sur l'offre actuellement déployée, mais devra également prendre en considération les besoins de déplacements exprimés notamment par les territoires dans le cadre des comités de partenaires, et sur les nouveaux pôles d'attraction

identifiés. En cours de contrat, elle pourra être modifiée pour tenir compte de l'émergence de nouveaux besoins de déplacement ou de contraintes imposées à l'offre.

En fonction des zones à desservir et du nombre d'usagers, l'offre commerciale se composera de :

- Lignes commerciales :
 - o dont des lignes expresses, permettant de relier rapidement des pôles urbains avec des temps de trajets optimisés, sans arrêt intermédiaire, bénéficiant d'un équipement plus qualitatif en terme de confort,
 - o dont des lignes dites fortes, permettant à l'échelle d'un pôle urbain des rabattements sur des modes de transports collectifs structurants urbains (métro, tram, Bus à Haut Niveau de Service,...) voire ferroviaires, ces lignes peuvent également jouer un rôle scolaire pour desservir principalement les lycées,
 - o dont des lignes dites de proximité, assurant des liaisons à l'échelle d'une zone interurbaine, plus à vocation de desserte locale et complémentaire à l'offre de mobilité que pourrait déployer une Communauté de Communes dotée de la compétence mobilité au titre de Loi d'Orientation des Mobilités, ces lignes peuvent également jouer un rôle scolaire pour desservir principalement les lycées,

L'offre commerciale sera adaptée aux enjeux de mobilité de chacun des PRM dont la cohérence accrue avec les bassins de mobilité permettra de les porter avec plus d'efficacité et d'agilité, en s'affranchissant de l'héritage du découpage départemental.

Il convient d'y ajouter les :

- Services à titre principal scolaire (SATPS) : structurés autour de la sectorisation des écoles du premier degré, collèges et lycées, ces services ont une vocation principale à desservir dans les conditions du Règlement de Transport Scolaire Régional, les établissements scolaires aux horaires d'ouverture fermeture. Sous certaines conditions, cette offre sera ouverte aux usagers commerciaux si elle permet par opportunité de couvrir des besoins de mobilité (sauf pour les dessertes de l'enseignement du premier degré).

Le renforcement de l'intermodalité avec le réseau ferroviaire et les offres de transport développées localement par les nouveaux acteurs de la mobilité (notamment les Communautés de Communes type loi LOM) sera recherché. Aussi, il n'est pas prévu d'intégrer la typologie Transport à la Demande dans les contrats routiers régionaux qui relèvent d'une desserte localisée à porter par ces mêmes acteurs, pour de travailler sur une complémentarité.

B. Spécifications techniques de la prestation déléguée

Le principe général consiste à déployer un matériel roulant en fonction de l'utilité principale du transport assuré et de sa zone d'exploitation (typologie de lignes commerciales, services exclusivement dit SATPS).

iii. Systèmes embarqués d'information voyageurs et billettique (SAEIV)

L'ensemble des cars sera équipé d'un SAEIV, permettant de donner aux usagers une information horaire la plus précise possible et à la Région de pouvoir vérifier la bonne exécution des services. Ils seront équipés également d'un système de billettique sans contact, permettant la validation des trajets effectués par les cartes interoperables avec certains réseaux urbains Pass Pass.

iv. Accessibilité des véhicules

Pour les autocars utilisés sur des transports à dominante commerciale, la réglementation prévoit des équipements spécifiques en matière d'accessibilité (système d'annonces sonores et visuelles, accueil de personnes à mobilité réduite). Les cars affectés à ce type de services répondront à cette exigence.

Si la majorité des cars déployés pourront être à plancher haut, un certain nombre de véhicules devront être à plancher bas, pour permettre la desserte de points d'arrêts urbains, pour lesquels la hauteur de quai nécessite l'utilisation de ce type de matériel.

v. Age des véhicules

Si aucune exigence réglementaire ne régit l'âge maximum des cars, il sera demandé un âge maximum des cars fixé à 17 ans avec un âge moyen maximum du parc arrêté à 12 ans, permettant de disposer de cars bénéficiant d'un bon niveau de confort et de fiabilité. Toutefois, dans l'éventualité de la mise en œuvre d'un retrofit de véhicules (basculement en électrique d'un véhicule thermique) les contrats pourront intégrer en phase de négociation ou par avenant en cours de contrat une part de véhicule où l'âge maximum (et en corollaire l'âge moyen du parc) serait à adapter. Certaines Régions, avec l'émergence du retrofit électrique, ont supprimé cette contrainte d'âge maximum de leur contrat.

vi. Verdissement du parc

Il convient de préciser que désormais depuis le 1er janvier 2025, 100% des véhicules renouvelés doivent répondre à la norme euro 6. Cette norme représente déjà en soi un gain important en termes de particules fines, et à ce titre ces véhicules sont considérés au regard de la réglementation comme des Véhicules à Faible Emission (VFE). Toutefois, pour renforcer cet engagement environnemental, mais également anticiper certaines technologies à ce stade non matures et permettre un retour d'expérience dans l'attente de choix financiers plus engageants et pérennes, il sera demandé une solution de motorisation alternative au gazole sur un pourcentage minimum du kilométrage assuré par les lignes commerciales. Le choix de la technologie employée sera laissé à l'initiative des candidats, en fonction des capacités d'avitaillement de ce carburant sur leur zone d'intervention. Il s'agit ici de favoriser un véritable partenariat entre les transporteurs et la Région, pour identifier à terme la solution ou le mix de solutions les plus optimales en termes de ratio coût / efficacité énergétique.

vii. Autres équipements

Des réflexions sont engagées sur des équipements complémentaires :

- soit pour des enjeux de sécurité : vidéo surveillance, dispositif anti « oubli d'enfant ».
 - o Sur la vidéo surveillance, certaines lignes sont plus sensibles que d'autres en termes d'incivilités. Il n'est pas envisagé de généraliser ce dispositif dans les contrats, ni de l'imposer, mais de permettre bien entendu à chacun des transporteurs d'identifier les lignes pertinentes où ces dispositifs devront être installés,
 - o Sur le système anti « oubli » d'enfant les contraintes contractuelles seront accrues (pénalités, malus) afin que la responsabilité du transporteur soit pleinement assumée et renforce son action sur son personnel, il n'est pas imposé un objectif de moyen mais de résultat. En effet, le retour d'expérience quel que soit l'outil mis en œuvre si l'attention du personnel de conduite n'est pas pleine et entière, il peut s'avérer inopérant.
- soit pour des enjeux d'intermodalité, emport de vélos : plusieurs expérimentations ont été menées à l'échelle des Hauts-de-France (notamment dans l'Aisne et l'Oise). Elles ont révélé des difficultés d'exploitation et un usage très faible de ces dispositifs. Aussi, la Région se positionnera par délibération dérogatoire pour ne pas généraliser ce dispositif. Toutefois, des lignes à vocation touristique, très ciblées, pourront intégrer ces dispositifs en cohérence avec le Plan Vélo 2024 – 2028 porté par la Région Hauts-de-France.

7. Les impacts en termes de ressources humaines de la collectivité

Dans le cadre d'un contrat de concession, le délégataire gère l'activité au moyen de ses propres personnels. La gestion du personnel donc sera soumise au droit privé et au respect du Code du travail. Aucun agent de la Région ne sera appelé à être détaché ou mis à disposition du futur gestionnaire du réseau.

Les dispositions contractuelles, telles que proposées dans le présent rapport, impliqueront une évolution des pratiques au sein de la direction des services de transport, au regard des évolutions des périmètres et de la standardisation des modes de gestion. L'évolution des périmètres régionaux de mobilités, en cohérence avec les bassins de mobilité et au-delà des frontières départementales en vigueur dans les actuels contrats, pourrait à la marge conduire à une évolution des portefeuilles de suivi de l'exploitation par les agents concernés.

8. Procédure de la concession de service public (DSP)

Pour les lots contractuels correspondants aux PRM Aire Urbaine Centrale, Cambrésis-Solesmois et Avesnois, il est proposé au Conseil régional de lancer une ou des procédures de consultation dans le cadre des articles L.1411-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales.

Ces procédures se déroulent selon les étapes suivantes :

- avis du Comité technique ;
- avis de la CCSPL ;
- délibération du Conseil régional ou de la Commission Permanente sur le principe de la délégation de service public et le lancement des procédures de passation ;
- envoi de l'AAPC comprenant le Dossier de Consultation des Entreprises (DCE) ;
- réception des candidatures et des offres,
- après ouverture des propositions des candidats dont la candidature a été déclarée recevable par la Commission de délégation de service public, celle-ci analyse et donne son avis au Président qui pourra entamer les négociations avec un ou plusieurs candidats ;
- à la fin de la phase de négociation, le Président fera son choix des entreprises délégataires et des conventions de délégation ;
- le Conseil régional ou la Commission Permanente aura en fin de procédure à délibérer sur le choix du Président au vu des documents qui seront communiqués aux élus, selon les délais légaux avant la date de ladite réunion du Conseil régional ou de la Commission Permanente.