

mai 24

Commune de Vierzon



**CONCESSION DE SERVICE PUBLIC  
POUR LA GESTION ET L'EXPLOITATION  
DU TRANSPORT URBAIN**



# Rapport sur le choix de l'exécutif



<b>1.</b>	<b>Préambule</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Economie générale de la DSP</b>	<b>6</b>
2.1.	Objet du rapport	6
2.2.	Durée du contrat	6
2.3.	Périmètre du contrat	6
<b>3.</b>	<b>Rappel du cadre d'analyse des offres</b>	<b>7</b>
3.1.	Contenu des dossiers d'offres	7
3.2.	Jugement des offres	9
<b>4.</b>	<b>Complétude du dossier</b>	<b>10</b>
<b>5.</b>	<b>Analyse des offres</b>	<b>11</b>
5.1.	Présentation de la méthode de notation	11
5.2.	<b>Critère 1 – Qualité des engagements financiers</b>	<b>11</b>
5.2.1.	Rappel du critère	11
5.2.2.	Les engagements de recettes	11
5.2.3.	Les charges d'exploitation du service	12
5.2.4.	Les coûts unitaires	13
5.2.5.	Montant et étendue des investissements pris en charge par les candidats	14
5.2.6.	Coût net pour la Ville de Vierzon	15
5.3.	<b>Critère 2 – Qualité du projet de service et qualité de service</b>	<b>16</b>
5.3.2.	Sous-critère 2 - Qualité du service au bénéfice des usagers et qualité de l'organisation	21
5.4.	<b>Critère 3 – Politique commerciale et relation avec l'Autorité Organisatrice</b>	<b>27</b>
5.4.1.	Sous-critère 1 – Qualité de la politique commerciale, développement de la fréquentation et relation usagers	27
5.4.2.	Sous-critère 2 – Relation avec l'Autorité Organisatrice	29
5.5.	<b>Critère 4 – Qualité de la gestion patrimoniale et de la politique d'investissement et de maintenance</b>	<b>30</b>
5.5.1.	Maintenance du parc roulant et des systèmes	30
5.5.2.	Maintenance des équipements aux arrêts	31
5.6.	<b>Critère 5 – Politique sociale et environnementale</b>	<b>32</b>
5.6.1.	Actions en faveur de la préservation de l'environnement et du développement durable	33
5.6.2.	Formation, motivation du personnel et recrutement	33
	Une offre satisfaisante.	34
5.7.	<b>Critère 6 – Qualité des engagements juridiques</b>	<b>35</b>
<b>6.</b>	<b>Appréciation et choix</b>	<b>36</b>

# 1. PRÉAMBULE

La Ville de Vierzon est l'autorité organisatrice des transports et de la mobilité (ci-après « l'AOM ») au sens des articles L. 1221-1 et L. 1231-1 du code des transports, en charge de l'organisation du service public de transport de personnes réguliers et à la demande et des services de mobilité sur son ressort territorial.

Par délibération du 5 octobre 2023, son conseil municipal a approuvé le principe d'une concession de type délégation de service public pour l'exploitation des services de mobilités sur son territoire. Le présent rapport a pour objet de présenter le résultat de la procédure de concession et les motifs de choix de l'attributaire pressenti.

Le Contrat sera exécuté aux risques et périls du Concessionnaire, en application des principes généraux du droit des concessions et de toutes les dispositions juridiques et réglementaires en vigueur au moment de son exécution. En particulier, le Concessionnaire assumera un risque lié à l'exploitation des services, la part de risque transférée étant entendue au sens du second alinéa de l'article L. 1121-1 du code de la commande publique.

Le Contrat a notamment pour objet de confier l'exécution des principales missions suivantes :

- La gestion et l'exploitation technique du service public des transports collectifs défini à l'Annexe 1 et qui comprennent, notamment :
  - La réalisation de l'ensemble de l'offre de transport telle qu'elle est définie par la Ville de Vierzon ;
  - L'exploitation technique et commerciale du service décrit au Erreur : source de la référence non trouvée du contrat,
  - L'affectation de conducteurs et autres agents nécessaires à l'exécution du service,
  - La mise à disposition (en moyens propres ou sous-traitance) des moyens nécessaires au service qui ne sont pas fournis par l'Autorité Organisatrice,
  - L'édition et la vente des titres de transports,
  - La perception des recettes pour le compte de l'Autorité Organisatrice,
  - L'acquisition, l'entretien et la maintenance des véhicules de transport et des vélos, des équipements, des bâtiments et des équipements d'arrêt mis à disposition par l'Autorité Organisatrice ou fourni par le Concessionnaire,
  - L'information et le conseil de l'Autorité Organisatrice, particulièrement en matière de comptes rendus et d'analyse du service rendu, d'études d'amélioration de l'offre de transport.
- La gestion commerciale de l'ensemble des services effectués dans le périmètre de l'autorité organisatrice inclut, notamment :
  - La gestion des relations avec les usagers, et notamment l'information des usagers par l'édition des guides et fiches horaires, la mise à jour du site internet et application la mise à jour des panneaux d'information du public (abris-bus et poteaux d'arrêt), l'accueil et l'orientation de la clientèle par tous moyens de communication, le traitement des réclamations, etc. ;
  - La gestion commerciale du service dans le respect du dispositif du présent contrat ;
  - La promotion du réseau ;
  - La recherche de subventions et leur suivi.

La durée du contrat est fixée à huit années à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2024.

Conformément à la réglementation, un avis d'appel public à la concurrence (avis de concession) a été adressé aux journaux et publications suivantes le 11 octobre 2023 :

# 1.

- Journal Officiel de l'Union Européenne (JOUE)
- Bulletin Officiel des Annonces des Marchés Publics (BOAMP)
- La revue spécialisée dans les transports publics *Ville, Rail et transports*
- Plateforme dématérialisée Achatpublic

La date limite de dépôt des candidatures était fixée au 10 novembre 2023 à 16h00. Deux candidats ont déposé un dossier avant la date et heure limites.

Il s'agit des sociétés TRANSDEV Loir et Cher et RATP Développement.

Après examen des garanties professionnelles et financières, et des aptitudes à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public, la Commission de concession de service public (ci-après « la CCSP »), réunie le 17 novembre 2023, a admis les deux candidats à remettre une offre initiale.

La date de remise des offres a été fixée au 31 janvier 2024 à 16h00. Ce même jour, il a été procédé à l'ouverture des plis. Les deux candidats ont remis une offre.

La commission a analysé les offres remises sur la base d'un rapport d'analyse réalisé par les services de la Commune lors de sa réunion du 16 février 2024. La commission a proposé d'engager les négociations avec les sociétés TRANSDEV Loir et Cher et RATP Développement.

Les négociations se sont tenues :

- Le 8 mars 2024, matin pour Transdev Loir et Cher et après-midi pour RATP Développement, principalement sur les aspects techniques de l'offre ;
- Le 18 avril 2024 après-midi pour RATP Développement et le 19 avril 2024 matin pour Transdev Loir et Cher, principalement sur les aspects techniques, financiers et juridiques.

Les offres finales ont été remises par les deux candidats le 3 mai 2024, avant l'heure limite de remise.

Après analyse des offres finales (objet du présent rapport), Madame la Maire, conformément aux dispositions de l'article L. 1411-5 du CGCT, a décidé de soumettre à l'approbation du Conseil Municipal le choix du candidat TRANSDEV Loir et Cher et le contrat de concession mis au point avec ce candidat.

# 1. ■

## 2. ECONOMIE GÉNÉRALE DE LA DSP

### 2.1. Objet du rapport

Le présent document constitue le rapport sur le choix du délégataire sur la base duquel l'assemblée délibérante de la Commune de Vierzon est amenée à se prononcer, conformément aux dispositions de l'article L1411-7 du code général des collectivités territoriales.

Il rappelle notamment :

- La procédure suivie ;
- Le cadre d'analyse de l'offre finale ;
- L'analyse de l'offre finale ;
- L'appréciation de l'offre et le choix de la Collectivité ;
- L'économie générale du contrat.

### 2.2. Durée du contrat

La durée du contrat sera de 8 années à compter du 1er septembre 2024 – avec prolongation possible dans les conditions prévues au projet de contrat.

### 2.3. Périmètre du contrat

La gestion du service est assurée dans les limites du territoire de la Commune, ressort territorial de l'Autorité Organisatrice.

## 3. RAPPEL DU CADRE D'ANALYSE DES OFFRES

### 3.1. Contenu des dossiers d'offres

Conformément à l'article 7.4 du Règlement de la consultation, les candidats étaient invités à remettre un dossier d'offre complet constitué des pièces suivantes :

Une lettre d'engagement du candidat	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Signée par le représentant dûment habilité</li> </ul>	
A	Résumé de l'offre
B	Dossier des engagements financiers
<p>Le candidat joint à son mémoire le cadre de réponse dûment complété.</p> <p>L'offre comprendra notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• B1 – Le formulaire de présentation des offres sous format Excel ;</li> <li>• B2 – Une note explicative des hypothèses retenues ;</li> <li>• B3 – Une note de présentation du financement des investissements prévus dans le PPI du délégataire ;</li> <li>• B4 – Une note de 10 pages maximum sur l'impact de son offre sur le niveau des investissements prévus.</li> </ul>	
C	Dossier projet de service et qualité de service
<p>Un mémoire technique qui détaille l'organisation, les moyens et les modalités d'exploitation que le candidat s'engage à mettre en œuvre pour exploiter et gérer le service.</p> <p>Pour élaborer son mémoire, le candidat prendra en compte les prescriptions énoncées dans le Document d'Orientation pour la préparation de l'offre de transport et remettra l'ensemble des pièces selon les modalités présentées dans le Guide de Rédaction des Offres.</p> <p>L'offre comprendra notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• C1 – Projet de services <ul style="list-style-type: none"> <li>○ C11 – Projet d'exploitation des lignes régulières urbaines (20 pages maximum) ;</li> <li>○ C12 – Projet de service de transport à la demande et TPRM (15 pages maximum) ;</li> <li>○ C13 – Une note sur l'accompagnement de l'AO dans le développement d'une offre globale (15 pages maximum)</li> </ul> </li> <li>• C2 – Qualité de service <ul style="list-style-type: none"> <li>○ C21 – Dispositifs d'exploitation courante (20 pages maximum)</li> <li>○ C22 – Dispositifs internes de management de la qualité de service (15 pages maximum)</li> <li>○ C23 – Dispositifs liés à l'information de la clientèle (20 pages maximum)</li> <li>○ C24 – Dispositifs en faveur de la sécurité de personnes et des biens (10 pages maximum)</li> </ul> </li> </ul> <p>A défaut, son offre pourra être déclarée non conforme.</p>	

D	Dossier politique commerciale et relation avec l'Autorité Organisatrice
<p>Un mémoire qui détaille les hypothèses, les orientations et les objectifs en matière de développement de la fréquentation sur la durée de la DSP.</p> <p>L'offre comprendra notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• D1 – Politique commerciale <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ D11 – Engagements de fréquentation (20 pages maximum) ;</li> <li>◦ D12 – Plan de communication et d'actions pluriannuelles (20 pages maximum) ;</li> </ul> </li> <li>• D2 – Relation avec l'Autorité Organisatrice <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ D21 – Relation avec l'AO (10 pages maximum)</li> </ul> </li> </ul>	
E	Dossier qualité de la gestion patrimoniale et de la politique d'investissement et de maintenance
<p>Un mémoire qui détaille les hypothèses et les orientations en matière d'investissements et de gestion de la maintenance des biens acquis ou mis à disposition par l'AO.</p> <p>L'offre comprendra notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• E11 – Dispositifs de maintenance du parc roulant et des systèmes (20 pages maximum) ;</li> <li>• E12 – Dispositifs de maintenance des équipements aux arrêts (5 pages maximum)</li> </ul>	
F	Dossier politique sociale et environnementale
<p>Un mémoire qui détaille les choix et les orientations du candidat en matière de politique sociale et environnementale.</p> <p>L'offre comprendra notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• F1 – Projet environnemental <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ F11 – Actions en faveur de la préservation de l'environnement et du développement durable (20 pages maximum) ;</li> </ul> </li> <li>• F2 – Projet RSE <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ F21 – Dispositif de formation, de motivation du personnel et de recrutement (20 pages maximum)</li> </ul> </li> </ul>	
G	Critère d'engagement juridique
<p>L'offre comprendra notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• G1 – Projet de contrat et annexes dûment complété avec les éventuelles remarques et propositions formulées par le candidat sous forme apparente (notamment la fonction « suivi des modifications » ou toute autre méthode permettant de distinguer les modifications apportées par le candidat), au format compatible Word ou équivalent ;</li> <li>• G2 – Note justificative des modifications proposées au projet de contrat sous la forme d'un tableau au format compatible Word, Excel ou équivalent comprenant a minima trois colonnes : une colonne rappelant les références de la disposition modifiée, une colonne exposant la modification contractuelle proposée et une colonne exposant les raisons justifiant la modification proposée.</li> </ul>	
<b>NOTE COMPLEMENTAIRE (LE CAS ECHEANT)</b>	
<p>Tout autre élément ou document que le candidat estimerait nécessaire à la présentation de son offre et notamment tout renseignement utile à l'appréciation correcte des données de l'exploitation.</p>	



## 3.2. Jugement des offres

Conformément au règlement de consultation, les critères de jugement des offres sont les suivants :

Critères	Pondération
<b>1/ Qualité des engagements financiers</b>	<b>35%</b>
<b>2/ Qualité du projet de service et qualité du service</b>	<b>30%</b>
<i>Pertinence de l'offre de service et innovation</i>	20%
<i>Qualité de service au bénéfice des usagers et qualité de l'organisation</i>	10%
<b>3/ Politique commerciale et relation avec l'Autorité Organisatrice</b>	<b>10%</b>
<i>Qualité de la politique commerciale, développement de la fréquentation et relations usagers</i>	5%
<i>Relation avec l'Autorité Organisatrice</i>	5%
<b>4/ Qualité de la gestion patrimoniale et de la politique d'investissement et de maintenance</b>	<b>10%</b>
<b>5/ Politique sociale et environnementale</b>	<b>10%</b>
<b>6/ Qualité des engagements juridiques</b>	<b>5%</b>

Le Contrat ne comporte pas d'options.

Les variantes libres ne sont pas autorisées.

L'offre remise est donc analysée sur la base de ces critères.

## 4. COMPLÉTUDE DU DOSSIER

Pièces	TRANSDEV	RATP Dév
<b>Dossier A – Résumé de l'offre</b>		
Dossier A – Résumé de l'offre	✓	✓
<b>Dossier B – Engagements financiers</b>		
Pièce B1 – Formulaire de présentation des offres	✓	✓
Pièce B2 – Note explicative des hypothèses (charges, recettes, contribution)	✓	✓
Pièce B3 – Financement des investissements	✓	✓
Pièce B4 – Impact de l'offre sur le PPI du délégant	✓	✓
<b>Dossier C – Projet de service et qualité de service</b>		
<b>Sous-dossier C1 – Projet de service</b>		
Pièce C11 – Projet d'exploitation des lignes régulières urbaines	✓	✓
Pièce C12 – projet de service de transport à la demande et TPMR	✓	✓
Pièce C13 – Accompagnement de l'AO dans le développement d'une offre globale de mobilité	✓	✓
<b>Sous-dossier C2 – Qualité de service</b>		
Pièce C21 – Dispositifs d'exploitation courante	✓	✓
Pièce C22 – Dispositifs internes de management de la qualité de service	✓	✓
Pièce C23 – Dispositifs liés à l'information de la clientèle	✓	✓
Pièce C24 – Dispositifs en faveur de la sécurité des personnes et des biens	✓	✓
<b>Dossier D – Politique commerciale et relation avec l'Autorité Organisatrice</b>		
<b>Sous-dossier D1 – Politique commerciale</b>		
Pièce D11 – Engagements de fréquentation	✓	✓
Pièce D12 – Plan de communication et d'actions pluriannuelles	✓	✓
<b>Sous-dossier D2 – Relation avec l'AO</b>		
Pièce D21 – Relation avec l'AO	✓	✓
<b>Dossier E – Qualité de la gestion patrimoniale et de la maintenance</b>		
Pièce E11 – Dispositifs de maintenance du parc roulant et des systèmes	✓	✓
Pièce E12 – Dispositifs de maintenance des équipements aux arrêts	✓	✓
<b>Dossier F – Politique sociale et environnementale</b>		
<b>Sous-dossier F1 – Projet environnemental</b>		
Pièce F11 – Actions en faveur de la préservation de l'environnement et de développement durable	✓	✓
<b>Sous-dossier F2 – Projet RSE</b>		
Pièce F21 – Dispositifs de formation, de motivation du personnel et de recrutement	✓	✓
<b>Dossier G – Critère d'engagement juridique</b>		
Pièce G1 – Projet de contrat et annexes	✓	✓
Pièce G2 – Note justificative	✓	✓

## 5. ANALYSE DES OFFRES

### 5.1. Présentation de la méthode de notation

Chaque sous-critère donne lieu à une appréciation à laquelle correspond un coefficient. La note finale du candidat est obtenue en appliquant ce coefficient à la note maximale susceptible d'être attribuée par sous-critère. Les critères sont évalués sur les bases suivantes :

Justification	Coefficient
Informations non fournies ou non appréciables	0
Informations fournies jugées non satisfaisantes ou insuffisantes (par exemple : incomplète, incohérente, non précise, pas à la hauteur des attentes)	0.25
Informations fournies jugées moyennes	0.50
Informations fournies jugées satisfaisantes	0.75
Informations fournies jugées très satisfaisantes	1

### 5.2. Critère 1 – Qualité des engagements financiers

#### 5.2.1. Rappel du critère

Critères		Pondération
1	Qualité des engagements financiers	35%

Sauf indication contraire, tous les montants sont exprimés en euros hors taxes constants à la date de remise de l'offre.

#### 5.2.2. Les engagements de recettes

TRANSDEV Loir et Cher Recettes en K€	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Total	Moyenne
	(4 mois)				(8 mois)						
Recettes tarifaires	76,71	231,20	233,48	235,19	237,17	239,77	243,04	244,43	162,94	1 903,93	237,99

  

RATP Dév Recettes en K€	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Total	Moyenne
	(4 mois)				(8 mois)						
Recettes tarifaires	65,20	201,94	202,92	203,92	204,91	205,92	206,92	207,94	139,68	1 639,35	204,92

	Transdev Loir et Cher	RATP Développement
<b>Niveau des recettes en début de DSP</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le candidat prévoit uniquement des recettes commerciales, aucune autre recette de type publicité ou PV.</li> <li>Le niveau présenté en année 1 pleine est identique à celui constaté en 2022 (231 K€)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le candidat prévoit uniquement des recettes commerciales, aucune autre recette de type publicité ou PV.</li> <li>Le niveau présenté en année 1 pleine est inférieur de 13% à celui constaté en 2022, soit 202 K€</li> </ul>
<b>Evolutions sur la durée de la DSP</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le candidat prévoit une évolution des recettes de 5,6% entre 2025 et 2031, passant de 231 K€ en 2025 à 244 K€ en 2031.</li> <li>La moyenne sur les 8 années de la DSP s'établit à 238 K€.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le candidat prévoit une évolution des recettes de 3% entre 2025 et 2031, passant de 202 K€ en 2025 à 208 K€ en 2031.</li> <li>La moyenne sur les 8 années de la DSP s'établit à 205 K€.</li> </ul>
<b>Analyse des ratios</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le ratio recettes par voyage reste identique sur les 8 années à 0,52 €. Pour rappel 0,50 € en 2022.</li> <li>Le ratio recettes par kilomètre commercial ressort en moyenne à 0,74 €, avec une hausse de 5,7% sur la DSP. Ce ratio s'établit à 0,66 € en 2022.</li> <li>Le ratio R/D est de 12,3% en moyenne, en hausse de 3,4% sur la DSP. Il était de 10,2% en 2022.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le ratio recettes par voyage reste identique sur les 8 années à 0,48 €. Pour rappel 0,50 € en 2022.</li> <li>Le ratio recettes par kilomètre commercial parcouru ressort en moyenne à 0,92 €, avec une hausse de 3% sur la DSP. Ce ratio s'établit à 0,66 € en 2022.</li> <li>Le ratio R/D est de 10,5% en moyenne et progresse de 1% sur la DSP. Il était de 10,2% e, 2022.</li> </ul>
<b>Appréciation</b>	L'offre du candidat est satisfaisante	L'offre du candidat est moyenne

### 5.2.3. Les charges d'exploitation du service

Le tableau ci-dessous présente le niveau moyen des charges d'exploitation des candidats ainsi que leur évolution sur les années pleines de la DSP :

	TRANSDEV Loir et Cher							Moyenne DSP
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	
conduite	724	722	715	714	718	724	729	722
kilomètres	139	136	136	136	128	105	87	121
entretien	71	71	71	71	71	71	71	71
véhicules	146	151	151	151	163	198	220	171
<b>Total couts transports (en K€)</b>	<b>1 079</b>	<b>1 079</b>	<b>1 073</b>	<b>1 072</b>	<b>1 079</b>	<b>1 097</b>	<b>1 107</b>	<b>1 085</b>
s/traitance	0	0	0	0	0	0	0	0
Marge et aléas	78	78	78	78	78	78	78	78
structure	748	755	766	757	768	784	762	766
<b>Cout total (en K€)</b>	<b>1905</b>	<b>1911</b>	<b>1917</b>	<b>1907</b>	<b>1925</b>	<b>1960</b>	<b>1947</b>	<b>1929</b>

	RATP Développement							Moyenne DSP
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	
conduite	613	617	623	623	620	622	622	624
kilomètres	123	121	121	121	122	155	155	133
entretien	54	53	53	53	53	53	53	53
véhicules	209	214	218	222	217	225	237	222
<b>Total couts transports (en K€)</b>	<b>1000</b>	<b>1006</b>	<b>1014</b>	<b>1019</b>	<b>1011</b>	<b>1055</b>	<b>1067</b>	<b>1033</b>
s/traitance	0	0	0	0	0	0	0	0
Marge et aléas	63	63	62	62	62	64	64	63
structure	877	859	838	837	837	843	848	853
<b>Cout total (en K€)</b>	<b>1940</b>	<b>1928</b>	<b>1914</b>	<b>1919</b>	<b>1911</b>	<b>1962</b>	<b>1979</b>	<b>1949</b>

	Transdev Loir et Cher	RATP Développement
<b>Niveau des charges moyennes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le candidat propose un forfait de charges moyen de 1.929 K€.</li> <li>Pour rappel, le cout en 2022 s'établissait à 2 257 K€.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le candidat propose un forfait de charges de 1.949 K€.</li> <li>Pour rappel, le cout en 2022 s'établissait à 2 257 K€.</li> </ul>
<b>Evolutions sur la durée de la DSP</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le total des charges évolue de 2,2% entre 2025 et 2031, de 1.905 K€ à 1.947 K€.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le total des charges évolue de 3,2% entre 2025 et 2031, de 1.953 K€ à 2.016 K€.</li> </ul>
<b>Répartition et niveau moyens des charges</b>	Coûts de conduite = 37,4% (727 K€) Coût de roulage = 6,3% (121 K€) Coûts d'entretien = 3,7% (71 K€) Coûts de véhicules = 8,9% (171 K€) Coûts de structure = 39,7% (766 K€) Marge et aléas = 4,0% (78 K€)	Coûts de conduite = 32,0% (624 K€) Coûts de roulage = 6,8% (133 K€) Coûts d'entretien = 2,7% (53 K€) Coûts de véhicules = 11,4% (202 K€) Coûts de structure = 43,8% (853 K€) Marge et aléas = 3,2% (63 K€)
<b>Appréciation</b>	Le coût proposé par le candidat est cohérent avec les évolutions d'offres proposées. Après négociations, ce coût a été revu à la baisse et est soutenable par la Ville. L'offre du candidat est ainsi satisfaisante	Le coût proposé par le candidat est cohérent avec les évolutions d'offres proposées. Après négociations, ce coût a été revu à la baisse et est soutenable par la Ville. L'offre du candidat est ainsi satisfaisante

## 5.2.4. Les couts unitaires

Les couts unitaires moyens par kilomètre total sont regroupés dans le tableau ci-dessous :

Moyenne annuelle	Transdev Loir et Cher	RATP Développement
Conduite / km	2,07 €	2,51 €
Kilomètres / km	0,35 €	0,53 €

Moyenne annuelle	Transdev Loir et Cher	RATP Développement
Entretien / km	0,20 €	0,21 €
Véhicule / km	0,49 €	0,89 €
Structure / km	2,20 €	3,43 €
Marge et aléa / Km	0,22 €	0,25 €
<b>COUT / KM</b>	<b>5,54 €</b>	<b>7,84 €</b>

	Transdev Loir et Cher	RATP Développement
<b>Appréciation</b>	<p>Les coûts unitaires présentés par le candidat apparaissent optimisés par rapport à son offre et en retrait par rapport au réel constaté en 2022 (5,96 €/KTP).</p> <p>L'offre du candidat est satisfaisante</p>	<p>Les coûts unitaires présentés par le candidat apparaissent élevés et supérieurs de 36% au réel constaté en 2022, au-delà des niveaux d'inflation constatés sur la période.</p> <p>L'offre du candidat est non satisfaisante</p>

## 5.2.5. Montant et étendue des investissements pris en charge par les candidats

	Transdev Loir et Cher	RATP Développement
<b>Le parc véhicules</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'investissement total sur la durée de la DSP est de 2.188 K€ réparti ainsi. <ul style="list-style-type: none"> <li>2024 = 540 K€ (parc initial)</li> <li>2025 = 284 K€ (5 minicars électriques pour le TAD)</li> <li>2029 = 794 K€ (1 bus électrique et renouvellement des minicars électriques pour le TAD)</li> <li>2030 = 560 K€ (1 bus électrique)</li> </ul> </li> <li>5 minicars électrique dès 2025 pour le TAD</li> <li>1 bus standard électrique en 2029 et un en 2030</li> <li>Soit 8 véhicules électriques en fin de DSP</li> <li>30 vélos et 2 longtail en 2025</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'investissement total sur la durée de la DSP est de 1.338 K€ réparti ainsi. <ul style="list-style-type: none"> <li>2024 = 900 K€ (parc initial)</li> <li>2025 = 200 K€ (minibus électrique pour le TAD)</li> <li>2027 = 85 K€ (renouvellement 1 bus standard)</li> <li>2028 = 75 K€ (renouvellement 1 bus standard)</li> <li>2030 = 43 K€ (renouvellement 1 bus standard)</li> <li>2031 = 35 K€ (renouvellement 1 bus standard)</li> </ul> </li> <li>1 véhicule électrique est intégré en 2025 pour le TAD.</li> <li>Tous les renouvellements de bus se font avec des véhicules d'occasion.</li> </ul>
<b>Autres investisse-</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'investissement total prévu est de</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'investissement total prévu est de</li> </ul>

	Transdev Loir et Cher	RATP Développement
<b>ments</b>	<p>397 K€ sur la durée de la DSP, dont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 2024 = 300 K€ (dont outil billettique)</li> <li>○ 2025, 2026, 2027, 2029, 2030 et 2031 = 10 K€</li> <li>○ 2028 = 32 K€</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cela intègre : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ L'équipement de l'atelier pour 42 K€</li> <li>○ Des couts informatiques en 2024 pour 300 K€ dont 134 K€ pour la billettique</li> <li>○ Une information aux arrêts en 2024 pour 21 K€ et 30 K€ pour une appli site web et TAD</li> </ul> </li> </ul>	<p>399 K€ sur la durée de la DSP, dont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 2024 = 138 K€ (dont équipement des véhicules en vidéo et girouettes)</li> <li>○ 2025 = 182 K€ (dont outil billettique)</li> <li>○ 2028 = 38 K€</li> <li>○ 2030 = 42 K€</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cela intègre : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Une billettique en 2025 pour 117 K€</li> <li>○ L'équipement de la vidéoprotection et de vitres anti-agressions dans les bus</li> <li>○ 16 VAE en 2024 avec un container de stockage, et 20 en renouvellement en 2030</li> </ul> </li> </ul>
<b>Appréciation</b>	<p>Le niveau d'investissements prévus par le candidat apparait élevé et adapté aux ambitions et aux attentes de la Ville de Vierzon en matière de transition énergétique. L'offre du candidat est très satisfaisante</p>	<p>Le niveau d'investissements prévus par le candidat apparait modeste pour le matériel roulant et le choix énergétique opéré.</p> <p>Il prévoit l'équipement des véhicules en vitres anti-agression et en vidéo protection.</p> <p>L'offre du candidat est satisfaisante</p>

### 5.2.6. Coût net pour la Ville de Vierzon

Il est rappelé que le schéma contractuel induit le versement au délégataire, chaque année, d'un forfait de charges. Le montant du forfait correspond à l'ensemble des charges d'exploitation dimensionnées par le délégataire et inscrites au contrat. En contrepartie, le Délégataire reverse à la Ville de Vierzon l'ensemble des recettes perçues dans le cadre du contrat.

Il se détaille comme suit, Pour TRANSDEV Loir et Cher :

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Total	Moyenne	
	(4 mois)				(8 mois)							
Forfait de charges versé au délégataire	671	1 905	1 911	1 917	1 907	1 925	1 960	1 947	1 291	15 434	1 929	
-Recettes reversées à la Ville	77	231	233	235	237	240	243	244	163	1 904	238	
<b>Coût net pour la Ville</b>	<b>594</b>	<b>1 674</b>	<b>1 678</b>	<b>1 681</b>	<b>1 670</b>	<b>1 685</b>	<b>1 717</b>	<b>1 703</b>	<b>1 128</b>	<b>13 530</b>	<b>1 691</b>	

Pour RATP Développement :

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Total	Moyenne	
	(4 mois)				(8 mois)							
Forfait de charges versé au délégataire	719	1 940	1 928	1 914	1 919	1 911	1 962	1 979	1 324	15 595	1 949	
-Recettes reversées à la Ville	65	202	203	204	205	206	207	208	140	1 639	205	
<b>Coût net pour la Ville</b>	<b>654</b>	<b>1 738</b>	<b>1 725</b>	<b>1 710</b>	<b>1 714</b>	<b>1 705</b>	<b>1 755</b>	<b>1 771</b>	<b>1 184</b>	<b>13 955</b>	<b>1 744</b>	

	Transdev Loir et Cher	RATP Développement
<b>Appréciation</b>	<p>Le coût net pour la Ville de Vierzon proposé par le candidat est cohérent avec les évolutions d'offres proposées. Après négociations, ce coût a été revu à la baisse et est soutenable par la Ville. Il reste toutefois au-dessus de la cible financière définie initialement par la Ville à 13 M€ sur la durée de la DSP, soit en moyenne 1.625 K€ par an. L'offre du candidat est toutefois satisfaisante</p>	<p>Le coût net pour la Ville de Vierzon proposé par le candidat est cohérent avec les évolutions d'offres proposées. Après négociations, ce coût a été revu à la baisse et est soutenable par la Ville. Toutefois l'objectif de recettes commerciales étant peu ambitieux, le solde net reste élevé et au-dessus de la cible financière fixée par la Ville. L'offre du candidat est de ce fait moyenne.</p>

### 5.3. Critère 2 – Qualité du projet de service et qualité de service

	Critères	Pondération
2	<b>Qualité du projet de service et qualité de service, appréciées sur les éléments suivants :</b>	<b>30%</b>
	- Pertinence de l'offre de service et innovation	20%
	- Qualité de service au bénéfice des usagers et qualité de l'organisation	10%

Les tableaux suivants présentent les principaux points des offres finales remises par les candidats sur chacun de ces items.



## 5.3.1. Sous-critère 1 – Pertinence de l'offre de service et innovation

### 5.3.1.1. Projet d'exploitation des lignes régulières et du TAD

Transdev Loir et Cher		RATP Développement
Offre kilométrique	<ul style="list-style-type: none"> <li>En moyenne annuelle, 320 780 kilomètres commerciaux avec 146 595 en lignes régulières et 174 185 en TAD</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>En moyenne annuelle, 223 439 kilomètres commerciaux avec 202 076 en ligne régulière et 21 363 en TAD</li> </ul>

Transdev Loir et Cher		RATP Développement
Lignes structurantes	<ul style="list-style-type: none"> <li>Deux lignes structurantes A et B</li> <li>Fréquence de 45 min à 1h</li> <li>Amplitude de 6h30 à 19h30 du lundi au samedi</li> <li>Contractualisation avec REMI sur l'axe Est-Ouest pour renforcer l'offre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2 lignes diamétrales A et B</li> <li>Amplitude du lundi au samedi de 6h à 19h30</li> <li>Fréquence 45 min et 60 min en heures creuses,</li> </ul>
Niveau d'offre	<ul style="list-style-type: none"> <li>31 courses sur la ligne A et 31 courses sur la ligne B</li> <li>Grille horaire en cohésion avec les correspondances en train</li> <li>Contractualisation avec REMI sur l'axe Est-Ouest pour renforcer l'offre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>30 courses sur la ligne A et 31 sur la ligne B</li> <li>Renforts spécifiques en car prévus pour certains horaires des établissements scolaires</li> <li>Prise en compte dans les FH des correspondances SNCF</li> </ul>
Services scolaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>2 lignes scolaires</li> <li>Les lignes 4,5 et 6 actuelles sont remplacées par les lignes à vocation scolaire S1 et S2 et complétées par le Créavib</li> <li>La ligne 6 devient S1 avec un itinéraire maintenu à l'identique + 1 départ supplémentaire le matin pour assurer l'entrée de 9H à Brisson et Cité Scolaire</li> <li>Les lignes 4 et 5 deviennent S2 en reprenant les tronçons majeurs</li> <li>2 cars scolaires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2 lignes scolaires</li> <li>La ligne C reprend la ligne 6 actuelle avec un départ de Petits Moulins et passage par la rue André Ribaud vs Clos du Roy dont la desserte est déjà assurée par la ligne</li> <li>La ligne D : desserte complémentaire à la ligne B dans le sud et reprend des arrêts actuellement desservis par le TAD, (sud-ouest)</li> <li>Lignes assurées en car et ouvertes à toute la clientèle.</li> <li>2 cars scolaires Euro 6</li> </ul>
TAD	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Fonctionnement du TAD d'arrêt (Créavib ou de ligne régulière) vers des pôles de convergence de 6h à 20h pour mieux desservir les trains sur 25 pôles identifiés</li> <li>⇒ 5 minicars électriques (2025) pour le TAD dont 2 TPRM et 1 de réserve</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Fonctionnement de TAD depuis un arrêt vers les principaux générateurs de déplacements hors établissements scolaires</li> <li>14 destinations identifiées</li> <li>Plage de fonctionnement de 8h-12h et 14h-17h</li> <li>2 minibus pour le TAD dont 1</li> </ul>

Transdev Loir et Cher		RATP Développement
		électrique en 2025 et 1 de réserve
Modalités de réservation et exploitation conducteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Application My Mobi comme canal supplémentaire</li> <li>• Autonomie de l'utilisateur dans la recherche de l'offre, la réservation, l'annulation</li> <li>• Notification</li> <li>• Visibilité du véhicule arrivé en temps réel</li> <li>• Smartphones pour les conducteurs (solution Manett Driver) pour guidage de la feuille de route</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Outil de réservation PADAM</li> <li>• Annulation minimum H-2 par téléphone sinon facturation d'un ticket unitaire. Au 3<sup>e</sup> avertissement RATP Dev se réserve le droit de suspendre l'accès au service.</li> <li>• En cas d'intempéries ou panne, informe par téléphone</li> </ul>
TPMR	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prise en charge et dépose en porte à porte</li> <li>• Réservés aux titulaires d'une carte avec un taux d'invalidité de 80% minimum</li> <li>• Fonctionnement du service en cohérence avec le TAD 6h-20h + mêmes modalités de réservation</li> <li>• 2 véhicules pour le transport d'UFR affectés aux services</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prise en charge et dépose en porte à porte</li> <li>• Réservés aux titulaires d'une carte avec un taux d'invalidité de 80% minimum</li> <li>• Exploitation en propre avec 2 véhicules de type City 23 (dont 1 réserve)</li> </ul>

### 5.3.1.2. Accompagnement de l'AO dans le développement d'une offre

Transdev Loir et Cher		RATP Développement
Détails des dispositifs innovants	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le candidat propose à la collectivité de partager ses conclusions au plus tard le 1<sup>er</sup> février en vue du document d'orientation de la politique transports de la ville chaque année</li> <li>• Le candidat liste les principes généraux mis en place pour favoriser le développement des mobilités.</li> <li>• Pour la collecte de données ; Géodiag : portrait cartographique du territoire</li> <li>• GéoCapt pour évaluer l'adéquation offre/besoins</li> <li>• Scénarios établis selon les fondamentaux du réseau CLE Claire, lisible, efficace via outil GeoDesign</li> <li>• Concertation avec les acteurs du territoire</li> <li>• Géocompare pour les présentations commerciales (présentation du nouveau réseau avec les citoyens)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Application mobile (Instant Système)</li> <li>• Site internet (instant Système)</li> <li>• Outil d'envoi d'alertes multicanales (SMS, emails, push...) en cas de perturbations (Notify)</li> <li>• Services Voyageurs M Ticket achat sur le site internet ou application (Airweb)</li> <li>• E Boutique d'achat de titres sur le site internet</li> <li>• Création de podcasts écoutables dans les véhicules et aux arrêts (Wave audio)</li> <li>• Escape Game « en bus vers le futur » dans les collèges</li> <li>• Chasse aux trésors avec QR codes sur le réseau</li> <li>• Création pages entreprises</li> <li>• Création assistant voyageurs dans les hôtels</li> <li>• Plateforme Collaborative Connect pour échanger des documents communs aux différents opérateurs</li> </ul>

	Transdev Loir et Cher	RATP Développement
	<p>Pour chaque évolution remise d'un rapport complet</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un calculateur en ligne pour réaliser un diagnostic mobilité personnalisé (émissions CO2, coûts etc)</li> <li>• Solution d'IA prédictive pour estimer le niveau de fraude par arrêt (CITiO)</li> <li>• Plateforme data simulation pour optimiser le TAD (Tellae)</li> <li>• Tests de scénarios pour restructuration (Géocompose)</li> <li>• Analyse en différé de l'adéquation offre et demande (CITiO Analytics)</li> </ul> <p>Toutes les solutions proposées ne semblent pas intégrées dans l'offre.</p>
Service vélo	<p>30 VAE fournisseur local Starway (Tours) modèle URBAN Location depuis l'agence et site internet</p>	<p>16 vélos électriques disponibles à la location</p>
Appréciation du sous-critère	<p>Une réflexion globale qui met en avant la complémentarité entre les lignes régulières et les services de TAD. Pour les lignes A et B les propositions sont pertinentes et justifiées. On relève la substitution totale des lignes 1 et 3 par les lignes régionales. Les propositions concernant les services scolaires et le sud de Vierzon sont cohérentes. Le candidat propose une évolution du service de location de vélo par la diversification du matériel, des possibilités de location.</p> <p>Par son niveau d'engagement important notamment sur le service TAD, le candidat propose <b>une offre jugée satisfaisante.</b></p>	<p>Pour les lignes A et B, le candidat propose un principe de diamétralisations et des correspondances systématiques au Forum. Il s'inscrit dans la continuité du réseau actuel.</p> <p>RATP Dev propose un certain nombre d'actions innovantes et originales, le candidat propose également la location de VAE mais avec peu de véhicule.</p> <p>Cependant l'offre de TAD proposée est peu innovante et le volume de production totale est assez faible.</p> <p>L'offre est jugée <b>moyenne.</b></p>

## 5.3.2. Sous-critère 2 - Qualité du service au bénéfice des usagers et qualité de l'organisation

### 5.3.2.1. Dispositifs d'exploitation courante

	Transdev Loir et Cher	RATP Développement
Méthodes et outils pour l'exploitation courante des services	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La planification de l'offre de services regroupe les actions de graphicage, chainage, habillage et roulement</li> <li>• Les outils d'exploitation (Teo, MobiPlanning, MobiRecord) sont bien dimensionnés</li> <li>• Présence physique et/ou téléphonique 7j/7 pour venir en assistance aux conducteurs. Et présence physique mutualisée avec les autres sites Transdev (dépôts urbains, interurbains, Blois)</li> <li>• Service Maintenance réalise des procédures d'assistance si incident mineur, ou risque pour la sécurité (remplacement du véhicule).</li> <li>• Intervention en moins de 30 minutes</li> <li>• Transdev fournira à la demande de la collectivité l'historique des interventions disponibles sur la GMAO MOVE.</li> </ul> <p>Les méthodes proposées sont classiques et adaptées.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Service Exploitation piloté par un responsable de production et un contrôleur de route, un contrôleur technique (détenteurs du permis D)</li> <li>• Le responsable de production s'assure des plannings conducteurs et de l'équipe opérationnelle</li> <li>• Process décrit lors d'incident en ligne entre le conducteur, l'exploitation et les forces de l'ordre le cas échéant</li> </ul> <p><b>Agence commerciale :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Conseil et présentation du réseau</li> <li>• Promotion des outils digitaux</li> <li>• Ventes de titres</li> <li>• Prise des réservations téléphoniques des service TAD et TPMR.</li> </ul> <p>Les méthodes proposées sont classiques et adaptées.</p>
Continuité du service	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sécurisation des prises de service par la disponibilité du personnel en cas d'incident. Moyens de remplacement (déclenchement de véhicules de réserve...) ou de substitution.</li> <li>• Astreinte téléphonique (7j/7) et physique (période d'amplitude du réseau)</li> <li>• Création d'un groupe WhatsApp pour assurer la coordination de la cellule de crise</li> <li>• Matériel de réserve : véhicules présents sur le dépôt, prêts à tout moment et équipés.</li> </ul> <p>Toutes les mesures classiques sont prises pour assurer la disponibilité du service.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arrivée de l'exploitant au dépôt à 6h, gestion de la prise de service des conducteurs. 10 minutes pour la prise de service du personnel de conduite et 10 mn pour les fins de service.</li> <li>• Matin : bon état du véhicule, activation du système Pysae et billettique</li> <li>• Soir : restitution de la feuille de route, plein de carburant, lavage...</li> </ul> <p>Toutes les mesures classiques sont prises pour assurer la disponibilité du service</p>

	Transdev Loir et Cher	RATP Développement
Gestion des relèves et astreinte	<p><b>Relèves :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les petits véhicules électriques affectés au TAD seront disponibles en journée et utilisés en véhicule de relève</li> <li>• Règles d'organisation et de structuration des services liées aux relèves inchangées par rapport à aujourd'hui.</li> </ul>	<p><b>Relèves :</b> relèves ayant lieu au Forum (2 services) et au terminus Sologne 1 (1 service) pour réduire le temps d'acheminement. Relèves faites en véhicule léger</p> <p><b>Astreintes :</b> à minima un agent de maîtrise présent sur la plage horaire des services sauf 2 jours par mois uniquement joignable par téléphone. Prise de service de l'exploitant 15 min avant l'arrivée du 1<sup>er</sup> conducteur.</p>

### 5.3.2.2. Management de la qualité de service

	Transdev Loir et Cher	RATP Développement
Moyens humains	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mutualisation des moyens avec les services de Transdev Loir-et-Cher : service QSE à la Direction de Transdev Vierzon Mobilités.</li> <li>• Désignation de relais qualité : cheffe de centre et les contrôleurs régionaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le directeur comme interlocuteur privilégié de la Ville de Vierzon</li> <li>• Le comité de direction anime et pilote les projets de qualité de service et la sécurité</li> </ul>
Système de management de la qualité de service	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Certification ISO 9001</li> <li>• Programme SMILE : amélioration des comportements du personnel avec les voyageurs</li> <li>• Qualité dans la formation des équipes : journée d'intégration pour les nouveaux arrivants, sensibilisation annuelle...</li> <li>• Création d'une charte qualité interne</li> <li>• Communication sur les actions engagées</li> <li>• Réalisation d'un baromètre « qualité perçue » en interne pour comparer l'évaluation du service faite par les salariés avec celle de la clientèle</li> <li>• Organisation de temps d'échanges qualité</li> <li>• Présentation du programme de pilotage de management de la qualité : (actions tous les mois, trimestres et années décrites)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Système de management selon la méthodologie RADAR (Résultat, Approche, Déploiement, Analyse et Revue) issue de l'EFQM (European Foundation for Quality Management) et déclinée en 4 phases.</li> <li>• Programme d'amélioration de la ponctualité</li> <li>• Analyses des résultats par le CODIR selon la méthode Dev'Touch (vise à développer le talent relationnel des salariés de RATP) =&gt; formation prévue de 3 managers et 12 conducteurs et du service marketing</li> <li>• Point qualité avec les collaborateurs tous les trimestres pour présenter les résultats</li> <li>• Echanges avec la ville de Vierzon programmées via des réunions trimestrielles</li> </ul>
Moyens matériels	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas de moyens matériels spécifiques mis en avant et liés à la qualité de service dans cette pièce.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Qlickview : outil de reporting global de performance qui donne à la ville de Vierzon un accès direct aux données dont l'outil GMAO</li> </ul>

Transdev Loir et Cher		RATP Développement
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Véhicules : fiche descriptive destinée aux conducteurs et exploitants. Suivi par la Maintenance dans la GMAO</li> <li>• Agence commerciale : procédure rédigée en début de contrat pour lister tous les points importants à contrôler régulièrement. Contrôles réalisés en clients mystères.</li> <li>• Arrêts poteaux et abribus recensés sur base Excel. Contrôles sur le terrain réalisés en clients mystères.</li> <li>• Billettique : données de validation disponibles à J+1 intégrées dans QlikSense sous forme de tableau de bord, permet notamment la gestion des recettes.</li> </ul>
Indicateurs de qualité	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 indicateurs pour le service vélo : taux de disponibilité des vélos et ressenti client décrit en annexe 11.</li> <li>• Programmes d'enquêtes intégré au budget marketing : enquête Satisfaction, fraude, OD.</li> </ul> <p>Une proposition conforme aux attentes de la collectivité.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un programme d'enquête conforme aux attentes de l'AOM est présenté.</li> </ul> <p>Une proposition conforme aux attentes de la collectivité.</p>

### 5.3.2.3. Information de la clientèle

Transdev Loir et Cher		RATP Développement
Information à bord et matérielle	<p>Un plan d'information usagers est proposé. Il comporte l'installation de panneaux d'affichage aux arrêts et dans les véhicules, ainsi que des annonces sonores dans les véhicules.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des voussoirs affichant le plan du réseau et les offres seront installés dans les véhicules.</li> <li>• Les supports d'informations voyageurs sont proposés.</li> <li>• Des guides horaires seront à disposition dans la mairie, à l'agence commerciale et chez les partenaires du réseaux (office de tourisme, commerces...).</li> </ul>
Information à digitale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le calcul d'itinéraire et l'information sur le réseau via Google Maps est maintenu.</li> <li>• Le déploiement de l'application City'One est prévue.</li> <li>• Les usagers ont accès aux infor-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le calcul d'itinéraire et l'information sur le réseau via Google Maps est maintenu.</li> <li>• Un site internet qui s'adapte en fonction du support de consultation (ordinateur, smartphone) est</li> </ul>

	Transdev Loir et Cher	RATP Développement
	<p>mations sur le site internet et par le biais de l'application.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Une boutique en ligne sera incluse sur le site internet.</li> </ul>	<p>proposé.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Une boutique en ligne sera incluse sur le site internet.</li> <li>• L'application et le site internet indiqueront les horaires théoriques et réels par arrêt et également les itinéraires.</li> <li>• L'application PYSAE normalement utilisée en interne sera également disponible pour les usagers et permettra la planification des déplacements.</li> </ul>
Information en situation perturbée	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le candidat propose une application interne pour gérer l'information et mieux la diffuser sur les plateformes de communications (WanReport).</li> <li>• Toutes les informations relatives aux perturbations seront disponibles sur l'application mobile et sur le site internet.</li> <li>• Des alertes perturbations seront envoyées par SMS et par mails pour les abonnés et/ou par l'inscription depuis un formulaire disponible sur le site ou l'application</li> </ul> <p>Une offre complète et adaptée</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'information trafic, les déviations ainsi que les perturbations seront affichées sur le site internet et sur l'application mobile.</li> <li>• Des alertes perturbations seront envoyées par SMS et par mails, seulement si les usagers ont accepté de les recevoir par ce biais.</li> <li>• Les informations de perturbations prévues devront être portée à connaissance à minima 24h à l'avance.</li> <li>• Pour les perturbations de longue durée un affichage aux arrêts concernés est prévu.</li> </ul> <p>Une offre complète et adaptée</p>

#### 5.3.2.4. Sécurité des personnes et des biens

	Transdev Loir et Cher	RATP Développement
Sureté	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le candidat propose un plan d'actions pour la sécurité des personnes et des biens. Il est composé en outre d'actions de proximité dans les quartiers priorité de la ville, d'actions auprès des établissements scolaires et d'une veille sécuritaire en lien avec la police municipale et/ou la gendarmerie.</li> <li>• Des formations sont prévues dans le cadre d'une politique de prévention et de lutte contre les addictions.</li> <li>• Des formations sur la gestion des</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le candidat propose des formations internes à la culture de la sécurité et spécifique aux harcèlements et aux sexismes.</li> <li>• Un système d'ambassadrices sera mis en place afin de libérer la parole sur d'éventuels actes d'harcèlement ou de violences envers les femmes.</li> <li>• En cas d'atteintes aux personnes et biens, un cahier de procédure spécifique est fourni au responsable de production. La procédure à suivre est détaillée.</li> <li>• Une convention de sécurisation</li> </ul>



	Transdev Loir et Cher	RATP Développement
	<p>conflits seront également mises en place.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Des contrôles inopinés d'alcoolémies sont également avancés mais leur nombre n'est pas indiqué.</li> </ul>	<p>avec la ville de Vierzon et les forces de l'ordre sera mise en place, pour notamment intervenir et assurer la sécurité des agents lors des contrôles.</p>
Fraude	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le candidat annonce 5 contrôles des titres de transports par ligne et par an ainsi que 10 contrôles des titres par an pour le TAD.</li> <li>• Les conducteurs doivent s'assurer de la présence de titres de transports valides par un contrôle à vue ou alors que l'usager achète un titre de transport.</li> <li>• Aucun objectif de fraude n'est mentionné dans le contrat.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le candidat propose la mise en place d'une campagne anti-fraude. Elle sera notamment composée de contrôle préventif sans verbalisation, ainsi que de contrôles de titres. Le nombre de contrôle n'est pas indiqué. Un système de récompense basé sur des points (en fonction des validations et/ou titre acheté) sera proposé, son contenu n'est pas détaillé.</li> <li>• Des interventions de présentation auprès du jeune public est proposé (dans les écoles primaires, les clubs de sport...).</li> <li>• Un objectif de 2%</li> </ul>
Appréciation du sous-critère	<p>L'offre est satisfaisante pour le management de la qualité de service, l'information voyageur et la sécurité des personnes et des biens. Le candidat s'attarde sur les process liés à la circulation interne des informations pour une meilleure transcription aux usagers. Le candidat s'engage sur un taux de contrôle mais pas sur un taux de fraude.</p>	<p>L'offre est satisfaisante pour le management de la qualité de service avec un engagement conséquent du candidat. L'offre est également satisfaisante pour l'information voyageur et la sécurité des personnes et des biens. Le candidat indique un large panel d'actions mises en œuvre et aborde une large diversité de thématiques (harcèlement, sexiste au sein du milieu professionnel et par les usagers, actions et ateliers de préventions...). Les actions et procédures mises en œuvre sont dans l'ensemble bien détaillé. Le candidat prend un engagement sur le taux de fraude.</p>



## 5.4. Critère 3 – Politique commerciale et relation avec l’Autorité Organisatrice

Critères		Pondération
3	<b>Politique commerciale et relation avec l’Autorité Organisatrice, appréciées sur les éléments suivants :</b>	<b>10%</b>
	- Qualité de la politique commerciale, développement de la fréquentation et relations usagers	5%
	- Relation avec l’Autorité Organisatrice	5%

5.4.1. Sous-critère 1 – Qualité de la politique commerciale, développement de la fréquentation et relation usagers

### 5.4.1.1. Engagements de fréquentation

	Transdev Loir et Cher	RATP Développement
<b>Engagements de fréquentation</b>	Engagement sur une fréquentation en année moyenne de 456 643 voyages	Engagement sur une fréquentation en année moyenne de 424 745 voyages
<b>Méthodes utilisées</b>	Les méthodes utilisées sont décrites et classiques.	Les méthodes utilisées sont décrites et classiques.

## 5.4.1.2. Plan de communication et d'actions pluriannuelles

	Transdev Loir et Cher	RATP Développement
<b>Moyens de valorisation des offres mobilités</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plans annuels marketing en coordination avec le plan de communication de la ville</li> <li>Créativité visuelle mise en avant + informations clés</li> <li>Témoignages de voyageurs réguliers</li> <li>Utilisation de supports divers : affiches dans lieux stratégiques, annonces dans les médias locaux, réseaux sociaux...</li> <li>Actions événementielles pour les nouveaux utilisateurs</li> <li>Animations sur le terrain, kiosques d'informations</li> <li>Outil MaaS autour d'une application unique CityOne : application dédiée du réseau Le Vib référencée comme tel dans les bibliothèques d'application</li> <li>Données publiées sur le Point d'Accès National transport.data.gouv.fr</li> <li>Référencement du réseau auprès de Google Maps dès le 01/03/2025</li> <li>Déploiement du système Lumisplay a bord des véhicules réguliers pour la diffusion des arrêts à bord et aux arrêts</li> <li>Site internet très fonctionnel et orienté information voyageurs (ex mise en avant des titres scolaires)</li> <li>Information aux arrêts en situation nominale et perturbée par le déploiement de modules de l'outil WaReport de Matawan dans les premiers mois. Permet de gérer les supports papiers aux abris bus notamment</li> </ul> <p>Une offre très complète.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rencontre des élus, habitants et entreprises par une réunion publique</li> <li>Kit de communication pour la mairie de Vierzon</li> <li>Création d'une page dédiée sur le site internet (avec informations avant/après)</li> <li>Campagne de communication en ligne et sur les véhicules</li> <li>Annonce de la date de lancement aux arrêts et à bord</li> <li>TAD : création d'une plateforme dédiée pour la gestion PADAM</li> </ul> <p>Une offre complète.</p>
<b>Publics cibles et actions dédiées</b>	Actions toutes cibles, actifs, jeunes, seniors, PMR, habitants de quartiers difficiles, touristes	Actions actifs, toute cibles, touristes, publics fragiles
<b>Suivi de l'impact des actions</b>	Un programme d'enquête varié et adapté.	Programme d'enquêtes tout au long du contrat : enquêtes OD en 2026 et 2030 et enquêtes usages 2025, 2028 et 2031.
<b>Distribution</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Billettique de l'industriel Matawan</li> </ul>	Un système billettique non décrit appa-

	Transdev Loir et Cher	RATP Développement
<b>Billettique</b>	<p>avec une mise en production en février/mars 2025</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Objectifs de réduire la vente à bord : propose une refonte de la gamme tarifaire sur le titre unitaire &gt; tarif dissuasif pour le titre unitaire de dépannage à bord et possibilité d'acheter uniquement une formule 10 voyages</li> <li>• TPE en agence</li> <li>• Carte de voyage pouvant être redemandée 100% en ligne : incitation à la dématérialisation de la distribution</li> </ul>	<p>raît dans le PPI du délégataire mais n'est pas reporté dans les inventaires.</p>
<b>Appréciation du sous-critère</b>	<p>Les engagements de fréquentations sont satisfaisants. La question du numérique est bien développée chez le candidat et permet de faciliter la gestion des titres pour l'usager.</p> <p><b>L'offre est très satisfaisante.</b></p>	<p>Le candidat propose des actions originales pour la valorisation de l'offre mobilité et une stratégie globalement complète. Cependant les engagements de fréquentation sont un peu en retrait. Par ailleurs l'engagement du candidat sur la fourniture du système billettique n'est pas clair.</p> <p><b>L'offre est satisfaisante.</b></p>

## 5.4.2. Sous-critère 2 – Relation avec l'Autorité Organisatrice

	Transdev Loir et Cher	RATP Développement
<b>Organisation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le candidat présente un organigramme des fonctions supports et le CV du Directeur pressenti de la filiale dédiée.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le candidat rappelle les missions qui incombent à l'exploitant, d'exploitation, commerciale</li> <li>• Il présente un organigramme avec les effectifs cibles.</li> </ul>
<b>Les principes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utilisation de plateformes d'échanges de documents</li> <li>• Un rapport mensuel d'activité</li> <li>• Des rencontres récurrentes</li> <li>• Assistante technique par la direction régionale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un partage des informations en toute transparence</li> <li>• La qualité des tableaux de bord</li> <li>• Un accès à livre ouvert</li> <li>• Des comités réguliers</li> <li>• Accès à un portail pour toutes les informations liées au réseau</li> <li>• Une mission d'assistance et de conseil</li> </ul>
<b>Appréciation du sous-critère</b>	<p>Le candidat décrit son organisation et répond à la demande de la Ville de disposer d'informations régulières, claires et fiables tout au long de la DSP.</p> <p><b>L'offre du candidat est très satisfaisante</b></p>	<p>Le candidat décrit son organisation et répond à la demande de la Ville de disposer d'informations régulières, claires et fiables tout au long de la DSP.</p> <p><b>L'offre du candidat est très satisfaisante</b></p>

## 5.5. Critère 4 – Qualité de la gestion patrimoniale et de la politique d'investissement et de maintenance

Critères		Pondération
4	<b>Qualité de la gestion patrimoniale et de la politique d'investissement et de maintenance</b>	<b>10%</b>

### 5.5.1. Maintenance du parc roulant et des systèmes

	Transdev Loir et Cher	RATP Développement
<b>Méthodes</b>	<p><b>Parc roulant :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Un dispositif classique bien décrit</li> <li>Traitement en interne des 3 premiers niveaux de maintenance, niveau 4 partiellement sous-traité</li> <li>Niveaux 4-5 : prestataires locaux déjà clients de Transdev</li> <li>Description de la politique de gestion des stocks</li> <li>Prise en compte de l'aménagement du dépôt (propositions pour mise aux normes) dont une partie est incluse dans l'offre, le reste par voie d'avenant en cas d'abandon du nouveau dépôt</li> <li>Pas d'information particulière sur la maintenance systèmes et infrastructures fixes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Parc roulant :</li> <li>Un dispositif classique bien décrit</li> <li>Détail par opération de maintenance de maintien en interne (3 premiers niveaux de maintenance) ou de sous-traitance (niveaux 4 et 5)</li> <li>Politique d'approvisionnement en pièces détachées : fournisseurs locaux priorités et accords-cadres groupes</li> <li>Intervention carrosserie : 15 k€ par an</li> <li>Systèmes :</li> <li>Interne : préventif, remplacement matériel défectueux, réparations simples, supervision générale</li> <li>Fournisseurs : maintenance corrective, suivi obsolescence</li> <li>Éléments supplémentaires sur la maintenance et le nettoyage du dépôt et des points de vente. Contrats avec prestataires locaux avec niveaux d'exigences du contrat.</li> </ul>
<b>Moyens humains et matériels</b>	<p><b>Parc roulant :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Moyens matériels, systèmes et infrastructure : logiciel interne GMAO MOVE avec équipement mécanicien pour connexion directe, Mobirecord (main courante)</li> <li>Moyens humains : reprise de l'organisation actuelle avec embauche d'un temps partiel supplémentaire</li> </ul>	<p><b>Parc roulant :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Moyens matériels : GMAO Winat, gestion carburants Wincarb</li> <li>Management de proximité encadrant 1 ETP dédié à la maintenance (cf annexes financières)</li> </ul> <p><b>Systèmes :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sous responsabilité du responsable production, avec appui</li> </ul>

	Transdev Loir et Cher	RATP Développement
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Assistance technique Transdev Loir-et-Cher : structuration intervention et assistance en cas d'absentéisme</li> </ul> <p><b>Systèmes :</b> Maintenance du SAE au dépôt de Blois</p>	<p>technique RATP Dev France</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1 agent d'exploitation en charge de la maintenance préventive et des 3 niveaux de maintenance</li> <li>Responsable exploitation référent unique maintenance infrastructures</li> </ul> <p><b>Vélos :</b> 1 agent en charge des vélos et de l'infrastructure</p>
<b>Procédures pour lavage et approvisionnement des véhicules en énergie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Approvisionnement réalisé par contrat groupe Transdev et cartes Total en plus de la station-service disponible en cas de besoin. Pas d'information sur la fréquence de plein des véhicules.</li> <li>Lavage extérieur à minima hebdomadaire, en fonction des conditions météo. Adaptation en cas de plan canicule</li> <li>Formation au lavage éco-responsable</li> <li>Pas d'information sur le lavage intérieur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plein carburant effectué tous les soirs</li> <li>Approvisionnement réalisé par contrat groupe RATP, livraison garantie y compris en situation perturbée</li> <li>Branchement véhicule électrique à chaque remisage</li> <li>Lavage extérieur en fonction des conditions météo</li> <li>Lavage intérieur sous-traité et cycles temporels décrits</li> </ul>
<b>Moyens affectés pour le lavage et l'approvisionnement en énergie</b>	Lavage extérieur : personnel de conduite	Lavage extérieur : personnel de conduite Lavage intérieur : sous-traitance et revue contradictoire occasionnelle.

## 5.5.2. Maintenance des équipements aux arrêts

	Transdev loir et Cher	RATP Développement
<b>Méthodes</b>	Plages horaires affectées au personnel de conduite pour la réalisation de la maintenance. Approvisionnement auprès des services techniques de la ville	Descriptifs des tâches incombant au délégataire et de la méthode de remontées d'informations. Contrats avec acteurs locaux
<b>Moyens humains et matériels</b>	Opérations de maintenance et d'actualisation réalisées par un conducteur (déplacement par véhicule électrique TAD)	Conducteurs pour remontées d'informations Agent information et vente pour signalements usagers Responsable maintenance, chargé des demandes et suivis de prestations

	Transdev loir et Cher	RATP Développement
<b>Plannings-type</b>	Maintenance courante sous 3 jours après dégradation constatée (poteaux d'arrêts et information voyageurs) Nettoyage des poteaux 1 fois par an Information voyageur chaque fois que nécessaire	Maintenance courante après dégradation constatée sous 3 jours pour les infrastructures ou 7 jours pour l'affichage Adaptation de l'information voyageurs dans un délai de 2 jours avant le changement effectif planifié.
<b>Procédures de contrôle</b>	Suivi de la gestion des stocks de pièces Mobilisation des agents d'exploitation pour les remontées et contrôles terrain 15 interventions par an des contrôleurs réseau Transdev Centre-Val de Loire	Mobilisation des agents d'exploitation pour les remontées et contrôles terrain Reprise des exigences du contrat avec prestataires Procédure d'intervention d'urgence en cas de sécurité compromise
<b>Appréciation du critère</b>	Le candidat propose une maintenance du matériel roulant bien intégrée Transdev prend en compte les contraintes actuelles du dépôt et propose une stratégie d'aménagement et de mise en conformité de celui-ci, dont une partie est incluse dans l'offre. La maintenance système de Transdev est réalisée en interne, grâce à l'utilisation d'outils propriétaires L'offre est satisfaisante sur ce point	Le candidat propose une organisation hybride (maintenance légère réalisée en interne et délégation aux fournisseurs le cas échéant). Sur le dépôt RATP Dev se limite aux modalités d'entretien des installations fixes, sans évoquer de mise en conformité particulière. L'offre est complète et comporte des engagements concrets. Elle est très satisfaisante sur ce point.

## 5.6. Critère 5 – Politique sociale et environnementale

	Critères	Pondération
<b>5</b>	<b>Politique sociale et environnementale</b>	<b>10%</b>

### 5.6.1. Actions en faveur de la préservation de l'environnement et du développement durable

	Transdev Loir et Cher	RATP Développement
<b>Certifications, organisation, outils</b>	Mise en place d'une démarche de triple certification ISO 9001, 14001 et 45001, sans engagement sur la date d'obtention. Le candidat propose d'appuyer sa démarche sur un outil Groupe (Reglo) de pilotage de la démarche QSE	Ni l'organisation, ni d'éventuelle certification ne sont évoquées dans le plan d'action très complet présenté par Ratp Dev.
<b>Plan d'action</b>	Transdev propose un plan structuré selon 4 axes :	Ratp Dev propose un plan d'action très complet qui couvre la totalité du

	Transdev Loir et Cher	RATP Développement
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le choix de véhicules plus propres</li> <li>- La charte Co2</li> <li>- La gestion des déchets</li> <li>- Une politique d'achat responsable</li> </ul> <p>Le plan d'action proposé est détaillé. Parmi les engagements on notera l'électrification progressive de la flotte (8/10 en fin de contrat), une stratégie d'achat responsable s'appuyant sur des partenariats locaux, un accompagnement quotidien centré sur la sobriété.</p>	<p>spectre. Il comprend 36 actions tant internes qu'externes et traite de tous les sujets. Pour autant, ce plan ne comporte pas réellement d'engagements concrets en termes de planning ou de modalité de mise en œuvre.</p>
<b>Accompagnement de la collectivité</b>	<p>Le candidat articule son action selon deux axes : un accompagnement à la collectivité sur la décarbonation de son parc, le positionnement de l'opérateur en tant qu'animateur de cette dynamique au niveau local.</p>	<p>Le sujet n'est pas traité en tant que tel.</p>
<b>Autres points</b>	<p>Trandev propose des journées d'accompagnement Grand Public au savoir-bouger, lors d'évènements annuels.</p>	

## 5.6.2. Formation, motivation du personnel et recrutement

	Transdev Loir et Cher	RATP Développement
<b>Organisation et organigramme</b>	<p>Transdev propose une organisation classique autour d'une société dédiée bénéficiant d'un appui Groupe tant au niveau régional que national, la répartition des périmètres est esquissée.</p> <p>L'organisation proposée repose sur un directeur expérimenté et dédié s'appuyant sur 5 pôles classiques, mais dont les personnels dépendent pour partie de Transdev Loir.</p>	<p>L'organisation proposée est assez classique et relativement efficiente avec un Codir resserré, une assistance technique portée par un Directeur expérimenté (PMAD).</p> <p>Si les sujets techniques semblent bien portés, on note l'absence d'un responsable QSE.</p>
<b>Reprise du personnel</b>	<p>Le candidat décrit les différentes du processus envisagé, assez classique et évoque la signature d'une convention de transition.</p>	<p>Le candidat, sortant annonce maintenir sa filiale mais souligne qu'il existe un sujet de reclassement pour 3 collaborateurs dont 2 en conduite. Il justifie les nouveaux besoins.</p>
<b>Politique sociale (recrutement, formation)</b>	<p>Concernant le recrutement, Transdev insiste sur l'anticipation des besoins et la mise en œuvre d'actions assez classiques : promotion du métier, élargissement des profils et mixité, développe-</p>	<p>Concernant le recrutement, le candidat présente ses prévisions et décrit sommairement ses méthodes et process, assez classique. Le parcours d'intégration est également décrit.</p>

	Transdev Loir et Cher	RATP Développement
	<p>ment de partenariats locaux, la sélection et l'intégration, recours à des contrats d'alternance. L'offre est complète sur ce sujet.</p> <p>La démarche en faveur de l'insertion est également bien décrite. Elle s'appuie également sur des partenariats locaux.</p> <p>Le plan de formation est décrit, il est complet et adapté. Il devra cependant être chiffré.</p> <p>La mise en place du système de conducteur connecté permet d'assurer un meilleur équilibre vie professionnelle, vie personnel, d'autres propositions d'accompagnement sont évoquées comme la lutte contre l'absentéisme, même si aucun engagement concret n'est formalisé.</p>	<p>RatpDev s'engage par ailleurs à mettre en place une politique salariale allant au-delà des minimums conventionnels, avec une prime de fin d'année de 1.1 lois de salaire. L'accord d'intéressement n'est pas évoqué.</p> <p>Le plan de formation est décrit, il est complet, adapté et chiffré.</p>
<b>Dialogue social</b>	<p>Au-delà des actions internes destinées à améliorer la cohésion, le candidat propose :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La signature d'un accord</li> <li>- Un accord sur l'égalité hommes-femmes</li> </ul> <p>Un ensemble d'avantages sociaux essentiellement obligatoires ou conventionnels</p>	<p>Sur ce point le candidat développe notamment l'attention qu'il porte à la gestion des parcours professionnels et le management de proximité.</p> <p>Deux autres points sont également évoqués, la qualité de vie au travail et l'adhésion au projet d'entreprise.</p>
<b>Appréciation du critère</b>	<p>L'offre est très satisfaisante concernant la politique environnementale. Le candidat propose une électrification importante du parc. L'offre est également satisfaisante concernant la formation, et le recrutement avec une politique de réinsertion bien décrite.</p> <p>Une offre satisfaisante.</p>	<p>Le candidat propose une offre standard pour sa politique environnementale. La politique sociale de formation et recrutement est satisfaisante.</p> <p>Une offre satisfaisante</p>

## 5.7. Critère 6 – Qualité des engagements juridiques

	Critères	Pondération
6	<b>Qualité des engagements juridiques</b>	<b>5%</b>



	Transdev Loir et Cher	RATP Développement
<b>Propositions majeures de modifications</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Article 35.2 - indexation du forfait de charges : intégration d'un indice électricité pondéré en fonction du kilométrage réel effectué par chaque type de véhicule.</li> <li>Article 35.2 - remplacement de l'indice maintenance arrêté.</li> <li>Article 47 – Pénalités : plafonnement des pénalités à 60.000 € par an.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Article 35.2 - indexation du forfait de charges : intégration de l'indice électricité, pondéré en fonction du kilométrage réel par type de véhicule.</li> <li>Article 38.1 – Réexamen des conditions financières : augmentation de plus de 10% des couts d'assurance hors sinistralité.</li> <li>Article 38.2 – Réexamen des conditions financières : revoir le seuil des « tunnels » de 10 à 5% d'évolution de l'offre. Maintien du seuil à 2% avec ajout de matériel roulant constant.</li> <li>Article 39.1 – Règlement du forfait de charges ; Pour la première et la dernière année, proportionnel à la durée.</li> <li>Article 47 – Pénalités : plafonnement et information préalable à leur application avec demande d'explications.</li> <li>Article 50 – Déchéance : prévoir un article en cas de résiliation par l'AO avec versement d'une indemnité égale aux amortissements restant sur les investissements réalisés.</li> </ul>
<b>Appréciation du critère</b>	<p>L'offre contractuelle finale négociée entre la Ville de Vierzon et le candidat répond aux attentes de la Ville.</p> <p>Le candidat assume une part de risque satisfaisante, obligations et engagements souscrits permettent de s'assurer de la bonne mise en œuvre des projets de service.</p> <p>L'offre du candidat est satisfaisante.</p>	<p>L'offre contractuelle finale négociée entre la Ville de Vierzon et le candidat répond aux attentes de la Ville.</p> <p>Le candidat assume une part de risque satisfaisante, obligations et engagements souscrits permettent de s'assurer de la bonne mise en œuvre des projets de service.</p> <p>L'offre du candidat est satisfaisante.</p>

## 6. APPRÉCIATION ET CHOIX

En application des critères du règlement de la consultation, l'appréciation et la notation des offres finales remise sont les suivantes :

► CRITÈRE 1 – QUALITÉ DES ENGAGEMENTS FINANCIERS (35%)

	Transdev Loir et Cher	RATP Développement
<b>Jugement de l'offre</b>	<p>Au regard du critère n°1 « qualité des engagements financiers », le candidat propose une offre satisfaisante avec un engagement de recettes intéressant (+5,7 % d'évolution en années pleines – entre 2025 et 2031) et un niveau initial équivalent à celui enregistré en 2022 malgré une offre kilométrique en baisse.</p> <p>Les charges d'exploitation sont plutôt maîtrisées et le coût net pour la Ville, d'un montant moyen de 1.691 K€ / an sur la durée du contrat, est acceptable pour elle même s'il se situe au-dessus de l'objectif de 1.625 K€ / an.</p> <p>Les investissements sont ambitieux à 2,6 M€ avec 70% du parc en énergie électrique en fin de DSP.</p>	<p>Au regard du critère n°1 « qualité des engagements financiers », le candidat propose une offre plutôt moyenne avec un engagement de recettes en retrait au démarrage de la DSP de 12% par rapport à celui enregistré en 2022 et une évolution de 3% entre 2025 et 2031.</p> <p>Les charges d'exploitation sont plutôt maîtrisées même si les coûts unitaires apparaissent élevés.</p> <p>Le coût net pour la Ville, d'un montant moyen de 1.744 K€ / an sur la durée du contrat, est acceptable pour elle, même s'il se situe au-dessus de l'objectif de 1.625 K€ / an, et sur la base d'une offre kilométrique très dégradée.</p> <p>Les investissements sont peu ambitieux à 1,7 M€ avec 1 seul véhicule électrique proposé et un parc fonctionnant à l'HVO en fin de DSP.</p>
<b>Note critère 1</b>	<b>28,00 / 35,00</b>	<b>19,25 / 35,00</b>

► CRITÈRE 2 – QUALITÉ DU PROJET DE SERVICE ET QUALITÉ DU SERVICE (30%)

○ Sous-critère 2.1 – Pertinence de l'offre de service et innovation (20%)

	Transdev Loir et Cher	RATP Développement
<b>Jugement de l'offre</b>	<p>Une réflexion globale qui met en avant la complémentarité entre les lignes régulières et le service TAD. Pour les lignes A et B les propositions sont pertinentes et justifiées. On relève la substitution totale des lignes 1 et 3 par les lignes régionales. Les propositions concernant les services scolaires et le sud de Vierzon sont cohérentes. Le candidat propose une évolution du service de location de vélo par la diversification du matériel, des possibilités</p>	<p>Pour les lignes A et B, le candidat propose un principe de diamétralisations et des correspondances systématiques au Forum. Il s'inscrit dans la continuité du réseau actuel.</p> <p>RATP Dev propose un certain nombre d'actions innovantes et originales, le candidat propose également la location de VAE mais avec peu de véhicules.</p> <p>Cependant l'offre de TAD proposée est peu innovante et le volume de produc-</p>

	Transdev Loir et Cher	RATP Développement
	de location.  Par son niveau d'engagement important notamment sur le service TAD, le candidat propose <b>une offre jugée satisfaisante.</b>	tion totale est assez faible. L'offre est jugée <b>moyenne.</b>
<b>Note critère 2.1</b>	<b>15,00/20,00</b>	<b>10,00/ 20,00</b>

- Sous-critère 2.2 – Qualité de service au bénéfice des usagers et qualité de l'organisation (10%)

	Transdev Loir et Cher	RATP Développement
<b>Jugement de l'offre</b>	L'offre est satisfaisante pour le management de la qualité de service, l'information voyageur et la sécurité des personnes et des biens. Le candidat s'attarde sur les process liés à la circulation interne des informations pour une meilleure transcription aux usagers. Le candidat s'engage sur un taux de contrôle mais pas sur un taux de fraude.  <b>Une offre satisfaisante.</b>	L'offre est de qualité pour le management de la qualité de service avec un engagement conséquent du candidat. L'offre est également satisfaisante pour l'information voyageur et la sécurité des personnes et des biens. Le candidat indique un large panel d'actions mises en œuvre et aborde une large diversité de thématiques (harcèlement, sexiste au sein du milieu professionnel et par les usagers, actions et ateliers de préventions...). Les actions et procédures mises en œuvre sont dans l'ensemble bien détaillé. Le candidat prend un engagement sur le taux de fraude.  <b>Une offre très satisfaisante.</b>
<b>Note critère 2.2</b>	<b>7.50/ 10,00</b>	<b>10,00/ 10,00</b>

	Transdev Loir et Cher	RATP Développement
<b>Note Critère 2</b>	<b>22.50 / 30,00</b>	<b>20,00/ 30,00</b>

- CRITÈRE 3 – POLITIQUE COMMERCIALE ET RELATION AVEC L'AUTORITÉ ORGANISATRICE (10%)
  - Sous-critère 3.1 – Qualité de la politique commerciale, développement de la fréquentation et relations usagers (5%)

	Transdev Loir et Cher	RATP Développement
<b>Jugement de l'offre</b>	Les engagements de fréquentations sont satisfaisants. La question du numérique est bien développée chez le candidat et permet de faciliter la gestion des titres pour l'utilisateur.	Le candidat propose des actions originales pour la valorisation de l'offre mobilité et une stratégie globalement complète. Cependant les engagements de fréquentation sont un peu en retrait. Par

	Transdev Loir et Cher	RATP Développement
	<b>L'offre est très satisfaisante.</b>	ailleurs l'engagement du candidat sur la fourniture du système billettique n'est pas clair. <b>L'offre est satisfaisante.</b>
<b>Note critère 3.1</b>	<b>5,00 / 5,00</b>	<b>3,75/ 5,00</b>

- Sous-critère 3.2 – Relation avec l'Autorité Organisatrice (5%)

	Transdev Loir et Cher	RATP Développement
<b>Jugement de l'offre</b>	Le candidat répond aux attentes de la Ville de Vierzon en matière de remontées d'informations, d'alerte et de conseils. <b>L'offre est très satisfaisante.</b>	Le candidat répond aux attentes de la Ville de Vierzon en matière de remontées d'informations, d'alerte et de conseils. <b>L'offre est très satisfaisante</b>
<b>Note critère 3.2</b>	<b>5,00 / 5,00</b>	<b>5,00 / 5,00</b>

	Transdev Loir et Cher	RATP Développement
<b>Note Critère 3</b>	<b>10,00 / 10,00</b>	<b>8,75 / 10,00</b>

- ▶ CRITÈRE 4 – QUALITÉ DE LA GESTION PATRIMONIALE ET DE LA POLITIQUE D'INVESTISSEMENT ET DE MAINTENANCE (10%)

	Transdev Loir et Cher	RATP Développement
<b>Jugement de l'offre</b>	Le candidat propose une maintenance du matériel roulant bien intégrée Transdev prend en compte les contraintes actuelles du dépôt et propose une stratégie d'aménagement et de mise en conformité de celui-ci, dont une partie est incluse dans l'offre. La maintenance système de Transdev est réalisée en interne, grâce à l'utilisation d'outils propriétaires L'offre est satisfaisante sur ce point	Le candidat propose une organisation hybride (maintenance légère réalisée en interne et délégation aux fournisseurs le cas échéant). Sur le dépôt RATP Dev se limite aux modalités d'entretien des installations fixes, sans évoquer de mise en conformité particulière. L'offre est complète et comporte des engagements concrets. Elle est très satisfaisante sur ce point.
<b>Note critère 4</b>	<b>7.50 / 10,00</b>	<b>10,00 / 10,00</b>

► CRITÈRE 5 – POLITIQUE SOCIALE ET ENVIRONNEMENTALE (10%)

	Transdev Loir et Cher	RATP Développement
<b>Jugement de l'offre</b>	<p>L'offre est très satisfaisante concernant la politique environnementale. Le candidat propose une électrification importante du parc. L'offre est également satisfaisante concernant la formation, et le recrutement avec une politique de réinsertion bien décrite.</p> <p>Une offre très satisfaisante.</p>	<p>Le candidat propose une offre standard pour sa politique environnementale. La politique sociale de formation et recrutement est satisfaisante.</p> <p>Une offre satisfaisante</p>
<b>Note critère 5</b>	<b>10,00 / 10,00</b>	<b>7.50 / 10,00</b>

► CRITÈRE 6 – QUALITÉ DES ENGAGEMENTS JURIDIQUES (5%)

	Transdev Loir et Cher	RATP Développement
<b>Jugement de l'offre</b>	<p>Les propositions de modifications contractuelles sont acceptables pour la Ville et ne réduisent pas sensiblement la part de responsabilité et de risques pris par le délégataire dans le cadre de la DSP.</p>	<p>Les propositions de modifications contractuelles sont acceptables pour la Ville et ne réduisent pas sensiblement la part de responsabilité et de risques pris par le délégataire dans le cadre de la DSP.</p>
<b>Note critère 6</b>	<b>3,75 / 5,00</b>	<b>3,75 / 5,00</b>

► CONCLUSION

	Transdev Loir et Cher	RATP Développement
<b>Note globale</b>	<b>81.75 / 100,00</b>	<b>69.25 / 100,00</b>

# 1.

Au regard des éléments précédents, des appréciations et des notes de chaque candidat, Madame la Maire propose au Conseil Municipal de retenir le candidat TRANSDEV Loir et Cher comme attributaire du contrat de concession de transport public.