

# LES CONTRATS PUBLICS DU TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS



# ÉDITO



**L**a loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, (loi NOTRe) a redéfini le rôle des Régions en matière d'organisation des mobilités. Tout en conservant leur compétence en matière d'organisation des transports ferroviaires régionaux de voyageurs, les Régions sont désormais compétentes sur l'ensemble de la chaîne des transports routiers non urbains de personnes et des transports scolaires, hors agglomérations. Elles deviennent cheffes de file de l'intermodalité. La loi d'orientation des mobilités s'inscrit dans la philosophie de la loi NOTRe en permettant aux Régions de devenir autorités organisatrices de la mobilité régionale, avec l'exercice des compétences sur la mobilité partagée et les mobilités actives.

Les Régions sont amenées à être architectes des mobilités, et à repenser l'organisation des services de transports et de la mobilité, quels qu'en soient les modes et les territoires desservis : urbains ou non urbains, denses ou peu denses. Le temps de la juxtaposition de réseaux ferroviaires et routiers doit laisser place à une nouvelle organisation visant à repenser l'architecture générale du réseau de transport en améliorant les complémentarités entre les différents modes. Cette approche régionale est structurante pour le développement de nos territoires et du tissu économique qui le compose.

En complément des offres de mobilité, les Régions sont devenues les véritables architectes du système d'information multimodale et tendent vers le déploiement de systèmes de distribution qui s'inscriraient dans une logique de MaaS.

Cette priorité donnée aux mobilités se traduit concrètement dans le budget des Régions. L'organisation des transports et de la mobilité demeure le premier poste de dépenses des régions avec plus de 10 milliards d'euros soit quasiment 25% du budget total.

A ce titre, le transport routier de voyageurs (scolaire et interurbain) revêt une importance majeure pour améliorer la desserte du territoire régional et améliorer son attractivité.

En conséquence, Régions de France s'est associée à la FNTV afin d'instaurer un dialogue indispensable entre les autorités organisatrices et les opérateurs de transport pour assurer une compréhension à l'échelle régionale des nouveaux et multiples enjeux dans un paysage institutionnel qui n'est pas encore stabilisé. En tenant compte des prérogatives de chacun et des spécificités propres à chaque Région, le constat partagé de l'importance de la définition des modalités de conventionnement entre autorités organisatrices et opérateurs de transport routier de voyageurs est une condition préalable à la bonne exécution du service public de transport.

## **Les Régions sont amenées à être architectes des mobilités, et à repenser l'organisation des services de transport et de la mobilité**



**Jean-Sébastien Barrault**  
Président de la FNTV



**Renaud Muselier**  
Président de Régions de France,  
Président de la Région  
Provence-Alpes-Côte-d'Azur



**Michel Neugnot**  
Président de la Commission  
Transports et Mobilité de  
Régions de France

# SOMMAIRE

|  |           |
|--|-----------|
| <b>I - CONTEXTE</b>  | <b>6</b>  |
| <b>1 - Les enjeux de la contractualisation</b>                                   | <b>7</b>  |
| <b>2 - Les chiffres-clés</b>   | <b>7</b>  |
| <b>II - QUEL TYPE DE CONTRAT PUBLIC CHOISIR</b>                                  | <b>8</b>  |
| <b>1 - Marchés publics ou délégation de services publics</b>                     | <b>9</b>  |
| ■ Principe : le libre choix des Autorités Organisatrices                         |           |
| ■ La limite liée au transfert du risque d'exploitation                           |           |
| <b>2 - Marché ordinaire ou accord-cadre</b>                                      | <b>10</b> |
| ■ Marché public ordinaire  |           |
| ■ Accord-cadre à bons de commande  |           |
| <b>III - PRÉPARATION DU CONTRAT PUBLIC DE TRANSPORT</b>                          | <b>12</b> |
| <b>1 - Les consultations préalables du marché</b>                                | <b>13</b> |
| <b>2 - Définition du besoin</b>  | <b>14</b> |
| ■ Détermination des prestations de transport objets du contrat de transport      |           |
| ■ Détermination du volume des besoins  |           |
| ■ Evaluation du montant de la prestation   |           |
| <b>3 - Allotissement</b>   | <b>15</b> |
| <b>4 - Durée des contrats</b>  | <b>15</b> |
| ■ Durée maximale   |           |
| ■ Durée minimale   |           |
| <b>IV - RÉDACTION DES DOCUMENTS DE CONSULTATION DES ENTREPRISES</b>              | <b>17</b> |
| <b>1 - Exigences de la candidature</b>   | <b>18</b> |
| ■ L'inscription au registre des transports                                       |           |
| ■ La sous-traitance et la co-traitance   |           |
| <b>2 - Les variantes</b>   | <b>19</b> |
| <b>3 - Spécifications techniques</b>   | <b>19</b> |
| 3.1 Les spécifications obligatoires  | <b>20</b> |
| ■ Accessibilité  |           |
| ■ Intégration de véhicules à faibles émissions                                   |           |
| ■ Open Data  |           |
| ■ Mentions obligatoires pour les transports scolaires                            |           |
| ■ Emport des vélos   |           |
| 3.2 Les autres éléments à intégrer dans le cahier des charges                    |           |
| <b>4 - La garantie d'emploi</b>  | <b>22</b> |
| ■ L'information de l'autorité organisatrice sur la masse salariale               |           |
| ■ L'information de l'entreprise entrante sur la liste des salariés transférables |           |
| <b>5 - Formation</b>   | <b>23</b> |
| <b>6 - Sécurité</b>  | <b>24</b> |
| ■ Sécurité des véhicules et exploitation   |           |
| ■ Transport debout   |           |
| ■ Transport debout d'enfants   |           |
| ■ Respect des temps de conduite et de repos                                      |           |
| ■ La formation initiale et continue des conducteurs                              |           |
| ■ Protection des données personnelles  |           |

# SOMMAIRE

|  |           |
|--|-----------|
| <b>7 - Prix du marché</b>  | <b>26</b> |
| ■ L'élaboration du prix dans le cadre d'une concession                                     |           |
| ■ Le prix dans les marchés publics   |           |
| ■ Les formules d'indexation  |           |
| <b>V - LANCEMENT DE LA CONSULTATION DES ENTREPRISES</b>                                    | <b>27</b> |
| <b>1- Lancement de la procédure de consultation</b>  | <b>28</b> |
| ■ Sur les délais de consultation   |           |
| ■ Sur les délais à respecter entre la notification et le début d'exécution du marché       |           |
| <b>2 - Obligation de dématérialisation des procédures de passation des marchés publics</b> | <b>29</b> |
| <b>3 - La négociation</b>  | <b>29</b> |
| <b>VI - ANALYSE DES OFFRES ET ATTRIBUTION DU MARCHÉ</b>                                    | <b>30</b> |
| <b>1 - Vérification de la capacité à exécuter le marché</b>                                | <b>31</b> |
| <b>2 - Détection des offres anormalement basses dans les marchés publics</b>               | <b>31</b> |
| <b>3 - Critères d'attribution</b>  | <b>32</b> |
| 3.1 Les critères d'attribution dans les marchés publics                                    |           |
| ■ Pondération des critères   |           |
| ■ Exemples de critères   |           |
| 3.2 Spécificité des critères de choix pour les contrats de concession                      |           |
| <b>4 - Indemnisation du candidat non retenu</b>  | <b>33</b> |
| <b>VII - EXÉCUTION DE LA PRESTATION DE TRANSPORT</b>                                       | <b>34</b> |
| <b>1 - Le suivi et le contrôle de la prestation de transport public</b>                    | <b>35</b> |
| <b>2 - Le paiement</b>   | <b>36</b> |
| ■ Le régime des avances et des acomptes dans les marchés publics                           |           |
| ■ Les délais de paiement   |           |
| ■ La facturation électronique  |           |
| <b>VIII - MODIFICATION DU CONTRAT EN COURS D'EXÉCUTION</b>                                 | <b>37</b> |
| <b>1 - Modalités de modification du contrat</b>  | <b>38</b> |
| <b>2 - Modifications prévues dans le contrat initial</b>                                   | <b>38</b> |
| <b>3 - Autres cas de modifications</b>   | <b>39</b> |
| <b>4 - Impact des modifications sur la contractualisation et le contrôle de légalité</b>   | <b>40</b> |
| <b>IX - LES CAS DE RÉSILIATION DU CONTRAT</b>  | <b>41</b> |
| <b>1 - La résiliation de plein droit</b>   | <b>42</b> |
| ■ La force majeure   |           |
| ■ La disparition du titulaire du contrat   |           |
| <b>2 - La résiliation pour motif d'intérêt général</b>                                     | <b>42</b> |
| <b>3 - La résiliation pour faute</b>   | <b>42</b> |
| <b>Liste des principaux textes dans le domaine du transport routier de voyageurs</b>       | <b>43</b> |

# CONTEXTE



# LES ENJEUX DE LA CONTRACTUALISATION

**Les Régions sont désormais compétentes sur l'ensemble de la chaîne des transports non urbains et des transports scolaires, ainsi que sur l'intermodalité.**

Un tiers de leur budget annuel, soit 10,3 milliards d'euros, est consacré aux transports et à la mobilité. Par ailleurs, les Régions sont devenues les véritables architectes du système d'information multimodale. Leurs attributions s'étendent jusqu'à la distribution des titres de transport.

Elles ont pris la mesure de l'importance du transport routier de voyageurs (scolaire et interurbain) dans leurs attributions et de leur statut

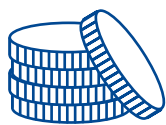
d'autorités organisatrices de la mobilité. Leur mission est à présent d'harmoniser, de rationaliser et de coordonner les différentes offres de transport à l'échelle régionale.

Les modalités du conventionnement entre les opérateurs de transport et leur autorité organisatrice sont déterminantes pour l'exécution d'un service public de qualité, permettant de maintenir le tissu économique local constitué par les entreprises du transport routier de voyageurs. En parallèle, les défis à relever en matière de mobilité sont considérables : desserte des zones peu denses, transition énergétique, développement des outils numé-

riques, multimodalité et demain automatisation... Le transport de voyageurs se doit d'être innovant et d'améliorer sans cesse la qualité du service rendu aux passagers.

Le présent « guide de bonnes pratiques » pour la contractualisation entre les Régions et les transporteurs vise à poser les jalons d'un dialogue constructif « gagnant-gagnant » entre les opérateurs et les autorités organisatrices en mutualisant les idées et les pratiques et en identifiant les différents écueils qui peuvent pénaliser l'exécution du service public.

## LES CHIFFRES-CLÉS



### 3MDS

Suite au transfert de compétence sur les transports routiers interurbains aux Régions, le Budget prévisionnel 2019 a été **estimé à près de 3 milliards d'euros** pour les transports interurbains et scolaires. Seuls 8 départements conservent une compétence sur le transport interurbain.



### 3 042

On dénombre en France **3 042 entreprises de transport routier de voyageurs avec salariés**, de la PME familiale au groupe de dimension internationale. Elles emploient plus de 100 000 salariés dont 83% de conducteurs, 95% sont en CDI, 28% des salariés sont des femmes et 32% des salariés ont moins de 45 ans. Le parc français est constitué de 72 000 autocars.



### 2M

Les services conventionnés représentent la très grande majorité de l'activité des transports de voyageurs par autocar. Chaque jour, **les autocars transportent 2 millions d'élèves**. 69% de la population résident dans une commune desservie par une ligne d'autocars conventionnée.

# **QUEL TYPE DE CONTRAT PUBLIC CHOISIR**





# MARCHÉS PUBLICS OU DÉLÉGATION DE SERVICES PUBLICS

## Principe : le libre choix des Autorités Organisatrices

Le conventionnement entre les Autorités Organisatrices et les opérateurs de transport est prévu par le code des transports<sup>1</sup>. Cependant, les modalités de ce conventionnement ne sont pas imposées.

Les textes de référence sont le règlement européen dit « OSP »<sup>2</sup>, d'application directe et propre au transport de voyageurs, et le code de la commande publique, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2019. Il codifie les ordonnances de 2015 et de 2016 relatives aux marchés publics et aux concessions ainsi que leurs textes d'application.

**L'Autorité Organisatrice peut ainsi conclure un marché public de services ou un contrat de concession** (étant précisé que la délégation de service public ou DSP est un contrat de concession de services<sup>3</sup>) pour l'exécution des services publics de transports interurbains. Le type de contractualisation dépend de l'orientation de la politique de mobilité de chaque collectivité.

Dans le cadre d'un marché public, l'opérateur exécutera une prestation précisément définie avec une marge de manœuvre restreinte. Dans ce cas, les obligations de l'Autorité Organisatrice sont plus importantes. Si, au contraire, la collectivité souhaite que l'opérateur s'investisse dans la gestion du service, elle choisira de la lui déléguer, sous la forme d'un contrat de concession.

## La limite liée au transfert du risque d'exploitation

La différence essentielle entre une délégation de service public et un marché public de services réside dans la notion de risque d'exploitation.

Dans le cadre d'une concession, l'opérateur se voit transférer par l'Autorité Organisatrice un risque lié à l'exploitation du service. 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 qu'il a supportés, liés à l'exploitation du service<sup>4</sup>.

Cette exigence est remplie dès lors qu'une part substantielle de la rémunération est liée aux résultats d'exploitation. La jurisprudence du Conseil d'Etat<sup>5</sup> a pu préciser cette notion. Il suffit, qu'après déduction faite du soutien public, l'exploitant supporte une partie, même non majoritaire, de l'éventuel déficit d'exploitation pour considérer qu'il assume un risque sur les résultats de l'exploitation du service<sup>6</sup>. Le fait de conclure des délégations de service public « mixtes », c'est à dire portant à la fois sur des lignes régulières et des lignes scolaires, ne remet pas automatiquement en cause la qualification de DSP.

La concession n'est pas incompatible avec le choix de la gratuité du réseau dans la mesure où une part de la rémunération de l'opérateur repose sur la fréquentation, et n'est donc pas garantie<sup>7,8</sup>.

A l'inverse, dans le cadre d'un marché public, l'opérateur est rémunéré pour les services effectués indépendamment de la fréquentation et des recettes perçues.

<sup>1</sup> Article L1221-3 du code des transports

<sup>2</sup> Règlement (CE) n°1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route.

<sup>3</sup> A noter l'article Article L3126-3 du code de la commande publique prévoit des dispositions allégées pour les services publics de transport de voyageurs (publication de l'avis de concession au JOUE non obligatoire même au-dessus des seuils).

<sup>4</sup> Article L1121-1 du Code de la commande publique.

<sup>5</sup> CE, 7 novembre 2008, Département de la Vendée, n° 291794.

<sup>6</sup> 10 % du déficit : CAA Marseille 5 mars 2001, Préfet du Var c/ Département du Var, req. n° 99MA0175

<sup>7</sup> CAA de Marseille, 28 avril 2014, req. n° 12MA00238.

<sup>8</sup> Pour plus de précision sur la notion de risque et la qualification du contrat : voir la revue Contrats Publics, n°145 - juillet - août 2014.

# MARCHÉ ORDINAIRE OU ACCORD-CADRE ?

Les marchés publics de services peuvent prendre la forme d'un marché dit « ordinaire » ou d'un accord-cadre s'exécutant par l'émission de bons de commande.

## **Marché public ordinaire**

Contrairement à une idée reçue, un marché public ordinaire n'est pas forcément conclu à prix global et forfaitaire. Il peut prendre la forme **d'un marché à prix unitaire pour lequel seules les prestations réellement exécutées donnent lieu à facturation et donc à rémunération.**

S'agissant de transport routier de voyageurs, les marchés sont généralement dits à « prix mixte », c'est-à-dire qu'ils incluent des prix unitaires et un prix forfaitaire.

Les prestations réalisées sont celles prévues au cahier des charges. Dès lors que les documents de consultation le prévoient, leur modification reste toujours possible<sup>9</sup>.

Ainsi, **il est possible de réexaminer périodiquement un marché ordinaire et d'adapter les prestations demandées aux besoins de l'année à venir** et notamment de prévoir un ajustement des circuits, des fiches horaires, du nombre de passagers à transporter et du nombre de véhicules nécessaires pour exécuter la prestation.

## **Accord-cadre à bons de commande<sup>10</sup>**

Les marchés passés sous la forme d'accord-cadre à bons de commande (anciennement dénommés marchés à bons de commande) sont de plus en plus fréquents dans le transport routier de voyageurs. Instrument de planification et d'assouplissement de la commande publique, l'accord-cadre est un contrat par lequel

l'acheteur public s'engage à passer des commandes auprès du ou des titulaires de l'accord-cadre pendant une période donnée au fur et à mesure de ses besoins et pour des prestations déterminées.

Cette forme de contrat est réputée plus souple en ce qu'elle permet de faire évoluer le marché en fonction des besoins réels. Cette lecture doit être nuancée car le bon de commande permet uniquement de faire varier la quantité des prestations commandées. En effet **« les bons de commande ont pour fonction de déterminer les prestations de l'accord-cadre dont l'exécution est demandée ainsi que leurs quantités. Ils ne sauraient avoir pour objet ou pour effet de modifier le contenu de l'accord-cadre<sup>11</sup>».**

Par conséquent, la modification de la nature des prestations (adaptation des circuits, des horaires...) constitue une modification de l'accord-cadre qui doit être formalisée selon les règles de la commande publique à l'instar d'un marché ordinaire ou en ayant prévu la passation de marchés subséquents dès le lancement de la consultation.

Enfin, en faisant peser d'importants risques sur le titulaire du contrat, l'accord-cadre limite l'intérêt pour les opérateurs de répondre aux appels d'offres. Par conséquent, ils favorisent l'entreprise sortante.

**Dans le cadre d'un marché ordinaire comme dans celui d'un accord-cadre à bons de commande, une attention particulière devra être portée à l'élaboration des bordereaux de prix unitaires qui doivent distinguer les coûts fixes des coûts variables, intégrer les coûts marginaux et permettre de calculer les modifications générées par les ordres de services consécutifs au réexamen du marché ou par l'émission des bons de commande (cf. infra, modification des marchés).**

<sup>9</sup> Cf VIII – Modification du contrat en cours d'exécution p37

<sup>10</sup> Article L2125-1 du code de la commande publique

<sup>11</sup> P 10 Fiche Direction des Affaires Juridiques des ministères économiques et financiers relative aux accords-cadres

<sup>12</sup> A titre d'exemple, la plupart des marchés scolaires ne permettaient pas de répondre à la problématique du passage à la semaine des 4 jours bien qu'il s'agisse de marchés à bons de commande.



## LA GRATUITÉ

La FNTV se positionne en faveur de tarifs sociaux ou solidaires plutôt que de mesures générales de gratuité des transports. En effet, outre l'impact négatif pour les finances des collectivités, la gratuité dans les transports est contre-productive et leurre l'utilisateur sur le coût réel du transport. Alors que le constat est dressé de l'insuffisance de la couverture du coût des transports par le voyageur, les mesures de gratuité accentuent le décalage. Aussi, il est nécessaire d'accroître la transparence et l'information du public sur les coûts de leurs services publics. Par ailleurs, la mise en place de services gratuits, notamment pour les transports scolaires, génère des difficultés organisationnelles importantes pour les transporteurs. En effet, le nombre d'abonnés augmente sans qu'il soit corrélé aux besoins réels des familles. Le nombre de passagers occasionnels de ces lignes régulières rend difficile le dimensionnement des flottes et accroît le risque de transport debout pour les élèves.

# **PRÉPARATION DU CONTRAT PUBLIC DE TRANSPORT**



# LES CONSULTATIONS PRÉALABLES DU MARCHÉ

« Afin de préparer la passation d'un marché public, l'acheteur peut effectuer des consultations ou réaliser des études de marché, solliciter des avis ou informer les opérateurs économiques de son projet et de ses exigences. »<sup>13</sup>

L'article R2111-1 du code de la commande publique consacre la pratique du « sourçage », souvent mise de côté par les acheteurs publics par crainte de sécurisation insuffisante.

Pourtant, le « sourçage » permet aux acheteurs, de mieux comprendre le secteur économique concerné, d'appréhender des solutions innovantes et d'affiner leur stratégie d'achat en conséquence. Ainsi, le « sourçage » est un outil au service de la performance de l'achat public et participe à l'élaboration d'un cahier des charges de qualité.

L'utilisation par les acheteurs des éléments recueillis lors de la phase de « sourçage » est interdite :

◇ si elle a « pour effet de fausser la concurrence », hypothèse qui renvoie au premier chef à la violation du secret des affaires ;

◇ si elle entraîne « une violation des principes de liberté d'accès à la commande publique, d'égalité de traitement des candidats et de transparence des procédures. »<sup>14</sup>

La pratique du sourçage est encadrée : tous les échanges et entretiens préalables doivent être retracés et faire l'objet de comptes rendus.

En pratique, le sourçage peut consister notamment à recueillir l'avis des opérateurs économiques sur les caractéristiques envisagées du marché : périmètre (matériel et/ou géographique), allotissement, durée, prestation de base et prestations supplémentaires, variantes... Cet échange préalable doit viser à :

◇ augmenter le nombre de réponses aux consultations lancées, notamment en favorisant l'accès des TPE et PME à la commande publique ;

◇ améliorer la qualité des réponses apportées par les transporteurs en définissant un cahier des charges en meilleure adéquation avec les offres de transport existantes.

## Exemples d'opérations de sourçage pilotées par l'acheteur avant de lancer une consultation :

- ◇ Rencontre avec les opérateurs locaux qui connaissent le territoire ainsi que les innovations de leur secteur ;
- ◇ Rencontre avec l'organisation professionnelle qui peut apporter des éclairages sur la réglementation du TRV, le tissu local, les problématiques des transporteurs ;
- ◇ Rencontre avec les associations d'usagers qui connaissent les besoins en matière de qualité de service ;
- ◇ Rencontre avec d'autres acteurs qui ont mis en œuvre des solutions de mobilité intéressantes ;
- ◇ Rencontre avec des constructeurs sur le développement des motorisations alternatives...

**Le sourçage est consacré dans la partie du code relative aux marchés publics, toutefois la partie relative aux concessions reste silencieuse sur ce point. Si cette pratique est tout aussi pertinente dans le cadre d'une délégation de service public, elle devra s'entourer des mêmes précautions et de la même traçabilité des échanges.**

<sup>13</sup> Article R2111-1 du Code de la commande publique

<sup>14</sup> Article R2111-1, al 2 du Code de la commande publique

# DÉFINITION DU BESOIN

La définition préalable des besoins est une obligation posée par les articles L2111-1 et L3111-1 du code de la commande publique et qui concerne aussi bien les marchés publics que les contrats de concession.

## Détermination des prestations de transport objets du contrat de transport

En matière de transport de voyageurs, la définition du besoin se base sur l'offre de services que l'autorité organisatrice veut fournir au public. Aussi, dans le contexte de la reprise de la compétence transport, la redéfinition de l'offre de services constitue la clef de voûte de la politique de transport de la Région.

L'offre de services de transport est construite à partir de l'analyse des précédents marchés, du sourcing réalisé en amont, et des orientations du SRADDET (Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires). Les Autorités organisatrices doivent être capables d'identifier les facteurs qui influencent les besoins afin de proposer une offre de transport adéquate et optimisée.

Une attention particulière devra être portée à la qualification du service projeté : lignes régulières, scolaires ou mixtes, lignes virtuelles, transport à la demande, véhicules lourds ou légers. Les possibilités d'optimisation des services sont nombreuses.

**Par ailleurs, la possibilité de proposer des réenchaînements entre les services, en particulier**

**scolaires, pourra diminuer le nombre de véhicules nécessaires à l'exécution des prestations et offrir de meilleures conditions de travail aux conducteurs qui les opèrent.**

Pour le transporteur, la définition du besoin revêt une importance primordiale puisqu'elle lui permettra de proposer une offre pertinente, soutenable économiquement et de se projeter sur la durée du marché. Un besoin mal identifié peut mettre en péril l'exécution à long terme du marché ou de la délégation de service public. Une bonne évaluation des besoins n'est pas seulement une exigence juridique mais aussi une condition impérative à la signature de contrats dans les meilleures conditions économiques et sociales.

## Détermination du volume des besoins

S'agissant de transport routier interurbain, il est nécessaire de déterminer la fréquence des services, objets du marché, ainsi que la fréquentation escomptée et/ou le nombre de véhicules demandés. Généralement, ces éléments sont fournis dans le cadre du détail quantitatif estimatif (DQE).

**Le détail quantitatif estimatif doit être réaliste. La mauvaise estimation des quantités du marché peut être considérée comme un manquement à une bonne définition des besoins et conduire à une annulation de la procédure de mise en concurrence<sup>15</sup>.**

Dans le cas particulier d'un marché public prenant la forme d'un accord-cadre, il n'est pas

obligatoire de fixer un montant minimum ou maximum<sup>16</sup>. Cependant, la rubrique « description des prestations » du formulaire européen d'avis de marché qui prévoit de préciser la nature et la quantité des prestations doit être remplie. Les acheteurs doivent donc renseigner cette rubrique en indiquant, à titre indicatif et prévisionnel, les quantités à fournir ou des éléments permettant d'apprécier l'étendue de l'accord-cadre<sup>17</sup>. (Cf p. 5 fiche Direction des Affaires Juridiques des ministères économiques et financiers sur les accords-cadres)

De manière générale, il est recommandé de prévoir un minimum de commandes afin de permettre aux transporteurs de fixer le prix le plus juste.

## Evaluation du montant de la prestation

Une fois le besoin défini, l'acheteur doit procéder au calcul de sa valeur estimée afin notamment de pouvoir identifier la procédure à mettre en œuvre pour la consultation.

La valeur estimée du besoin est calculée sur la base du montant total hors taxes du ou des marchés envisagés, y compris les options et les reconductions. Lorsque l'acheteur prévoit des primes au profit des candidats ou soumissionnaires, il en tient compte pour ce calcul.

Dans l'hypothèse où un accord-cadre ne fixe pas de maximum, sa valeur estimée est réputée excéder les seuils européens, même si cette règle ne figure plus explicitement dans le code de la commande publique.

<sup>15</sup> CE, 29 juillet 1998, Commune de Léognan, n° 190452

<sup>16</sup> Il est toutefois nécessaire de fixer un montant maximum dès lors que l'on se situe en dessous des seuils européens, en l'absence c'est la procédure formalisée qui s'appliquera.

<sup>17</sup> CE, 20 mai 2009, Ministre de la Défense, n° 316601

# ALLOTISSEMENT

Aux termes de l'article L2113-10 du code de la commande publique, « les marchés publics sont passés en lots séparés, sauf si leur objet ne permet pas l'identification de prestations distinctes. L'acheteur détermine le nombre, la taille et l'objet des lots. »

La définition de l'allotissement choisi par l'Autorité Organisatrice revêt une importance primordiale. Il doit viser à une concurrence équilibrée entre les transporteurs, un accès des TPE et PME à la commande publique et à permettre d'optimiser l'exécution du service.

L'absence d'allotissement à l'échelle du réseau est généralement un frein à la concurrence. Toutefois, un allotissement trop fin (un lot par ligne) permet difficilement de réaliser les synergies nécessaires afin d'optimiser l'exploitation et entraîne des lourdeurs administratives pour l'autorité organisatrice (ex : paiement par lot).

L'allotissement sera nécessairement propre à chaque territoire. Cependant, il peut être préconisé d'allotir sur un modèle du type :

- ◇ 1 lot / 1 établissement scolaire (pour les lignes scolaires) ;
- ◇ 1 lot / 1 bassin d'emploi (pour les lignes régulières) ;
- ◇ 1 lot par secteur géographique ;

Il est également possible de conclure des marchés combinant les lignes régulières et les lignes scolaires, voire des lignes mixtes (accueillant des scolaires et des passagers réguliers).

## L'impact social de l'allotissement retenu ne doit pas être négligé :

- ◇ Les allotissements mixtes (comportant des lignes scolaires et régulières) ont l'avantage de permettre le ré-enchaînement entre des services scolaires et des services réguliers, d'augmenter les taux d'occupation des véhicules,

de réduire les temps partiels subis par les conducteurs et de générer des économies en termes de matériel roulant et d'émissions polluantes.

- ◇ L'allotissement a un impact sur l'application de la garantie d'emploi (transfert de personnel selon les modalités prévues par la convention collective). En effet, la réduction ou l'éclatement d'un marché peut rendre très complexe la mise en œuvre du dispositif.

**Exemple : un conducteur est affecté à plus de 65% sur un marché. Dès lors que ce même marché est divisé en deux marchés attribués à deux entreprises, il n'existe aucune solution juridique pour déterminer l'entreprise tenue de reprendre ce salarié.**

# DURÉE DES CONTRATS

En matière de commande publique, le principe est la remise en concurrence périodique des prestataires. Cette remise en concurrence périodique est nécessaire afin de favoriser la concurrence et d'adapter le marché à l'évolution du besoin de l'Autorité Organisatrice.

La durée du marché est un élément essentiel dans l'optimisation de l'exécution des services publics de transport routier de voyageurs, elle doit être suffisamment longue, notamment pour permettre à l'entreprise titulaire d'amortir l'achat du matériel roulant.

## Durée maximale

Le règlement OSP fixe la durée maximale des contrats de service public de transport par autocar à 10 ans. Cette durée concerne aussi bien les marchés publics que les délégations de services publics conclues sous la forme de contrats de concession. Cette durée peut être allongée jusqu'à 15 ans à certaines conditions<sup>18</sup>.

Les marchés publics conclus sous la forme d'accords-cadres sont plus contraignants en termes de durée puisqu'ils sont limités à 4 ans. Pour autant, l'article L2125-1 du code de la Commande publique précise

que l'acheteur a la possibilité de déroger à cette durée maximale lorsque l'exécution du marché « nécessite des investissements amortissables sur une durée supérieure ». Cette possibilité ne doit pas être négligée, notamment lorsque le cahier des charges impose à l'acheteur d'investir dans du matériel neuf et/ou innovant. **Dans tous les cas, la durée du marché devra toujours être justifiée dans le document de la consultation et dans le contrat lui-même.**

<sup>18</sup> Art 4.4 du règlement 1370/2007 : la durée du contrat de service public peut être allongée de 50 % au maximum si l'opérateur de service public fournit des actifs (...) au regard de l'ensemble des actifs nécessaires à la fourniture des services de transport de voyageurs(...) Si l'amortissement du capital lié à un investissement exceptionnel dans des infrastructures, du matériel roulant ou des véhicules le justifie et si le contrat de service public est passé à la suite d'une procédure de mise en concurrence équitable, un contrat de service public peut avoir une durée plus longue.



### **Durée minimale**

Aucune durée minimale n'est prévue par les textes tant européens que français. Les Autorités Organisatrices disposent ainsi d'une latitude importante en matière de détermination de la durée de leurs marchés. En matière de concession, la « durée est déterminée par l'autorité concédante en fonction de la nature et du montant des prestations ou des investissements demandés au concessionnaire<sup>19</sup>».

La durée des marchés doit être corrélée aux investissements demandés aux entreprises<sup>20</sup>, ces derniers étant amenés à augmenter substantiellement afin de permettre le renouvellement de la flotte en véhicules à faibles émissions. Dans le cas d'un marché reconductible, c'est la durée initiale elle-même qui doit être suffisante.

L'impact social de la durée des marchés est loin d'être négligeable. La profession de conducteur routier comportant beaucoup de temps partiels, il faut souvent plusieurs années avant qu'une entreprise parvienne à compléter ses activités pour aboutir à un temps plein. Chaque changement de titulaire nécessite donc de repenser le réemploi des conducteurs. Il est donc souhaitable que le délai écoulé avant une nouvelle mise en concurrence reste raisonnable au regard de l'objectif poursuivi.

Par ailleurs, le lancement d'une nouvelle procédure de consultation induit des coûts pour la collectivité (préparation, publication, traitement des offres), mais également pour les opérateurs (coûts de réponse aux procédures de consultation, coûts éventuels de transfert de personnels...).

**Il est nécessaire de privilégier des marchés d'une durée suffisante afin de préserver la pérennité des entreprises et des emplois, et de favoriser l'investissement.**

<sup>19</sup> Article L3114-7 du Code de la commande publique

<sup>20</sup> La durée d'amortissement d'un autocar sur une ligne interurbaine est en moyenne de 12 ans.



**RÉDACTION  
DES DOCUMENTS  
DE CONSULTATION  
DES ENTREPRISES**



# EXIGENCES DE LA CANDIDATURE

## L'inscription au registre des transports

Il convient de rappeler que seules les entreprises régulièrement inscrites au registre des transports peuvent candidater pour l'exécution d'un service de transport conventionné<sup>21</sup>. Cette condition permet de vérifier que l'opérateur respecte toutes les obligations liées à l'exercice de la profession de transporteur : établissement, capacité professionnelle, capacité financière, honorabilité. Par ailleurs, l'inscription au registre emporte l'obligation d'appliquer toute la réglementation nationale qu'elle soit sociale, fiscale ou réglementaire.

**A noter :** l'inscription au registre des transports est obligatoire pour tous les services conventionnés, y compris lorsque ceux-ci sont exécutés au moyen de véhicules légers. Les VTC et taxis ne peuvent être titulaires d'un contrat d'exploitation d'une ligne de service conventionné sauf pour les taxis ayant obtenu une licence dérogatoire unique en vertu des dispositions de l'article R3113-11 du code des transports. Il faudra dans cette hypothèse vérifier que l'exploitation d'un seul véhicule est suffisante au regard des besoins du marché<sup>22</sup>.

## La sous-traitance et la co-traitance

En vertu du principe de libre entreprise, il est possible de répondre à un avis de marché à plusieurs. On parle de sous-traitance lorsqu'une entreprise confie à une autre l'exécution d'une partie des prestations et de co-traitance lorsque plusieurs prestataires mutualisent leurs

moyens professionnels, techniques et financiers.

### ◇ La sous-traitance

De manière générale, il n'est pas possible de sous-traiter l'ensemble de la prestation objet du marché ou de la délégation de service. Pour les marchés publics, l'acheteur peut exiger que certaines tâches essentielles soient effectuées par le titulaire<sup>23</sup>.

S'agissant des délégations de service public portant sur le transport de voyageurs par route, les dispositions de la commande publique relatives aux concessions ne sont pas applicables. Il est fait renvoi aux dispositions du règlement « OSP ». L'article 4.7 de ce règlement précise que les documents de la consultation doivent préciser si la sous-traitance est acceptée et « si oui, dans quelle mesure ».

Le ou les sous-traitants doivent avoir été agréés par l'acheteur au moment de l'acceptation de l'offre ou après la notification du contrat.

Dans le cadre de la sous-traitance, seul le titulaire du contrat est responsable de l'exécution du marché devant l'Autorité Organisatrice. Le contrat qui le lie à son sous-traitant est un contrat de droit privé.

### ◇ La co-traitance ou groupement

À la différence de la sous-traitance, tous les membres du groupement sont en relation contractuelle avec l'acheteur et sont responsables vis-à-vis de lui.

Le groupement peut prendre la forme :

- **d'un groupement solidaire** dans lequel chaque membre est financièrement responsable de l'ensemble du marché ainsi que de son

exécution, même s'il n'en réalise qu'une partie ;

- **d'un groupement conjoint** dans lequel chaque membre n'est responsable que de la partie des prestations dont il a la charge.

Les candidatures et les offres sont présentées soit par l'ensemble des membres du groupement, soit par un mandataire.

Dans les deux formes de groupements, l'un des membres doit être désigné dès la rédaction du dossier de candidature pour représenter les autres auprès de l'acheteur et pour coordonner les prestations ; il s'agira du mandataire.

Les membres du groupement peuvent donner pouvoir au mandataire pour compléter la candidature et/ou l'offre soit en l'habilitant par le biais de la lettre de candidature, soit par délégation de pouvoir spécifique jointe à la candidature. S'ils ne le font pas, chaque membre doit signer l'intégralité des documents.

Il n'est pas possible pour l'acheteur d'interdire les offres présentées en groupement. En revanche, la forme du groupement peut être imposée après l'attribution du marché si cela s'avère nécessaire à la bonne exécution du marché et à condition que l'acheteur l'ait prévu et justifié dans les documents de la consultation<sup>24</sup>.

**La constitution d'un groupement momentané d'entreprises permet aux entreprises les plus petites de pouvoir accéder à un marché auquel elles ne pourraient pas répondre seules. Dans tous les cas, la constitution du groupement doit être justifiée par les caractéristiques du marché.**

<sup>21</sup>Les services de transport conventionnés organisés par les autorités organisatrices sont : les services réguliers, les services à la demande (y compris réservés aux PMR), les services scolaires et le transport d'élèves handicapés.

<sup>22</sup>Le titulaire d'une licence dérogatoire ne peut exploiter qu'un seul véhicule, il est donc impossible de lui attribuer un marché nécessitant l'exploitation de plusieurs véhicules.

<sup>23</sup>Art L2193-3 et R2142-27 du Code de la commande publique

<sup>24</sup>Article R2142-22 du Code de la commande publique

# LES VARIANTES

Les marchés publics doivent s'exécuter dans le strict cadre de ce qui a été défini dans le cahier des charges initial (sous réserve des éventuelles modifications/avenants conclus en cours de contrat). **C'est pourquoi la possibilité pour le soumissionnaire de présenter des variantes ne devrait pas être écartée par les Autorités Organisatrices**<sup>25</sup>.

Les variantes sont une opportunité pour chaque opérateur de présenter des solutions plus adaptées pour répondre à la demande de l'acheteur (modification du nombre, de la capacité et des caractéristiques techniques des

véhicules demandés, ajustement des circuits, proposition de ré-enchaînements, innovations technologiques...).

Contrairement à une idée reçue, l'offre présentée en variante ne sera pas forcément plus onéreuse pour la collectivité, elle peut même induire des économies substantielles.

Il serait dommage pour les collectivités de se priver de la capacité d'innovation des opérateurs.

C'est dans l'optimisation des services proposés que l'opérateur pourra apporter une véritable valeur ajoutée au travers de

sa connaissance du métier, du territoire et de la circulation en optimisant les moyens humains et matériels au profit d'un meilleur service rendu, d'une meilleure performance et d'une diminution du coût pour la collectivité.

Dans le cadre d'une procédure formalisée, les variantes doivent être expressément autorisées par l'acheteur qui déterminera les exigences minimales que les variantes doivent respecter ainsi que toutes les conditions particulières de leur présentation.

# SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES

**Le cahier des charges vise à établir les prescriptions techniques minimales auxquelles devront répondre les offres des candidats.** Il s'ensuit que l'évaluation des offres des candidats sera faite, pour la partie technique, sur les engagements qui vont au-delà du cahier des charges.

Le cahier des charges doit être adapté au type de service projeté et à ses caractéristiques. On ne doit pas traiter de la même manière un marché scolaire à faible kilométrage, une ligne régulière et un marché temporaire. Les spécifications techniques utilisées

par l'acheteur public doivent être adaptées et proportionnées à l'objet du marché, c'est à dire justifiées au regard de la nature et l'étendue des prestations<sup>26</sup>.

Les éléments fournis par le candidat dans son mémoire technique doivent être contrôlables et contrôlés (faire le lien avec le suivi de la prestation), sinon une distorsion de concurrence existe entre les candidats réalistes et les autres.

Les caractéristiques techniques des autocars utilisés dans le cadre des services de transports interurbains de voyageurs, sont

très règlementées, notamment concernant les dispositifs de sécurité. Ainsi, les véhicules ne peuvent circuler que s'ils sont équipés de limiteurs de vitesse, de ceintures de sécurité et d'un dispositif d'éthylotest anti-démarrage.

Au-delà de ces aspects réglementaires, un certain nombre de points devront obligatoirement être précisés par l'Autorité Organisatrice dans son cahier des charges.

<sup>25</sup> Article R2151-8 du code de la commande publique : pour les marchés publics passés selon une procédure adaptée, les variantes sont autorisées sauf mention contraire.

<sup>26</sup> Il n'est évidemment pas question de stipuler des spécifications qui ne seraient pas nécessaires pour la bonne exécution du contrat mais dont l'effet serait d'entraîner une restriction de l'accès à la commande publique (CAA Marseille, 20 décembre 2010, Sté SIORAT, n° 08MA01775 ; CE, 10 février 2016, Sté SMC2, n° 382148 ; CE, 30 septembre 2011, Région de Picardie, n° 350431).

## LES SPÉCIFICATIONS OBLIGATOIRES

### Accessibilité

Tous les véhicules acquis pour l'exécution d'un service public de transport (hors services scolaires) doivent être accessibles. Le matériel roulant en service avant le 14 février 2015 peut continuer à être exploité. Toutefois, une proportion minimale de véhicules accessibles<sup>27</sup> devra être affectée à chaque ligne.

Le contrat doit obligatoirement prévoir le nombre de véhicules accessibles<sup>28</sup>. Pour chaque ligne, ce nombre ne pourra être inférieur aux valeurs suivantes<sup>29</sup> :

| Type de véhicule   |  | Proportion minimale de matériel roulant accessible |                         |
|--|--|--|-------------------------|
| Classification au sens de l'article R. 311-1 du code de la route | Classification selon la capacité                   | Du 01/07/2019 au 30/06/2020                        | A compter du 01/07/2020 |
| Catégorie M1   | (véhicules de 8 places assises maximum)            | 100 %  | 100 %                   |
| Catégories M2 et M3  | Autocars de faible capacité (22 passagers maximum) | 100 %  | 100 %                   |
|  | Autocars (23 passagers minimum)                    | 86 %   | 100 %                   |

**La proportion de matériel roulant ne concerne pas les lignes scolaires qui sont régies par d'autres dispositions. Il est donc recommandé de distinguer précisément dans le contrat les véhicules affectés aux lignes régulières de ceux affectés exclusivement aux lignes scolaires.**

S'agissant des lignes de doublage scolaires lorsqu'elles répondent à la définition des transports scolaires, c'est-à-dire qu'elles sont créées « pour assurer à titre principal à l'intention des élèves la desserte des établissements d'enseignement »<sup>30</sup>, les dispositions relatives à l'accessibilité ne leur sont pas applicables.

### Intégration de véhicules à faibles émissions

Pour les services exécutés à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020, les Autorités Organisatrices qui gèrent, directe-

ment ou indirectement, des parcs de plus de 20 autocars/autobus, ont l'obligation d'intégrer des objectifs en termes de véhicules à faibles émissions conformément à la loi sur la transition énergétique et la croissance verte<sup>31</sup>.

#### ◇ Contenu de l'obligation législative

A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020, la moitié (50 %) des véhicules lourds acquis pour l'exécution d'un service public régulier (pour une création de ligne ou un renouvellement de véhicule) devront répondre à la définition des véhicules à faibles émissions. Dès le 1<sup>er</sup> janvier 2025, l'ensemble des véhicules dont l'achat est prévu par la convention seront concernés.

#### ◇ Périmètre retenu<sup>32</sup>

**Cette obligation ne concerne que les lignes régulières, hors lignes scolaires.**

Contrairement aux dispositions sur l'accessibilité, les 50 % s'entendent sur la totalité du parc de l'AO (et non pas par ligne). Il sera donc possible d'affecter en priorité les véhicules à certaines lignes structurantes ou en fonction des caractéristiques de ces dernières.

#### ◇ Définition réglementaire des véhicules à faibles émissions

La définition des véhicules à faibles émissions est différente selon le type de territoire et le type de service considéré (urbain, non urbain, zone couverte par un plan de protection de l'atmosphère...).

**Pour les services routiers non-urbains, les véhicules à faibles émissions sont les suivants : véhicules électriques, véhicules fonctionnant au GNV ou véhicules satisfaisant au moins à la norme Euro VI (y compris Diesel).**

<sup>27</sup> Article L. 1112-3 du code des transports.

<sup>28</sup> Article D. 1221-10 du code des transports.

<sup>29</sup> Article D. 1112-7-1 du code des transports

<sup>30</sup> Article R213-3 du code de l'éducation

<sup>31</sup> Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

<sup>32</sup> Décret n° 2017-23 définissant les véhicules à faibles émissions en application de l'alinéa 3 de l'article L224-8 du code de l'environnement

### ◇ Portée du cahier des charges

Dans l'hypothèse où l'autorité organisatrice choisirait volontairement d'aller au-delà des exigences réglementaires et d'exclure les véhicules Euro VI du marché, il est préférable de ne pas imposer de technologies spécifiques (tout électrique ou tout GNV) au risque de créer d'importantes distorsions de concurrence.

En effet, les textes relatifs à la commande publique précisent que **les spécifications techniques ne peuvent pas avoir pour effet de favoriser ou d'éliminer certains opérateurs économiques**<sup>33</sup>.

Selon la localisation d'un dépôt par rapport à une station d'avitaillement ou de recharge, imposer une technologie de motorisation peut conduire à une discrimination.

### ◇ Incidence sur la contractualisation

Les motorisations alternatives (électriques, GNV) impliquent un surcoût important à l'achat et en infrastructure qui entraîne une augmentation significative du coût du service de transport.

**Une attention particulière devra être portée à la durée des contrats qui devra être proportionnée à l'investissement demandé aux opérateurs et au délai d'amortissement des véhicules.**

## Open Data

Le terme « open data » fait référence à l'ouverture et au partage des données publiques, qui consistent à mettre à disposition de tous les citoyens, sans demande de communication préalable, toutes les données publiques brutes qui ont vocation à être librement accessibles et gratuitement réutilisables.

L'ouverture des données des services réguliers de transports publics est une exigence réglementaire européenne transposée en droit français.

Cette exigence impose aux autorités Organisatrices de mettre à disposition les données statiques (lignes, points d'arrêt, horaires théoriques) et dynamiques (circulation en temps réel, travaux...) dont elles disposent.

Cette obligation pèse sur l'autorité organisatrice de la mobilité qui collecte les données auprès des opérateurs. Elle peut également choisir de confier la publication des données à ces derniers. Aussi, il est nécessaire que le contrat prévoit précisément quelles données doivent être fournies et dans quel format.

Dans le cadre d'un contrat de concession, les dispositions introduites par la « Loi pour une république numérique » imposent à l'opérateur de transmettre à l'Autorité Organisatrice toutes les données « collectées ou produites » à l'occasion de l'exploitation d'un service public. Toutefois, si l'autorité organisatrice souhaite que le transporteur produise des données spécifiques (données en temps réel...), cela devra être précisé dans le cahier des charges afin que l'opérateur puisse valoriser cette demande dans son offre. Il est également possible de prévoir une clause de réexamen pour traiter de l'open data.

## Mentions obligatoires pour les transports scolaires

Etant donné la spécificité des transports scolaires, les articles R 3111-15 et suivants du code des transports fixent les spécifications qui doivent obligatoirement apparaître dans

les contrats relatifs à l'exécution des transports scolaires. Parmi ces clauses obligatoires, on retrouve :

- les établissements scolaires et les points d'arrêt à desservir,
- l'itinéraire à suivre et le kilométrage quotidien, les fréquences et les horaires,
- le nombre de jours pendant lesquels le service est assuré ainsi que le nombre d'élèves prévu,
- les responsabilités respectives des parties au contrat dans les mesures à prendre pour assurer la garde des élèves,
- les conditions de transport des personnes n'ayant pas la qualité d'élève.

## Emport des vélos

Afin de favoriser l'intermodalité, la loi d'orientation des mobilités introduit l'obligation pour les autocars neufs affectés aux services réguliers de **permettre l'emport de 5 vélos non démontés** à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2021<sup>34</sup>.

Les autorités organisatrices auront la possibilité de **déroger à cette obligation sur décision motivée pour les services qu'elles organisent.**

Par conséquent, il est nécessaire de préciser dans le cahier des charges s'il sera fait usage de la dérogation afin que les opérateurs puissent valoriser, ou non, l'emport des vélos dans leur offre.

Afin d'accompagner autorités organisatrices et transporteurs, la FNTV proposera une note pratique permettant de prendre une décision motivée notamment au regard des contraintes d'exploitation.

<sup>34</sup> Article L1272-6 du code des transports

<sup>33</sup> En ce sens consulter la fiche technique de la Direction des Affaires Juridiques des ministères économiques et financiers consacrée à la définition des besoins (p 3)

<sup>34</sup> Article 17 loi n° 2016-1321 du 7 octobre 2016 pour une République numérique

## LES AUTRES ÉLÉMENTS À INTÉGRER DANS LE CAHIER DES CHARGES

Il est important de retrouver dans le cahier des charges techniques tous les éléments relatifs au matériel ou à l'exploitation du service qui seront demandés par le pouvoir adjudicateur et qui seront valorisés par le candidat dans son offre. Toute modification non prévue au cahier des charges ou ne faisant pas l'objet d'une clause de réexamen devra faire l'objet d'un avenant.

### On peut citer par exemple :

- ◇ Les prescriptions concernant la livraison des véhicules.
- ◇ Les aspects liés à la billettique. Si un équipement billettique doit être intégré en cours d'exécution du marché le pouvoir adjudicateur devra prendre à sa charge l'achat du matériel mais également son installation dans les véhicules.
- ◇ Les équipements embarqués correspondant aux besoins de la clientèle (wifi, USB...). Ces équipements doivent être pensés en fonction de la clientèle et des services considérés.
- ◇ La définition de la politique commerciale : quelles attentes de la part de l'autorité organisatrice...
- ◇ Le règlement d'exploitation des services. Ce règlement doit permettre aux opérateurs de faire face à toutes les situations qui peuvent se présenter : dégradation des véhicules ou comportement inapproprié des passagers, voyage d'un enfant non accompagné, voyageur sans ticket...
- ◇ Les prescriptions liées à la sécurité : services de médiation, de sécurité, bracelets connectés pour les élèves...
- ◇ Les exigences relatives au contrôle des passagers.

## LA GARANTIE D'EMPLOI

La garantie d'emploi est un mécanisme conventionnel qui s'impose aux entreprises de transport routier de voyageurs relevant de la Convention Collective Nationale des Transports Routiers (CCNTR)<sup>35</sup>. Ce dispositif, applicable dans le cadre de services réguliers et à la demande, contraint l'entreprise qui gagne le marché à reprendre le personnel éligible de l'entreprise sortante dans des conditions prédéterminées (maintien de l'ancienneté, rémunération...).

**La garantie d'emploi présente un avantage social indéniable puisqu'elle vise à éviter les pertes d'emploi consécutives à un changement d'opérateur. Par ailleurs, dans un contexte où le recrutement de conducteurs est très tendu, elle vise à garantir que l'entreprise entrante pourra trouver des conducteurs en nombre suffisant pour assurer l'exécution du service.**

*NB : L'attribution du marché à une entreprise non soumise à la CCNTR (Régie, Taxi, Ambulances) fait échec au dispositif de trans-*

*fert conventionnel. Aussi, il est conseillé d'inclure une clause d'application obligatoire du mécanisme quel que soit le code NAF du candidat retenu.*

Le transfert de personnel est une obligation qui incombe aux entreprises de transport. Toutefois, le rôle de l'Autorité Organisatrice est primordial pour qu'il puisse être opéré dans de bonnes conditions.

La Loi d'orientation des mobilités est venue modifier la garantie d'emploi en prévoyant un dispositif obligatoire pour le transport interurbain. En effet, le dispositif conventionnel actuel est optionnel pour le salarié qui peut, dès lors, refuser le transfert. La LOM permettra à l'accord conventionnel, dont la négociation est en cours, de rendre le transfert automatique (sur le modèle du transfert légal prévu à l'article L1224-1 du code du travail) et garantira ainsi la continuité du service public de transport.

### L'information de l'autorité organisatrice sur la masse salariale

**Le Conseil d'État a consacré un droit à l'information des candidats en matière de masse salariale des personnels à reprendre** alors même que l'obligation de reprise du personnel ressort de l'application d'une convention collective étendue<sup>36</sup>. Cette information permet de respecter le principe de transparence et d'égalité de traitement entre les candidats, notamment entre le titulaire sortant et les autres candidats.

La masse salariale est un élément qui ne peut être connu de l'Autorité Organisatrice que si l'entreprise titulaire la lui communique. **Aussi, il est conseillé d'inclure dans toute convention une clause par laquelle le titulaire s'oblige à lui fournir ces éléments en fin de marché.** La cohérence des éléments transmis (masse salariale au regard du nombre de personnel transférable) devra être vérifiée.

<sup>35</sup> Codes NAF 4939 A et 4939 B

<sup>36</sup> CE 19 janvier 2011, Société technique d'environnement et propreté (TEP), req. n° 340773

## **L'information de l'entreprise entrante sur la liste des salariés transférables**

Dès sa notification et au moins 45 jours avant le début du marché, l'entreprise entrante doit informer l'entreprise sortante. Cette dernière doit lui fournir la liste des personnels et toutes les informations afférentes au moins 40 jours avant le début du marché.

Dans le cas où les délais entre la notification du marché et le démarrage des prestations

sont insuffisants, les délais précités sont ramenés à 48h. Le moment de la notification revêt dès lors une importance significative.

**Une attribution du marché précoce permettra aux opérateurs de préparer le transfert des personnels dans de bonnes conditions et de permettre à l'entreprise de mieux gérer les aspects sociaux du transfert (développement de l'emploi, reconversion, maintien dans l'emploi...).**



## FORMATION

Les entreprises de transport public de voyageurs sont une part importante du tissu économique d'un territoire d'autant qu'elles ont la particularité de n'offrir que des emplois non délocalisables.

Le transport routier de voyageurs est une profession pour laquelle la qualification des conducteurs est une obligation réglementaire qui comporte une formation initiale et une formation périodique (FIMO et FCO).

Pour aller au-delà des obligations réglementaires, les entreprises soumises à la Convention Collective Nationale des Transports Routiers (CCNTR) doivent également organiser des formations obligatoires adaptées à la spécificité des lignes et des

passagers transportés (sécurité dans les transports scolaires, accompagnement des Personnes à Mobilité Réduite...), ce qui constitue un avantage pour la qualité de service.

**La Région, responsable du transport et financeur de la formation des demandeurs d'emploi, doit pouvoir saisir les opportunités des appels d'offres afin de créer une synergie entre les emplois du transport routier de voyageurs et la formation professionnelle. A cet égard, il paraît souhaitable que les Régions puissent être pleinement investies dans le financement des formations pour l'accès au métier de conducteur.**

# SÉCURITÉ

Plusieurs obligations permettent d'assurer la sécurité des passagers en matière de transport public routier de voyageurs.

## Sécurité des véhicules et exploitation

Tout transport public de personnes doit respecter les normes concernant les véhicules et l'exploitation des services. Celles-ci sont issues des textes français et communautaires et, pour la plupart, reprises dans l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes.

Il s'agit notamment des dispositions qui régissent l'aménagement des véhicules, les équipements de sécurité obligatoires (ceintures de sécurité, éthylotests anti-démarrage...), les conditions d'exploitation, les dispositions spécifiques au transport scolaire, le transport debout.

**Si le transporteur est tenu d'exécuter les services conformément à la réglementation en vigueur, l'autorité organisatrice reste responsable de son organisation.** Par exemple, il lui appartient dans le cas de transport de jeunes enfants, de prévoir un nombre suffisant d'accompagnateurs...

Sur la question spécifique du transport scolaire, l'autorité organisatrice pourra se référer utilement au « Guide de la sécurité dans les transports scolaires » élaboré par les ministères des Transports, de l'Intérieur et de l'Éducation nationale en partenariat avec la FNTV, les autorités organisatrices de la mobilité et l'ANATEEP.

## Transport debout

Pour être autorisé, le transport de passagers debout doit respecter les règles suivantes :

✓ Le service doit être exécuté au moyen **d'un véhicule aménagé à cet effet** (autobus ou autocar de classe II). Les aménagements sont prescrits par les articles 6 et 35 de l'arrêté du 2 juillet 1982 (places suffisantes et barres de maintien ou poignées pour chaque passager debout).

✓ Respect du nombre de passagers autorisés à circuler debout sur l'attestation d'aménagement du véhicule.

✓ Lorsque le véhicule transportant des passagers debout circule hors agglomération, sa vitesse est limitée à **70 km/heure**.

### En agglomération :

A l'exception des transports en commun d'enfants, la circulation de véhicules de transport en commun avec **des passagers debout est autorisée en agglomération**.

La notion d'agglomération est définie par l'article R. 110-2 du code de la route comme l'« espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde. »

### Hors agglomération :

• Les passagers sont autorisés à circuler debout **dans le ressort territorial d'une AOM** ou du Syndicat des transports d'Ile-de-France (Ile-de-France Mobilités).

• Lorsqu'il s'agit de **prolonger une ligne de service public**, les véhicules peuvent circuler avec des passagers debout sur une distance de 5 km. Les 5 km se calculent au-delà du ressort territorial de l'AOM ou, en l'absence, au-delà de la sortie d'agglomération.

• **Cette distance peut être portée à 7 km**. Dans ce cas, l'AO doit notifier à l'exploitant les services concernés et les motifs de la déro-

gation. Une copie de cette notification est tenue par l'exploitant à disposition des agents chargés du contrôle.

## Transport debout d'enfants

**Le transport en commun d'enfants debout est interdit.** On entend par « transport en commun d'enfants » le transport en commun de personnes organisé à titre principal pour des personnes de moins de dix-huit ans, quel que soit le motif du déplacement.

A l'initiative de l'AO, le transport en commun d'enfants debout peut exceptionnellement être autorisé :

• Le code de la route précise que cette autorisation peut être accordée **dans « une situation imprévue, de façon limitée et à titre exceptionnel »**. Il n'est donc pas possible pour l'AO de demander aux opérateurs de transporter des enfants debout le temps de calibrer le nombre de véhicules nécessaires en début d'année scolaire.

• Le véhicule utilisé devra répondre à des aménagements spécifiques (abaissement des barres et poignées de maintien), l'attestation d'aménagement mentionnera le nombre d'enfants pouvant être transportés debout. En aucun cas, les enfants ne doivent prendre place sur les marches donnant accès aux portes.

## Respect des temps de conduite et de repos

Le respect de la réglementation sociale encadrant les temps de travail et les temps de conduite des conducteurs est une condition essentielle pour la sécurité du transport routier de voyageurs.

Le respect de la réglementation



sociale en vigueur est notamment contrôlé au moyen du chronotachygraphe. Installé à bord des véhicules de transport de personnes de plus de 9 places, il enregistre la vitesse, le kilométrage et les activités du conducteur. Les données du chronotachygraphe sont vérifiées lors des contrôles routiers ou lors de contrôles en entreprise.

La convention collective nationale de transport routier (CCNTR) prévoit des dispositions sociales plus protectrices du salarié en matière de temps de repos et de conduite que celles issues de la Réglementation européenne et dont ne bénéficient pas les conducteurs dépendant d'une autre convention collective. Confier un marché de transport à une entreprise soumise à la CCNTR est une garantie supplémentaire de qualité de service et de sécurité des personnes.

### **La formation initiale et continue des conducteurs**

Tous les conducteurs affectés à des services de transport de voyageurs par autocar ont obligatoirement suivi une formation initiale et doivent suivre une formation périodique au contenu fixé réglementairement. Il est conseillé aux autorités organisatrices de la mobilité de vérifier le respect de cette obligation en cours d'exécution du marché.

### **Protection des données personnelles**

Dans le cadre de l'exploitation de leurs activités, les opérateurs de transport doivent traiter un certain nombre de données personnelles. Ces traitements sont autorisés soit parce qu'ils sont nécessaires à l'exécution d'une mission de

service public (coordonnées des abonnés...), soit parce que leur recueil est prévu par la loi (données du chronotachygraphe...).

En tout état de cause l'autorité organisatrice devra, en tant que « responsable du traitement » s'assurer auprès du titulaire du marché qu'il respecte les prescriptions de la loi informatique et libertés de 1978<sup>37</sup> telles que modifiées par le Règlement Général sur la Protection des Données<sup>38</sup>, notamment en ce qui concerne leur sécurisation et leur durée de conservation. Aussi, il est recommandé aux acheteurs publics d'insérer dans leurs contrats publics les clauses adéquates en se référant au document élaboré par la CNIL « RGPD : Guide du sous-traitant » (édition septembre 2017).

<sup>37</sup> Loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés

<sup>38</sup> Règlement n° 2016/679, dit règlement général sur la protection des données (RGPD)



# PRIX DU MARCHÉ

## L'élaboration du prix dans le cadre d'une concession

Dans le cadre d'une concession, le transporteur s'engage à supporter l'ensemble des charges et perçoit les recettes d'exploitation (étant entendu que le tarif est fixé par l'autorité organisatrice). En contrepartie, l'autorité organisatrice peut verser au concessionnaire une contribution financière calculée par rapport aux prévisions de charges et de recettes déterminées par le transporteur.

## Le prix dans les marchés publics

L'élaboration des bordereaux de prix revêt une importance particulière pour la bonne exécution des marchés publics, qu'il s'agisse de marchés ordinaires ou d'accords-cadres à bon de commande. Dans tous les cas, il est nécessaire de faire apparaître à la fois une part fixe annuelle et une part variable au kilomètre.

### ◇ Part fixe annuelle :

La part fixe ou prix forfaitaire, doit permettre de couvrir au moins en partie les charges fixes du titulaire et notamment celles liées à l'amortissement des véhicules, aux salaires des conducteurs et aux frais généraux. Il est notamment nécessaire de prévoir l'évolution de la part fixe en fonction du nombre et du type de véhicules ou du nombre de conducteurs nécessaires pour l'exécution du marché.

### ◇ Part variable :

La part variable, ou prix unitaire, doit rémunérer le service effectué, également appelé « coût de roulage ». Les bordereaux de prix unitaires doivent être déclinés en fonction de la typologie du véhicule utilisé pour l'exécution du marché.

En l'absence de bordereaux de prix détaillés, il peut devenir extrêmement complexe de faire évoluer les prestations en fonction des besoins de l'autorité organisatrice et de faire en sorte que l'évolution des quantités permette une rémunération juste du titulaire du contrat.

### Afin d'éviter tout litige, le marché doit indiquer de manière précise si la facturation porte :

- **Uniquement sur le nombre de km « en charge »** (km commerciaux pour le transport des passagers) ;

ou

- **Sur le nombre de km « roulés »** : km « en charge » + km « haut-le-pied » (Km à vide nécessaires pour les besoins de l'exploitation).

## Les formules d'indexation

**La formule d'indexation doit être représentative de la structure des coûts de l'entreprise. Elle permet d'assurer l'équilibre et la pérennité des contrats et de réduire les aléas.**

En matière de transport, les formules de révision de prix dans les contrats font intervenir les postes suivants :

- Les énergies,
- Les salaires,
- Les matériels roulants,
- Les services divers,
- La maintenance et la réparation.

L'inclusion d'un terme fixe s'avère particulièrement inadaptée dans la mesure où il ne représente pas l'amélioration de la productivité dans le service public du transport routier de voyageurs.

Chaque indice est pondéré par un coefficient qui doit correspondre au poids réel du poste considéré dans la formation du coût global. Par exemple, pour les salaires, le coefficient de pondération est généralement compris entre 0,5 et 0,7.

Le choix des indices est déterminé par l'autorité organisatrice. Il est conseillé de rechercher des indices liés au transport. S'agissant de l'indice « Salaire », il peut être fait référence à l'évolution du salaire conventionnel (140 V) et non aux indices INSEE.

La FNTV a travaillé avec le Comité National Routier (CNR) pour la mise en place d'un indice de rémunération conventionnelle propre aux conducteurs de transport routier de voyageurs. Le CNR est un organisme technique ayant une compétence étendue en matière d'observation de l'évolution des conditions d'exploitation et des composantes de coûts dans le transport routier.

Cet indice reprendra l'évolution depuis 2009 du salaire à l'embauche des conducteurs au coefficient 140 V (Convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires) et permettra aux Autorités Organisatrices d'inclure dans les conventions de transport, un indice salaire au plus proche de la réalité des coûts. Celui-ci sera publié dans le courant du premier semestre 2020 sur le site du CNR.

La FNTV travaille également avec le CNR sur la réalisation d'une enquête sur les structures de coût dans le transport scolaire.

# **LANCEMENT DE LA CONSULTATION DES ENTREPRISES**



# LANCEMENT DE LA PROCÉDURE DE CONSULTATION

De manière générale, les acheteurs doivent veiller à anticiper suffisamment le lancement de leurs procédures de consultation non seulement pour assurer l'efficacité de ces procédures mais également pour permettre un début d'exécution de leurs services dans de bonnes conditions.

## Sur les délais de consultation

Les acheteurs doivent prendre en compte deux impératifs de délais dans le cadre de la mise en œuvre de leurs procédures de consultation :

◇ La réglementation impose aux acheteurs de respecter des délais minimums de réception des candidatures et des offres qui diffèrent en fonction du type de procédure mise en œuvre.

◇ La réponse à un appel d'offres de transport public de voyageurs peut être complexe et nécessiter un travail conséquent de la part des transporteurs. Il est donc opportun d'adapter les délais réglementaires minimaux de réponse à la quantité d'informations transmises aux opérateurs candidats et au contenu du mémoire technique qui leur est demandé.

## Sur les délais à respecter entre la notification et le début d'exécution du marché

**Il est nécessaire, pour les acheteurs, d'intégrer dans leurs calendriers de procédure des délais raisonnables entre la notification du marché et la date de début des prestations de transport.** Ce délai doit être compatible avec la mise en œuvre des premières actions nécessaires au démarrage de leur contrat.

Une fois retenu, l'opérateur sera en effet, selon les cas, amené à recruter des conducteurs, acheter des véhicules, mettre les véhicules aux couleurs du réseau, mettre en place le système de billettique...

Si la notification du marché au titulaire est réalisée à une date trop proche de la date prévisionnelle de début des prestations, le transporteur pourrait ne pas être en mesure de commencer l'exécution du marché à temps. Certains opérateurs décident même de ne pas répondre aux appels d'offres lorsqu'ils constatent que les délais sont trop contraints.

Les délais devront donc être réalistes et adaptés à la complexité du marché (nombre de lignes, nombre de conducteurs à recruter, caractéristiques des véhicules).

En cas de calendrier contraint, il est possible de prévoir dans les documents de consultation une « période de souplesse » afin de permettre à l'opérateur de se conformer aux spécifications techniques à une échéance ultérieure. Par exemple, il est possible de prévoir que le respect de l'âge maximal des véhicules prévu au cahier des charges ne sera obligatoire que 6 mois après la notification du marché.

### **Exemples de délais à prendre en compte entre la notification du marché et le début de son exécution :**

- les délais pour acheter un véhicule neuf sont d'environ 6 mois ;
- le mécanisme relatif au transfert conventionnel de personnel prévoit une information du candidat retenu par l'entreprise sortante au moins 45 jours avant le début d'exécution du marché ;
- Le juge du référé précontractuel ne peut pas statuer avant un délai minimum de 16 jours, en procédure formalisée<sup>39</sup>, à compter de la date d'envoi de l'information aux candidats évincés. Il statue dans un délai de 20 jours à compter de sa saisine.

<sup>39</sup> Article R. 551-5 du code de justice administrative.

# OBLIGATION DE DÉMATÉRIALISATION DES PROCÉDURES DE PASSATION DES MARCHÉS PUBLICS

Les obligations en matière de dématérialisation des marchés publics se sont renforcées au fil des ans. **Depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2018, la dématérialisation des procédures est la règle.**

Les acheteurs doivent dématérialiser la procédure de passation de leurs marchés publics et publier les données essentielles de ces contrats sur leur profil d'acheteur.

Toutes les étapes de la procédure seront obligatoirement dématérialisées : publication des avis, mise en ligne des documents de la consultation (cahier des charges...), réception des candidatures/offres,

toutes demandes des entreprises et des acheteurs, négociations et informations (courrier de rejet, attribution, notification, etc...)<sup>40</sup>.

La signature électronique remplace la signature manuscrite, même si elle n'est nécessaire que pour l'attribution du marché. Le certificat électronique devient donc indispensable.

Il est nécessaire pour chaque opérateur de posséder une signature électronique<sup>41</sup> et de se familiariser avec le fonctionnement des profils d'acheteurs et les modalités de remise des offres. En parallèle, il est recommandé aux acheteurs de

ne pas exiger dans le règlement de consultation une signature des documents au stade de la remise des offres.

Pour de plus amples informations, il est conseillé de consulter les guides élaborés par la Direction des Affaires Juridiques du ministère de l'économie :

- Guide très pratique 2018 de la dématérialisation des marchés publics (Acheteurs).
- Guide très pratique 2018 de la dématérialisation des marchés publics (Opérateurs Economiques).

## LA NÉGOCIATION

S'agissant de marchés publics dont le montant est égal ou supérieur au seuil européen, la procédure concurrentielle avec négociation est la seule procédure permettant de négocier les offres des candidats. Cette procédure ne peut être utilisée que dans des conditions limitativement énumérées à l'article R2124-3 du code de la commande publique, notamment en cas de marchés infructueux.

Dans le cadre de la passation de contrats de concession, le pouvoir adjudicateur est libre de prévoir une phase de négociation. Si la négociation « ne peut porter sur l'objet de la concession, les critères d'attribution ou les conditions et caractéristiques mini-

males indiquées dans les documents de la consultation<sup>42</sup> », elle pourra porter sur les aspects techniques ou financiers de l'offre déposée par le candidat.

La négociation ne devrait pas se limiter à faire s'aligner les candidats sur l'offre la moins-disante. L'objectif de la négociation doit être de faire évoluer les offres remises dans le sens d'une plus grande compatibilité avec les besoins de l'autorité concédante.

Il est nécessaire de respecter l'égalité de traitement entre les candidats et d'assurer une traçabilité des échanges dans toutes les étapes de la procédure.

<sup>40</sup> Article R2132-1 et suivants du code de la commande publique

<sup>41</sup> L'entreprise devra également veiller à renouveler sa signature électronique lorsqu'elle arrive à échéance afin d'être à même de répondre à toutes les consultations.

<sup>42</sup> Article L3124-1 du code de la commande publique

# **ANALYSE DES OFFRES ET ATTRIBUTION DU MARCHÉ**



# VÉRIFICATION DE LA CAPACITÉ À EXÉCUTER LE MARCHÉ

L'analyse des candidatures dans le cadre d'une procédure de passation d'un marché de transport doit permettre de s'assurer que le candidat ne fait pas l'objet d'une interdiction de soumissionner mais également de vérifier l'aptitude du candidat à exercer l'activité de transporteur ainsi que ses capacités économiques, financières, professionnelles et techniques. Afin d'assurer une concurrence saine et d'éviter les défaillances d'entreprise en cours de marché, il ne doit pas s'agir d'un simple recensement de pièces administratives, sociales

et fiscales mais d'un véritable contrôle des conditions de participation préalable à l'examen de l'offre de chaque candidat.

L'acheteur peut fixer des niveaux minimaux de capacités tant qu'ils sont liés et proportionnés à l'objet du marché ou à ses conditions d'exécution. Il convient de préciser que les garanties financières et professionnelles exigées pour l'inscription au registre du transport ne doivent pas être confondues avec la capacité réelle d'un transporteur d'exécuter le marché considéré.

## DÉTECTION DES OFFRES ANORMALEMENT BASSES DANS LES MARCHÉS PUBLICS

Une offre peut être qualifiée d'anormalement basse lorsque son prix ne correspond pas à une réalité économique. La jurisprudence la définit comme « la situation dans laquelle le prix des prestations est manifestement sous-évalué et de nature à compromettre l'exécution du marché »<sup>43</sup>.

**Les offres anormalement basses se doivent d'être détectées car elles peuvent avoir un impact sur :**

◇ **La capacité technique et économique du candidat à exécuter le marché ;**

◇ **La régularité et la sécurité de l'exécution du marché au regard des réglementations nationale, européenne et internationale applicables en matière de droit de l'environnement, de la concurrence, social et du travail. Cela concerne notamment le travail illégal, l'abus de détachement, les prescriptions environnementales, le respect des minima sociaux... Etant donné la**

**part importante du poste des conducteurs dans les coûts des prestations de transport routier de voyageurs, ce dernier point revêt une importance centrale.**

L'article L2152-6 du code de la commande publique impose à l'acheteur de demander à l'opérateur des précisions et justifications dès lors qu'une offre semble anormalement basse. Si les réponses fournies ne sont pas satisfaisantes, l'acheteur sera tenu de rejeter l'offre considérée comme anormalement basse<sup>44</sup>.

Les textes relatifs aux contrats de concession n'imposent pas à l'acheteur de détecter les offres anormalement basses. Cependant, pour les raisons évoquées ci-dessus, il est préférable d'avoir la même vigilance sur ces contrats que dans le cadre d'un marché public.

<sup>43</sup> Conseil d'État, n° 366606, 29 mai 2013, ministre de l'Intérieur contre société Artéris

<sup>44</sup> Article R2152-4 du code de la commande publique

# CRITÈRES D'ATTRIBUTION

L'offre économiquement la plus avantageuse ne se confond pas avec l'offre au prix le plus bas. Les critères de sélection choisis, ainsi que leurs modalités de mise en œuvre, doivent permettre à l'acheteur d'apprécier la performance globale du marché public et de porter une attention particulière à la qualité des prestations fournies.

Le choix des critères relève de la seule appréciation de l'autorité organisatrice. Celle-ci peut choisir les critères qui lui semblent les plus pertinents pour déterminer l'offre la plus adaptée à son besoin, à condition toutefois que ces critères ne soient pas discriminatoires mais liés à l'objet du contrat ou à ses conditions d'exécution.

L'acheteur doit également préciser dans les documents de la consultation, les informations qui devront être fournies en vue de l'évaluation des offres pour chacun des critères. **A cet égard, il lui incombe d'exiger la production de justificatifs lui permettant de vérifier l'exactitude des informations données.**

## LES CRITÈRES D'ATTRIBUTION DANS LES MARCHÉS PUBLICS

Pour répondre aux attentes de l'acheteur, les candidats doivent avoir connaissance :

- des caractéristiques techniques ou économiques attendues, qui sont énoncées sous forme de critères et sous-critères ;
- du poids de ces critères et sous-critères pour l'évaluation de l'offre ;
- des informations précises à fournir par les candidats pour chacun des critères et sous-critères.

Etant donné que les caractéristiques techniques de l'offre seront celles décrites dans le mémoire technique du candidat, un suivi des engagements du titulaire sera nécessaire tout au long de l'exécution du marché.

### Pondération des critères

Deux modalités de classement des critères peuvent être utilisées : la hiérarchisation ou la pondération<sup>45</sup>.

Pour les marchés publics passés selon une procédure formalisée, la pondération est le principe.

L'acheteur ne peut recourir à la hiérarchisation qu'à condition de prouver l'impossibilité de pondérer les critères<sup>46</sup>.

La pondération des critères doit refléter l'importance accordée par l'autorité organisatrice à la mise en œuvre par le futur titulaire de chacun des aspects faisant l'objet d'une notation.

**Etant donné le caractère primordial de la qualité technique de l'offre en matière de transport de voyageurs, il ne devrait pas être possible d'accorder une pondération au critère prix telle qu'elle neutralise les autres critères. Le critère prix doit permettre de noter l'exécution stricte du cahier des charges, tandis que les critères qualitatifs permettent de valoriser l'apport de l'entreprise en faveur d'une qualité de service allant au-delà des prescriptions minimales.**

De manière générale, si le pouvoir adjudicateur a des attentes fortes en matière environnementale, sociale ou qualité, le critère prix ne doit pas être trop élevé au risque de vider de leur substance les autres items.

### Exemples de critères :

#### Le critère prix

Le prix est un élément déterminant du marché. Les offres de prix sont comparées :

- Pour un marché conclu à prix unitaire : sur la base du montant calculé au moyen du détail quantitatif estimatif (DQE),
- Pour un marché conclu à prix global : sur la base du montant forfaitaire ;
- Pour un marché conclu « à prix mixte » : sur la base du montant calculé au moyen du DQE additionné du montant forfaitaire.

S'agissant de la méthode de notation, le pouvoir adjudicateur est libre de la déterminer sous réserve de quelques précisions apportées par la jurisprudence. Ainsi, les méthodes permettant l'octroi de notes négatives ou supérieures à la note maximale ont été jugées illégales<sup>47</sup>. De même que les méthodes consistant à attribuer la note la plus mauvaise à l'offre la plus éloignée des estimations du pouvoir adjudicateur<sup>48</sup>.

<sup>45</sup> La hiérarchisation classe les critères par ordre décroissant d'importance et les analyse indépendamment les uns des autres. La pondération affecte chacun des critères d'un coefficient chiffré. L'offre économiquement la plus avantageuse est alors évaluée globalement, au regard de l'ensemble des critères qui la constituent. L'analyse des offres s'en trouve de fait affaiblie, favorisant le choix de l'offre la « mieux-disante ».

<sup>46</sup> Article R2152-12 du code de la commande publique

<sup>47</sup> CE, 18 décembre 2012, Département de la Guadeloupe, n° 362532)

<sup>48</sup> Conseil d'État 29 octobre 2013 (Office public d'habitat Val d'Oise Habitat, n° 378709)



### ◇ Le critère technique

Le critère technique permet essentiellement de noter le matériel roulant qui sera dédié à l'exécution des services. Si, lors de la réponse à la consultation, le candidat n'a pas encore acquis le matériel, il s'agira donc d'un engagement de sa part qui devra être contrôlé au cours de l'exécution du marché.

On peut retenir par exemple les indicateurs suivants :

- Age moyen des véhicules ;
- Age maximum des véhicules ;
- Adaptation du matériel proposé aux besoins du service.

### ◇ Critère relatif à la qualité de service

La qualité de service peut apparaître moins importante dans l'attribution des marchés publics alors qu'il s'agit d'un point essentiel à l'exécution d'un service public de transport. Il est également plus difficile à

apprécier pour un acheteur, même si quelques éléments peuvent avoir une influence directe sur la qualité du service de transport proposé :

- Organisation de l'exploitation ;
- Eloignement des dépôts du candidat ;
- Disponibilité, procédures d'astreinte ;
- Procédure de gestion des situations perturbées : conflits sociaux, intempéries ;
- Politique en matière de sécurité, de contrôle du personnel, de détection de stupéfiants, de sensibilisation aux addictions, de criblage (enquêtes administratives de sécurité) ;
- Gestion et qualité des services numériques déployés : site internet, SMS aux clients, gestion des inscriptions scolaires ;
- Gestion des gares routières ;
- Données d'exploitation disponibles.

### ◇ Critère environnemental :

- Normes Euro des véhicules affectés au marché ;
- Formation à l'éco-conduite des conducteurs ;
- Adhésion à un programme type « Charte objectif CO<sub>2</sub> » ou « Label Objectif CO<sub>2</sub> ».

### ◇ Critère social :

- Engagements en termes d'insertion professionnelle de personnes éloignées de l'emploi pour l'exécution du marché ;
- Politique de formation des personnels affectés au marché : plan de formation et nombre d'heures ;
- Adhésion à une « Charte Sociale » ;
- Description de la politique sociale générale ;
- Engagement sur un volume horaire minimum pour les contrats à temps partiel (CPS).

## SPÉCIFICITÉ DES CRITÈRES DE CHOIX POUR LES CONTRATS DE CONCESSION

En matière de délégation de service public, il est possible d'introduire des critères relatifs à l'appréciation des politiques commerciales, des politiques tarifaires, de la politique d'investissement.

**Le critère relatif à la qualité de service est obligatoire dans les contrats de concession qui portent sur la gestion d'un service public<sup>50</sup>. En revanche, les textes ne prévoient ni pondération, ni hiérarchisation des critères<sup>51</sup>.**

## INDEMNISATION DU CANDIDAT NON RETENU

Les textes relatifs à la commande publique prévoient le versement d'une prime aux candidats malheureux pour les procédures de concours, dialogue compétitif et les marchés de conception / réalisation.

En dehors de ces cas particuliers, le pouvoir adjudicateur peut prévoir une indemnisation des candidats pour les marchés complexes ou au montant élevé. Il s'agit d'un outil qui permet d'améliorer la qualité des réponses, de valoriser les équipes de réponses aux appels d'offres, notamment dans le cadre des appels d'offres avec variantes.

La décision d'attribuer des primes, leur montant et le détail de leur paiement doivent figurer dans l'avis d'appel public à la concurrence ou dans le règlement de la consultation<sup>52</sup>.

<sup>50</sup> Article L3124-5 du code de la commande publique

<sup>51</sup> L'Article R 3124-4 du code de la commande publique prévoit une obligation de hiérarchisation mais celui-ci n'est pas applicable aux contrats d'exploitation de services de transport de voyageurs.

<sup>52</sup> <http://questions.assemblee-nationale.fr/q13/13-93448QE.htm>

# **EXÉCUTION DE LA PRESTATION DE TRANSPORT**



# LE SUIVI ET LE CONTRÔLE DE LA PRESTATION DE TRANSPORT PUBLIC

**Le suivi et le contrôle de l'exécution de la prestation de transport de voyageurs sont une nécessité et une obligation pour l'autorité organisatrice.**

Un défaut de contrôle de l'autorité organisatrice peut être constitutif d'un manquement et engager sa responsabilité.

Le contrôle peut porter sur les éléments suivants :

- La réalité des renseignements et informations fournies dans le cadre de la réponse à l'appel d'offres ;
- Les conditions de mise en œuvre des services ;
- Les recettes, la billetterie, les tarifs, les comptages de clientèle ;

- La qualité comme l'état du véhicule, sa propreté ;
- Le respect des règles de sécurité ;
- Le respect des itinéraires, des horaires...

Pour cela, il est nécessaire d'instaurer une relation de confiance avec l'opérateur et de mettre en œuvre une procédure de suivi du service en fonction du niveau de qualité attendu. Il faut alors déterminer des indicateurs qui peuvent être coconstruits avec l'opérateur. Ces indicateurs doivent être mesurables et contrôlés (Respect des horaires, mise à disposition de véhicules correspondants au cahier des charges...).

Le cahier des charges prévoit en général un mécanisme de pénalités en cas de non-respect par l'opérateur de ses obligations. S'agissant de la qualité de service, il peut être envisagé un système de bonus-malus.

Dans le cadre d'une délégation de service public, la production d'un rapport annuel par le délégataire est une obligation contractuelle. Ce rapport doit retracer les comptes des opérations liées à l'exécution du service public et permettre d'analyser la qualité et les conditions d'exécution des services publics<sup>53</sup>.

<sup>53</sup> Article R3131-2 et suivant du code de la commande publique



# LE PAIEMENT

## Le régime des avances et des acomptes dans les marchés publics

Le régime des avances est prévu par les articles R2191-3 et suivants du code de la commande publique. Si le montant du marché est supérieur à 50 000 € HT et que son délai d'exécution est supérieur à 2 mois, le montant minimal de l'avance est de 5 % du montant du marché TTC.

Le montant minimal de l'avance varie selon le montant, la durée et le type de marché. Le contrat peut prévoir d'aller au-delà de l'avance légale minimum, dans la limite d'un certain montant et éventuellement avec la constitution d'une garantie à première demande. Le titulaire du marché peut refuser le bénéfice de l'avance.

Les prestations qui ont donné lieu à un commencement d'exécution du marché public ouvrent droit à des acomptes. Le montant d'un acompte ne peut excéder la valeur des prestations auxquelles il se rapporte. La périodicité des acomptes est fixée au maximum à 3 mois, ce délai est ramené à 1 mois à la demande du titulaire.

## Les délais de paiement

Les marchés publics et les contrats de concession sont soumis aux délais de paiement de la commande publique. S'agissant des contrats passés par des collectivités locales, **le délai de paiement est fixé à 30 jours**. Le point de départ est la réception de la date de la facture.

Si le pouvoir adjudicateur constate que la demande de paiement du créancier ne comporte pas l'ensemble des pièces, **il peut suspendre le délai de paiement, dans la limite d'une fois**<sup>55</sup>. Il est nécessaire de préciser à cette occasion les raisons qui s'opposent au paiement (mentions non conformes aux obligations légales ou contractuelles, pièces manquantes).

La demande formulée par le pouvoir adjudicateur **suspend le délai qui recommencera à courir à compter de la réception de la totalité des pièces manquantes**.

### ◇ Le retard de paiement :

- fait courir, **de plein droit et sans autre formalité, des intérêts moratoires** à compter du jour suivant l'expiration du délai de paiement ou l'échéance prévue au contrat (Article L2192-13 du code de la commande publique) ;
- donne lieu, **de plein droit et sans autre formalité, au versement d'une indemnité forfaitaire** pour frais de recouvrement de 40 € (article D2192-35 du code de la commande publique).

**Les retards de paiement peuvent générer de véritables difficultés de trésorerie pour les entreprises de transport de voyageurs. Tout retard de paiement ou toute facture bloquée abusivement peut mettre les entreprises dans une situation financière difficile et compromettre l'exécution du service public.**

## La facturation électronique

La facturation électronique est devenue obligatoire pour les entreprises de taille intermédiaire depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018, et pour les PME depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2019.

Bien qu'elle nécessite de modifier les procédures au sein des entreprises, la facturation électronique présente des avantages. Elle permet notamment d'établir la date de facturation faisant courir le délai maximum de paiement.

Les entreprises qui ne sont pas encore dans l'obligation de facturation électronique peuvent anticiper cette obligation et transmettre leurs factures via le portail Chorus Pro.

<sup>55</sup> Article R2192-27 du code de la commande publique

# **MODIFICATION DU CONTRAT EN COURS D'EXÉCUTION**



# MODALITÉS DE MODIFICATION DU CONTRAT

Le code de la commande publique définit avec précisions les modalités de modification des contrats en cours d'exécution<sup>56</sup>.

Ces dispositions sont importantes car, en matière de transport de voyageurs, il est souvent nécessaire de redéfinir les prestations ou leurs conditions d'exécution en cours de marché.

Les marchés publics et les contrats de concession **peuvent faire l'objet, en cours d'exécution, d'adaptations nécessaires sauf dans le cas où celles-ci se traduisent par des modifications substantielles. La modification d'un contrat en**

**cours de validité doit être considérée comme substantielle**, et doit par conséquent être qualifiée en nouveau contrat soumis aux règles du droit de la commande publique :

- lorsqu'elle introduit des conditions qui, si elles avaient figuré dans la procédure de passation initiale, auraient permis l'admission de soumissionnaires autres que ceux initialement admis ou auraient permis de retenir une offre autre que celle initialement retenue ;
- lorsqu'elle étend le marché public ou le contrat de concession, dans

une mesure importante, à des services non initialement prévus ;

- lorsqu'elle change l'équilibre économique du contrat en faveur du titulaire, d'une manière qui n'était pas prévue dans les termes du marché initial ;
- en cas de changement de cocontractant sauf exceptions.

**Par ailleurs, les dispositions du code de la commande publique rappellent que le co-contractant ou titulaire du contrat a droit au maintien de l'équilibre financier en cas de modification unilatérale du contrat.**<sup>57</sup>

## MODIFICATIONS PRÉVUES DANS LE CONTRAT INITIAL

La clause de réexamen compte parmi les grandes innovations des textes relatifs à la commande publique. En effet, dès lors qu'elles ont été prévues dans les documents du contrat initial sous forme de clauses de réexamen, avec des stipulations claires, précises et non ambiguës, **les modifications sont admises sans limite de montant, c'est-à-dire quelles que soient leurs incidences financières.**

Les textes précisent que ces modifications doivent être prévues « sous la forme de clauses de réexamen ou d'options claires, précises et sans équivoque » et qu'elles doivent indiquer « le champ d'application et la nature des modifications ou options envisageables, ainsi que les conditions dans lesquelles il peut en être fait usage »<sup>58</sup>.

La fiche technique de la Direction des Affaires Juridiques des ministères économiques et financiers sur les modalités de **modification des contrats en cours précise que dans ce cas, la modification sera subordonnée à la seule décision du pouvoir adjudicateur.** Les notions d' « avenant » et de « décision de poursuivre » sont ainsi abandonnées. Il est également rappelé que **« les prestations supplémentaires ou modificatives commandées par ordre de service doivent faire l'objet d'une juste rémunération du titulaire<sup>59</sup>»,** et ce dès leur début d'exécution. Les pratiques consistant à émettre un ordre de service portant sur des prestations non prévues dans le marché sans les valoriser financièrement ou de tarder dans leur valorisation sont rigoureusement

proscrites. Elles mettent en péril la confiance indispensable entre les parties, peuvent nuire aux conditions de délivrance des prestations et peuvent entraîner une action contentieuse.

Il est nécessaire, dès le lancement de la consultation, d'identifier les évolutions possibles du contrat ainsi que leurs conséquences<sup>60</sup>. L'objectif de cette clause de réexamen est de préserver l'équilibre économique du contrat, il ne s'agit en aucun cas d'opérer un bouleversement économique des conditions financières.

**On pourra prévoir un réexamen du contrat en cas de :**

- Modification du calendrier scolaire ou de la carte scolaire ;
- Modification de la fréquentation ;

<sup>56</sup> Articles L2194-1 pour les marchés publics et L3135-1 pour les contrats de concession.

<sup>57</sup> Article L2194-2 pour les marchés publics L3135-2 pour les concessions

<sup>58</sup> Article R2194-1 pour les marchés publics et R3135-1 pour les concessions du code de la commande publique

<sup>59</sup> CE, 17 février 1978, Compagnie française d'entreprises, n°99436.

<sup>60</sup> Le recours à un accord cadre avec émission de bons de commande n'est pas suffisant puisqu'il permet seulement de faire évoluer la quantité « commandée », possibilité également offerte dans le cadre d'un marché ordinaire conclu à prix unitaire ou mixte.

- Modification des véhicules nécessaires à l'exécution de marché ;
  - Modification des dessertes ou des horaires ;
  - Modification des tarifs ;
  - Nouvelle réforme législative ou réglementaire.
- La clause de réexamen pourra également s'apparenter à une clause de rendez-vous qui conduira les parties à renégocier les termes du contrat. Dans la mesure où il ne s'agit pas d'une décision unilatérale de l'acheteur, un avenant devra être conclu.

## AUTRES CAS DE MODIFICATIONS

Au-delà des modifications envisagées dans le contrat initial, des textes encadrent les modifications pouvant être apportées au contrat.

| Code de la commande publique                                      | Cas des modifications   | Montant limite des modifications  |
|---|---|---|
| MP :<br>R2194-2<br>R2194-3<br>Concessions :<br>R3135-2<br>R3135-3 | <b>Lorsque le changement de titulaire :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>· est impossible pour des raisons économiques ou techniques ;</li> <li>· et présenterait un inconvénient majeur ou entraînerait une augmentation substantielle des coûts pour l'acheteur.</li> </ul>   | Le montant des modifications ne peut être supérieur à 50 % du montant du marché initial en tenant compte de la mise en œuvre de la clause de variation de prix. En cas de modifications successives, cette limite s'applique au montant de chaque modification. |
| MP : R2194-5<br>Concessions :<br>R3135-5                          | La modification est rendue nécessaire par des circonstances qu'un acheteur diligent ne pouvait pas prévoir.   |   |
| MP : R2194-6<br>Concessions :<br>R3135-6                          | <b>Lorsqu'un nouveau titulaire remplace le titulaire initial :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>· en application d'une clause de réexamen ;</li> <li>· en cas de cession.</li> </ul>  | Sans incidence sur le montant.  |
| MP : R2194-7<br>Concessions :<br>R3135-7                          | <b>Lorsque les modifications ne sont pas substantielles (i.e. lorsqu'elles ne changent pas la nature globale du marché public). Est considérée comme substantielle la modification qui :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>· si les conditions qu'elle ajoute avaient été incluses dans la procédure de passation initiale, aurait entraîné l'admission d'autres entreprises ou acceptation d'une offre autre ;</li> <li>· modifie l'équilibre économique du marché en faveur du titulaire ;</li> <li>· modifie considérablement l'objet du marché public initial ;</li> <li>· a pour effet de remplacer le titulaire initial en dehors des hypothèses prévues au R2194-6 ou R3135-6.</li> </ul> | Pas de limite de montant.   |
| MP : R2194-8<br>Concessions :<br>R3135-8                          | Lorsque le montant de la modification est inférieur aux seuils européens publiés au Journal officiel de la République française et à 10 % du montant du marché initial pour les marchés publics de services et de fournitures. En cas de modifications successives, prise en compte de leur montant cumulé.   | En dessous de certains seuils, il n'y a pas lieu de vérifier si les conditions du R2194-7 ou R3135-7 sont remplies.<br><b>Attention : il faut tenir compte de la mise en œuvre de la clause de variation des prix.</b>  |

# IMPACT DES MODIFICATIONS SUR LA CONTRACTUALISATION ET LE CONTRÔLE DE LÉGALITÉ

Les textes de la commande publique ne font plus référence à la notion "d'avenant" ou de "décision de poursuivre". **Aussi, il faut considérer que dans l'hypothèse où la modification était prévue au contrat initial, il ne s'agit que d'une décision de l'acheteur qui ne nécessite pas d'avenant.**

En revanche, si une modification intervient dans le cadre des autres possibilités ouvertes par les textes, elle devra être formalisée par un avenant.

Selon l'article L. 1414-4 du code Général des Collectivités Terri-

toriales, « tout projet d'avenant à un marché public entraînant une augmentation du montant global supérieure à 5 % est soumis pour avis à la commission d'appel d'offres. »

Les articles L1411-6 et L. 1414-4 du code Général des Collectivités Territoriales font référence à un « avenant » et non à une « modification du marché public ». En conséquence, l'assemblée délibérante ou la Commission d'Appel d'Offres (CAO) n'ont pas à être consultées en cas de décision de poursuivre ou de décision unila-

térale de modification du marché public initial ou d'un contrat de concession. De même, leur avis n'est pas nécessaire lors de la mise en œuvre d'une clause de variation des prix.

S'agissant du contrôle de légalité, l'article R2131-6 du code Général des Collectivités Territoriales a été modifié en conséquence et n'impose plus la transmission d'avenants ou de décisions de poursuivre mais seulement des « modifications des marchés publics ».





# **LES CAS DE RÉSILIATION DU CONTRAT**



**Les hypothèses de résiliation des contrats par la personne publique font l'objet d'une réglementation<sup>61</sup> et d'une jurisprudence bien établie. Il est conseillé de se reporter à la fiche technique de la Direction des Affaires Juridiques des ministères économiques et financiers sur le sujet<sup>62</sup>.**

## LA RÉSILIATION DE PLEIN DROIT

### **La force majeure**

La force majeure est un évènement qui met le cocontractant dans l'impossibilité absolue de poursuivre l'exécution du marché public ou du contrat de concession, pour des raisons indépendantes de sa volonté et d'obstacles qui ne peuvent être surmontés<sup>63</sup>.

Dans ce cas, le titulaire du contrat ne pourra se voir indemnisé que des pertes subies imputables à l'évènement constitutif de force majeure, à l'exclusion de toute autre indemnité<sup>64</sup>.

### **La disparition du titulaire du contrat**

La résiliation du contrat est de plein droit en cas de disparition du titulaire du contrat (décès, faillite ou incapacité civile). Cette hypothèse de résiliation n'ouvre droit à aucune indemnité.

## LA RÉSILIATION POUR MOTIF D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

**La personne publique dispose toujours du droit de résilier unilatéralement le marché public ou le contrat de concession pour un motif d'intérêt général** et ce, même en l'absence de clause contractuelle en ce sens. La contrepartie à ce droit est l'entière indemnisation du titulaire qui, par définition, n'a commis aucune faute. Le titulaire devra établir le manque à gagner que lui cause la résiliation unilatérale.

## LA RÉSILIATION POUR FAUTE

Les hypothèses dans lesquelles la personne publique peut prononcer la résiliation à titre de sanction ainsi que la procédure à suivre, sont précisées par les cahiers des clauses administratives générales. Seule une faute d'une gravité suffisante est de nature à justifier la résiliation d'un marché public aux torts du titulaire. Il existe deux types de résiliation pour faute : la résiliation simple et la résiliation aux frais et risques.

<sup>61</sup> Pour les marchés publics : Article L2195-1 et suivants du code de la commande publique

<sup>62</sup> Direction des Affaires Juridiques des ministères économiques et financiers, la résiliation unilatérale par l'administration des marchés publics et des contrats de concession.

<sup>63</sup> CE, 7 août 1926, Bouxin, Rec. p. 891

<sup>64</sup> CE, 8 janvier 1925, Société Chantiers et ateliers de Saint-Nazaire, Rec. p. 28

## LISTE DES PRINCIPAUX TEXTES

### Textes relatifs à la commande publique

- Code de la commande publique
- Ordonnance n°2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics
- Décret n°2016-360 du 25 mars 2016 relatif aux marchés publics
- Ordonnance n°2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession
- Décret n° 2016-86 du 1<sup>er</sup> février 2016 relatif aux contrats de concession
- CCAG Fournitures courantes et Services – Arrêté du 19 janvier 2009

### Textes relatifs au transport routier de voyageurs

- Code des transports
- Arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes
- Règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil

### Fiches de la Direction des Affaires Juridiques des ministères économiques et financiers

- Le définition du besoin
- Les accords-cadres
- L'offre anormalement basse
- Les modalités de modification des contrats en cours d'exécution
- La résiliation unilatérale par l'administration des marchés publics et des contrats de concession
- L'impact du RGPD sur le droit de la Commande publique
- Guide très pratique de la dématérialisation des marchés publics (Acheteurs)
- Guide très pratique de la dématérialisation des marchés publics (Opérateurs Economiques)

**Fiches disponibles à l'adresse suivante :**

**<https://www.economie.gouv.fr/daj/conseil-acheteurs-fiches-techniques>**



La FNTV rassemble les entreprises de transport routier de voyageurs (TRV).  
Elle représente plus de 1 500 entreprises de toutes tailles (TPE, PME et groupes).

Grâce à son expertise du transport routier de voyageurs et à son ancrage territorial,  
la FNTV porte auprès des pouvoirs publics et des élus les propositions qui traduisent  
les attentes de ses adhérents et anticipent les enjeux du secteur.

Elle plaide pour le développement du transport routier de voyageurs,  
une solution de mobilité, fiable, sûre et durable !