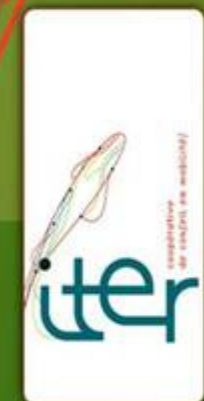


# Étude de faisabilité pour la mise en place d'un service de transport à la demande sur le Pays Graylois

Rapport de rendu de la Phase 4 : Étapes pour la mise en place du scénario final  
Version après le Comité de Pilotage de rendu du 9 février 2011

Pays Graylois - version finale du 18 mars 2011 corrigée



24 boulevard Riquet  
31 000 Toulouse  
T / 05 62 73 53 93

18/20 rue Claude Tillier  
75 012 Paris  
T / 01 43 72 10 09

Impasse du Gabeau  
Quartier La Banette n°1  
83 270 St Cyr-sur-Mer  
T / 09 72 12 85 24

iter@lternet.org

# SOMMAIRE

- I. Présentation p.3
- II. Le scénario choisi par Communauté de Communes p.8
- III. Les étapes de mise en œuvre p.18
- IV. Les projets par communauté de communes p.24

# I – PRESENTATION

# I – Présentation

## I.1 – Objectif de la mission et déroulement en phases

- Le Pays Graylois, s'interroge sur l'opportunité de développer une offre de Transport A la Demande (TAD) complémentaire de celle qui existe déjà. C'est pourquoi il a décidé d'engager une étude dans ce sens.
- L'objectif de l'étude qu'il a lancé est donc d'aboutir à des solutions opérationnelles réalistes et durables.
- Les finalités se situent à deux niveaux :
  - Faciliter la mobilité des personnes et en particulier des publics fragilisés
  - Aboutir à la mise en place effective de services de TAD, complétant ou modifiant l'offre actuelle
- 4 phases sont prévues dans cette étude :
  - 1ère phase : Le diagnostic territorial
  - 2ème phase: Solutions techniques et scénarios
  - 3ème phase: Faisabilité juridique et financière des propositions
  - **4ème phase: Étapes pour la mise en place du scénario final**
- Le Comité de Pilotage du 30 septembre 2010 a choisi un scénario qui a fait l'objet d'une étude de faisabilité détaillée, phase 3 de l'étude. Celle-ci a été communiquée aux Communautés de Communes puis discutée en réunion avec chacune d'elle afin de cadrer le scénario final qui sera mis en œuvre.
- *Le Comité de Pilotage du 9 février 2011 a discuté des propositions et fait quelques remarques sur le document, qui ont été intégrées dans cette version finale.*

# I- Présentation

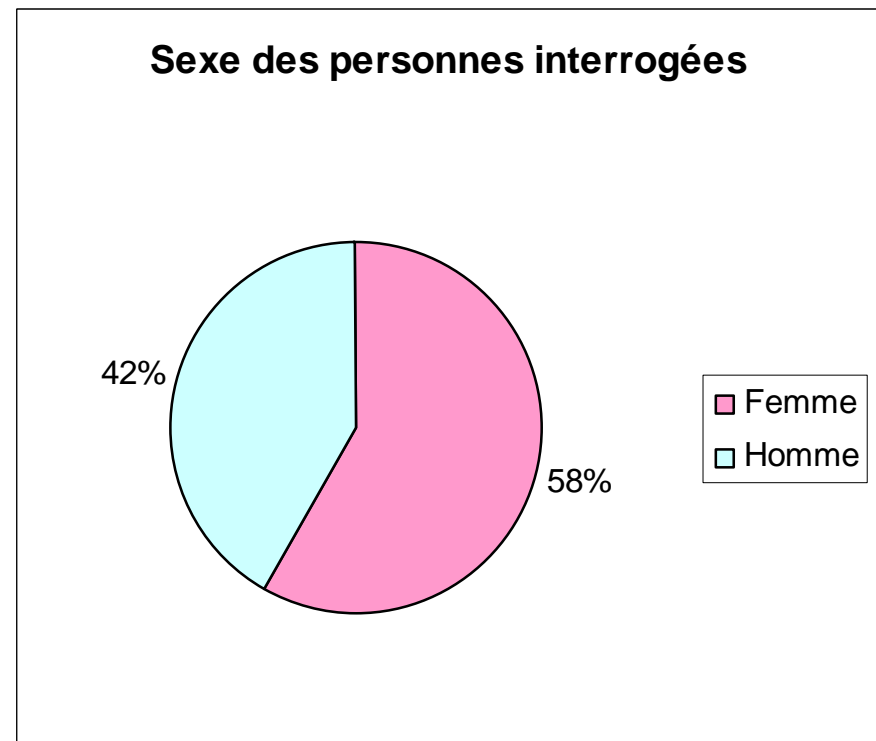
## I.2 - Rappel des enjeux issus du diagnostic

- Les besoins pour les personnes âgées :
  - Se rendre dans les pôles locaux, en particulier à Gray, pour accéder aux commerces, aux services de santé et administratifs.
  - Besoins vers Besançon, Vesoul et Dijon, pour accéder aux équipements plus importants (hôpitaux), ainsi que pour effectuer la correspondance avec le train.
- Les besoins pour les publics jeunes :
  - Besoins liés aux activités extrascolaires au sein du territoire (en période scolaire) : besoin de se déplacer dans d'autres communes du Pays, en particulier Gray ou au delà, pour se rendre soit aux activités culturelles (musique par exemple), soit pour les activités sportives. Ces déplacements ont lieu les mercredis et samedis
  - Besoins liés aux activités extrascolaires au sein du territoire (en période de vacances) : pour certains jeunes, besoin de se rendre aux CLSH.
- Pour les publics en insertion :
  - besoins liés à la recherche d'emploi et à l'insertion (démarches, emploi) à destination de Gray et des pôles d'emploi extérieurs (Besançon Vesoul et Dijon).
  - Besoins liés la recherche d'emploi : besoin de liaisons vers les permanences des Missions Locales.

# I- Présentation

## I.2 - Rappel des enjeux issus du diagnostic

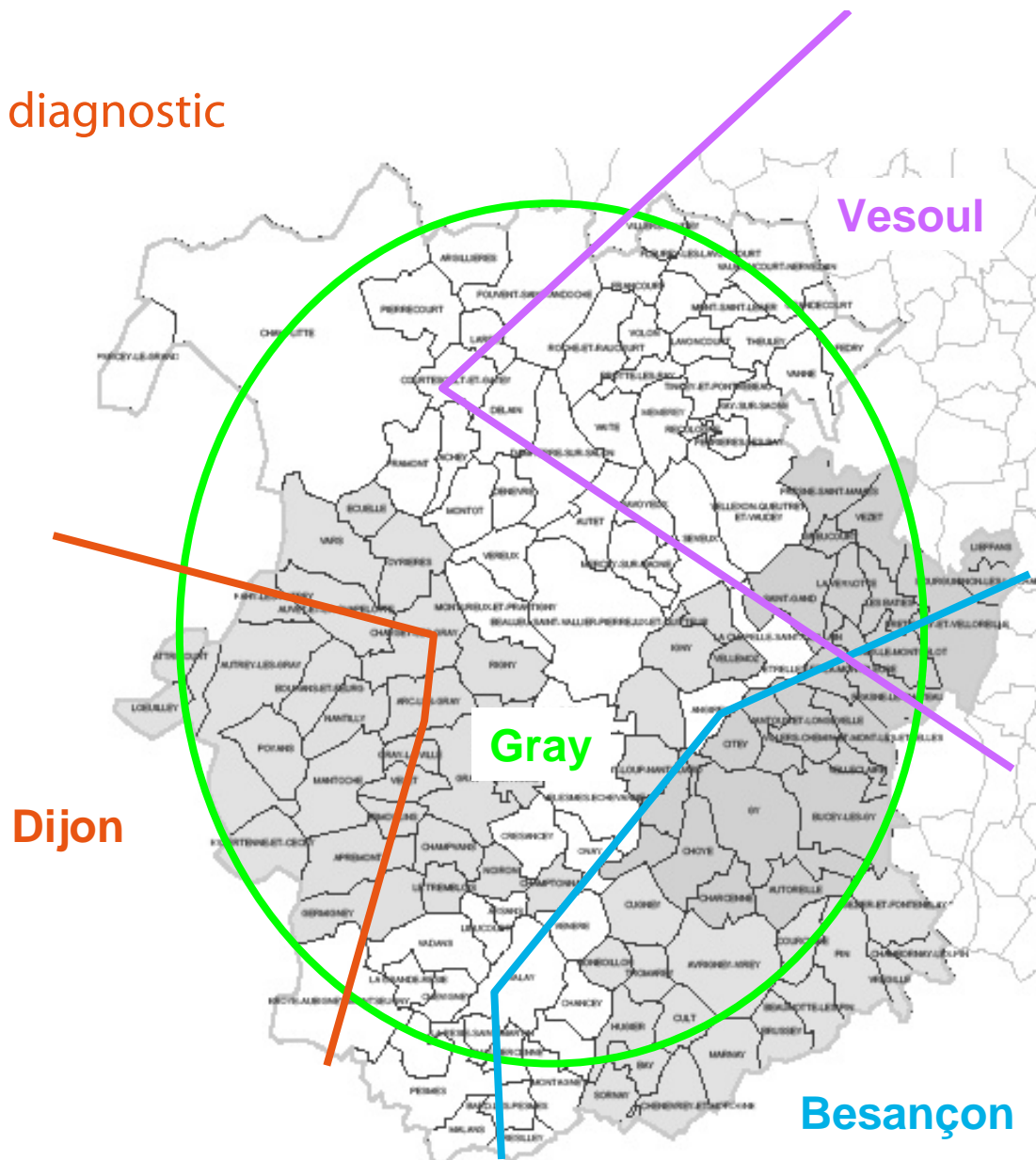
- L'égalité hommes -femmes
  - 519 personnes ont ainsi été interrogées dans le cadre de l'enquête auprès des habitants. 58% sont des femmes, ce qui est légèrement supérieur aux données de l'INSEE.
  - En classes d'âge, l'échantillon est un peu plus faible que les quotas INSEE pour les plus jeunes (les étudiants en particulier, absent du domicile parental) et les plus de 75 ans (refus de l'enquête, « sans intérêt »)
  - Les retraités et les employés, représentent chacun un tiers de l'échantillon. Les employés sont sur représentés par rapport aux quotas INSEE, cela est habituel, les ouvriers et professions intermédiaires se déclarant employés.
  - 88% des personnes interrogées ont le permis de conduire, les femmes l'ont un peu moins.
  - Les femmes sont les plus intéressées par la mise en place de transports à la demande.



# I- Présentation

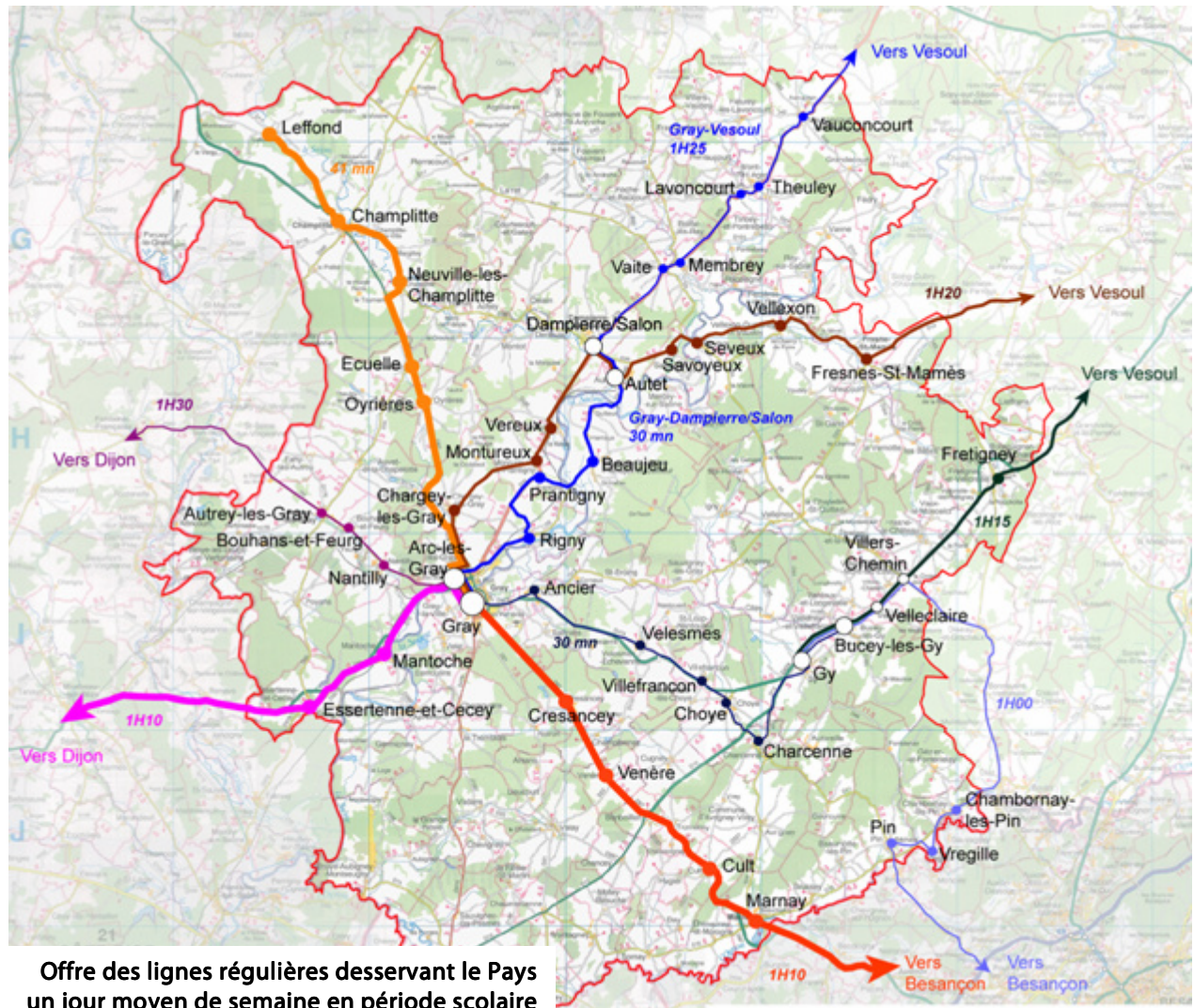
## I.2 - Rappel des enjeux issus du diagnostic

- La structuration du territoire :
  - Au sein du territoire, un pôle local majeur existe : Gray
  - Dampierre puis Pesmes, Gy, Champlitte ont également une attraction pour les communes proches
  - Besançon est le pôle extérieur le plus attractif, en particulier pour la partie est du territoire où un bonne partie des actifs y travaillent.
  - Vesoul et Dijon ont également une attraction, forte sur les communes les plus proches mais sensible sur l'ensemble du Pays.



# I- Présentation

## I.3 - Rappel de l'offre en transports réguliers



Offre des lignes régulières desservant le Pays un jour moyen de semaine en période scolaire

- Ligne CG 70 n°9 Gray-Vesoul
- Ligne CG 70 n°1 Gy-Vesoul
- Ligne CG 70 n°18 Gy-Besançon
- Ligne CG 70 n°8 Gray-Bucey-les-Gy
- Ligne car TER n°22 Gray-Besançon
- Ligne car TER n°15 Gray-Champlitte
- Ligne car TER n°19 Gray-Vesoul
- Ligne CG 21 n°36 Gray-Dijon
- Ligne CG 21 n°34 Gray-Dijon
  
- 1 AR/jour
- 2 AR/jour
- 4 AR/jour
  
- 1H00 Temps de parcours

Dix lignes dépendant de plusieurs organisateurs :

- o Le Conseil Général de Haute Saône : 4 lignes régulières
- o Le Conseil Régional de Franche Comté : 3 lignes TER
- o Le Conseil Général de Cote d'Or : Gray - Dijon
- o Le Conseil Général du Jura : Pesmes – Dole

Des services scolaires desservant tout le territoire et ouverts à tous publics, sous conditions.

## II – LE SCENARIO CHOISI PAR LES COMMUNAUTES DE COMMUNES

## II– Le scénario choisi par les Communautés de Communes

### II.1 - Le Scénario 1 : un TAD à l'échelle de chaque communauté de communes

Les élus ont choisi le scénario 1 : un TAD propre à chaque communauté de communes :

- Un service TAD dans chaque Communauté de Communes, vers le ou les pôles locaux et vers Gray avec les caractéristiques suivantes :
  - Desserte arrêts à arrêts et à domicile pour les personnes âgées et à mobilité réduite, avec un point d'arrêt par village et dans les principaux hameaux
  - Service offert au moins deux demi-journée par semaine
  - Pôles desservis : les pôles locaux et Gray
  - Horaires fixes mais pouvant être adaptés et correspondances assurées, dans la mesure du possible, avec les lignes régulières permettant de rejoindre Gray, Vesoul, Besançon et Dijon.
- La gestion de chaque TAD et la réservation est assurée par chaque Communauté de Communes.
- Le Pays peut avoir un rôle de coordinateur et d'accompagnement pour la mise en œuvre et le suivi des actions.

Des réunions de travail avec chaque Communauté de Communes se sont déroulées le 24 janvier 2011 afin de préciser le détail de l'offre sur son territoire.

- Les pages qui suivent présentent les propositions issues de cette concertation. Les communes isolées ont été intégrées dans l'offre des communautés de communes, sans préjuger de l'organisation mise en œuvre pour le service.

## II– Le scénario choisi par les Communautés de Communes

### II.1 - Le Scénario 1 : un TAD à l'échelle de chaque communauté de communes

La présentation du scénario choisi est faite dans les pages qui suivent.

Elle contient, sur une première page :

- La présentation de l'offre de TAD choisie
- La mode de gestion envisagé
- Les moyens nécessaires pour assurer les services
- L'estimation de coût, approchée, selon la méthode expliquée page 20.

Dans la suite du rapport, en partie IV, ces estimations ont été détaillées.

La partie III présente les étapes à entreprendre pour arriver à la mise en œuvre, et concerne l'ensemble des communautés de communes.

Deux points importants sont à prendre en compte dans le processus :

- La possibilité d'avoir une aide pour l'acquisition des véhicules dans le cadre du dossier de P.E.R. qui a été déposé par le Pays Graylois.
- La délégation de compétence du Conseil Général de Haute Saône et l'aide à l'exploitation de 50% du coût qui peut être accordée à chaque Communauté de Communes.

## II- Le scénario technique choisi par les élus

### II.2 - Le détail pour chaque communauté de communes

#### Communauté de communes des 4 Rivières

**Objectif:** permettre aux habitants de se rendre aux lieux des marchés, commerces et équipements publics vers Champlitte, Dampierre, Lavoncourt et Gray.

**Offre demandée par semaine:** 3 AR Vers Champlitte, 3 AR vers Dampierre, 1 AR vers Lavoncourt, 1 AR vers Gray

**Offre proposée vers chaque pôle :**

- 3 services vers **Champlitte** : le mardi matin (marché), le mercredi après- midi ainsi que le vendredi après-midi
- 3 services vers **Dampierre-sur-Salon** : le mercredi après-midi, le jeudi matin et le vendredi après midi (marché),
- 1 service vers **Lavoncourt** : le mardi après-midi.
- 1 service vers **Gray** le jeudi après-midi. *Possibilité d'ajouter des services en correspondance à Champlitte et Dampierre.*

**Type de desserte :**

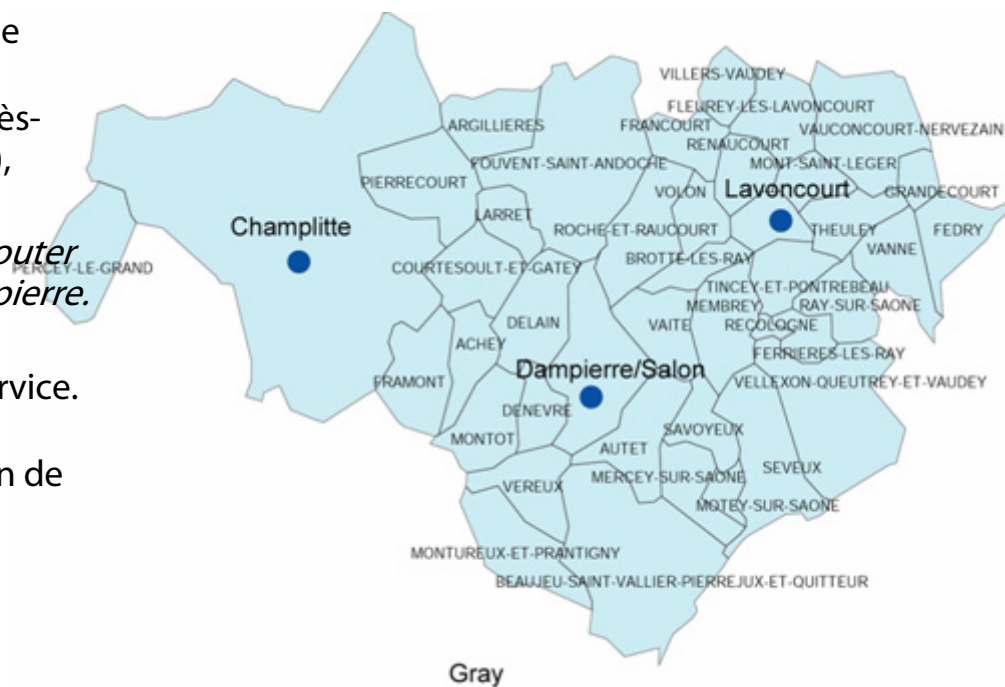
- Toutes les communes sont desservies pour chaque service. Vers Gray, les lignes régulières sont proposées.
- Les horaires, ou plages horaires sont à caler en fonction de l'organisation mise en œuvre

**Moyens nécessaires :**

1 véhicule qui fait plusieurs circuits si nécessaire

**Estimation :**

- Fréquentation estimée : 1000 à 1200 voyages par an
- Coût de fonctionnement du service: 13 000 à 24 000€ / an



## II- Le scénario technique choisi par les élus

### II.2 - Le détail pour chaque communauté de communes

#### Communauté de communes du Val de Pesmes

**Objectif :** permette aux habitants de se rendre à Pesmes pour le marché, les commerces et équipements publics

**Offre demandée par semaine :** 2 AR vers Pesmes, 1 AR vers Gray, 1 AR vers Besançon en correspondance à Marnay

**Offre proposée vers chaque pôle :**

- 2 services vers Pesmes le mercredi matin (marché), et le vendredi après-midi
- 1 service vers Gray le mardi après-midi
- 1 service vers Marnay le jeudi matin en correspondance avec la ligne régionale n° 22 pour Besançon (départ 13h57, retour 19h10).

**Type de desserte :**

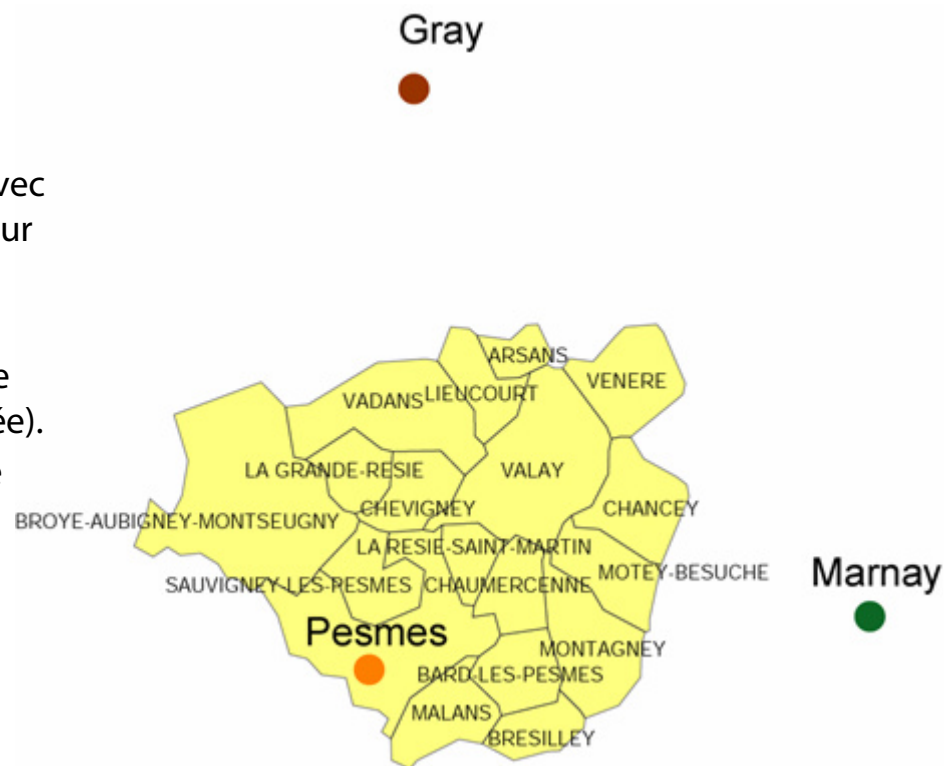
- Toutes les communes sont desservies pour chaque service (pour Veneré, la ligne régulière vers Besançon est proposée).
- Les horaires, ou plages horaires sont à caler en fonction de l'organisation mise en œuvre

**Moyens nécessaires:**

1 véhicule, service assuré en régie par la Communauté de Communes

**Estimation:**

- Fréquentation estimée : 500 à 700 voyages par an
- Coût du service: 10 000 à 15 000 € / an



## II- Le scénario technique choisi par les élus

### II.2 - Le détail pour chaque communauté de communes

#### Communauté de communes du Pays d'Autrey

**Objectif :** permette aux habitants de se rendre à Autrey et à Gray.

**Offre demandée par semaine:** 1 AR vers Autrey, 2 AR vers Gray le mercredi après-midi et le samedi matin + 1 AR Gray 1 fois / mois pour la foire

#### Offre proposée vers chaque pôle :

- Un service vers Autrey-lès-Gray le mardi matin
- 2 services vers Gray le samedi matin et le mercredi après midi
- 1 service vers Gray le 2<sup>e</sup> mercredi matin de chaque mois

#### Type de desserte :

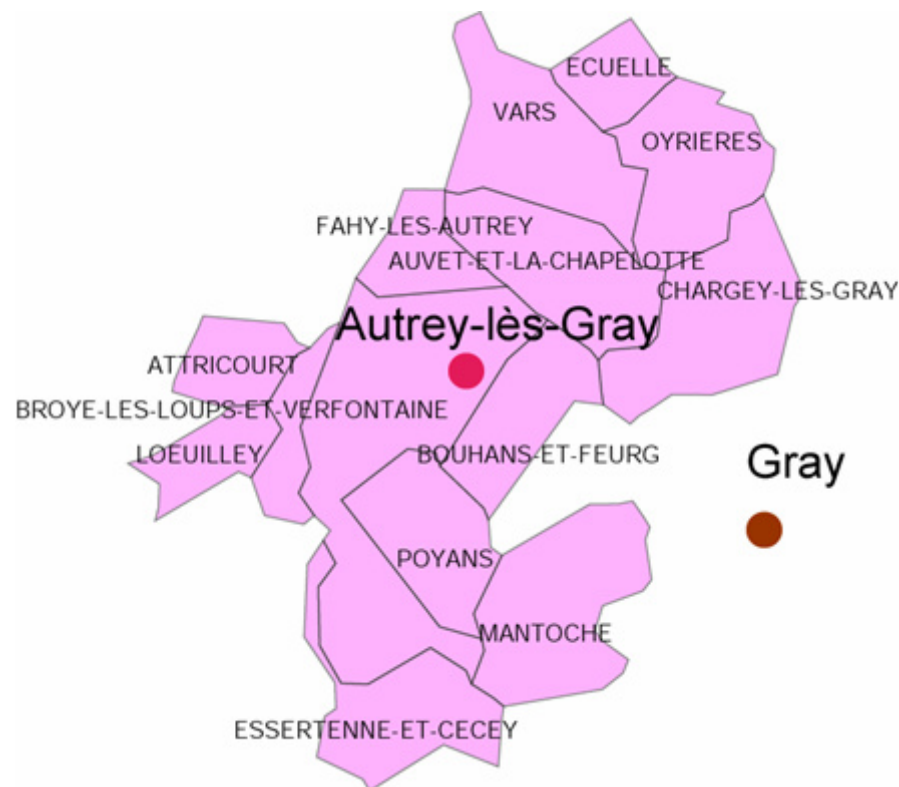
- Toutes les communes sont desservies pour chaque service. Vers Gray, les lignes régulières sont proposées.
- Les horaires, ou plages horaires sont à caler en fonction de l'organisation mise en œuvre

#### Moyens nécessaires:

- 1 véhicule

#### Estimation:

- Fréquentation estimée: 400 à 550 voyages par an
- Coût du service : 6 000 à 9 000€ / an



## II- Le scénario technique choisi par les élus

### II.2 - Le détail pour chaque communauté de communes

#### Communauté de communes du Val de Gray

**Objectif :** permette aux habitants de se rendre aux lieux des commerces et équipements publics de Gray et Arc les gray et de prendre des correspondances vers Dijon, Vesoul et Besançon

#### Offre proposée vers Gray :

- 2 services vers Gray le mercredi après-midi et le samedi matin
- 1 service vers Gray le mardi après-midi en correspondance avec le car pour Dijon (départ 13H53, retour à 17H33), avec 1 retour supplémentaire prévu vers 16h pour les usagers restant à Gray

#### Type de desserte :

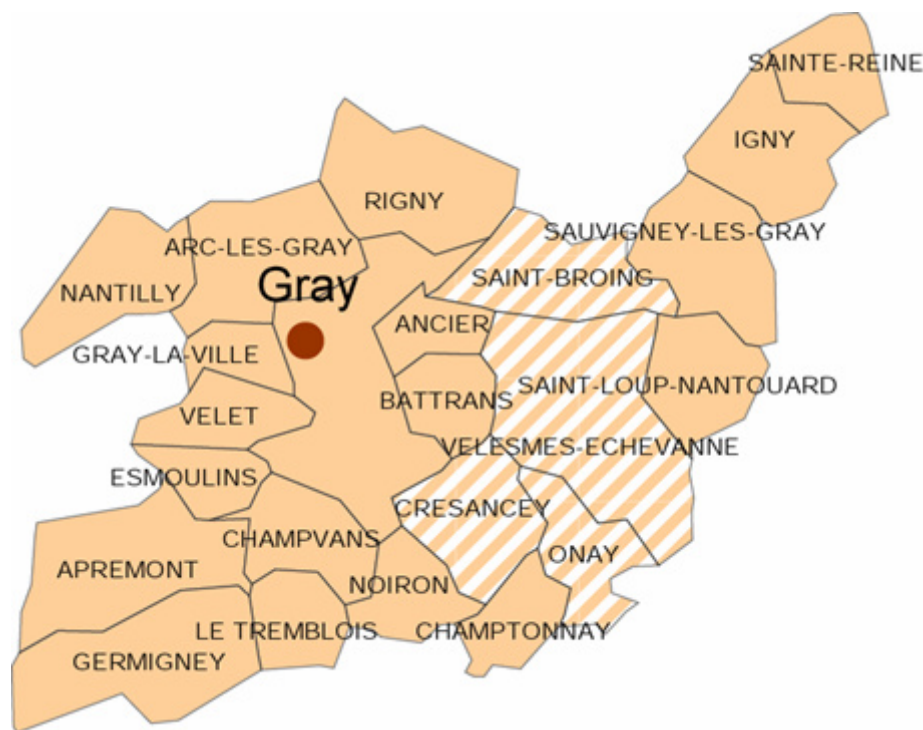
- Toutes les communes sont desservies pour chaque service.
- Les horaires, ou plages horaires sont à caler en fonction de l'organisation mise en œuvre

#### Moyens nécessaires:

- 2 véhicules

#### Estimation :

- Fréquentation estimée : 1 100 à 1 600 voyages par an
- Coût du service: 17 000 à 27 000€ / an



## II- Le scénario technique choisi par les élus

### II.2 - Le détail pour chaque communauté de communes

#### Communauté de communes de la Vallée de l'Ognon

**Objectif:** permette aux habitants de se rendre à Marnay pour l'accès aux services locaux et la correspondance avec la ligne de Besançon et à Gray le jour de marché.

**Offre demandée par semaine:** 2 AR vers Marnay, 1 AR vers Besançon, 1 AR vers Gray

#### Offre proposée vers chaque pôle :

- 2 services vers Marnay le mardi matin et le jeudi après-midi.
- 1 service vers Besançon le mardi après midi desservant le centre, la gare, les sites hospitaliers (hôpital, polyclinique et St Vinent)
- 1 service vers Gray le samedi matin (marché)

#### Type de desserte :

- Toutes les communes sont desservies pour chaque service. Vers Gray, les lignes régulières sont proposées.
- Les horaires, ou plages horaires sont à caler en fonction de l'organisation mise en œuvre

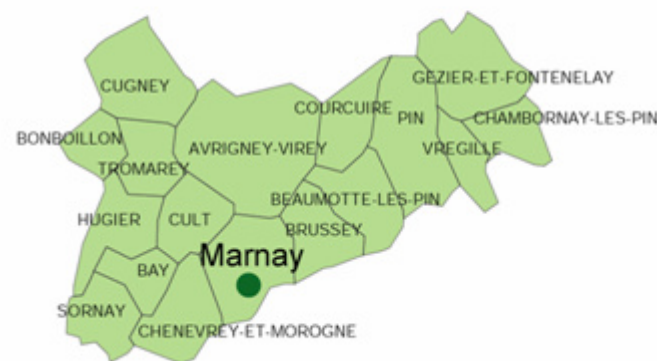
#### Moyens nécessaires :

- 1 véhicule

#### Estimation :

- Fréquentation estimée : 700 à 1 000 voyages par an
- Coût du service: 12 000 à 16 000€ / an

Gray



Besançon

## II- Le scénario technique choisi par les élus

### II.2 - Le détail pour chaque communauté de communes

#### Communauté de communes des Monts de Gy

**Objectif :** permettre aux habitants de se rendre aux pôles locaux, à Gray, et, en correspondance, à Vesoul et Besançon

**Offre demandée par semaine:** 2AR vers Gray, 1AR vers Gy, 1AR vers Fresnes, 1AR vers Vesoul et Besançon en alternance

#### Offre proposée vers chaque pôle :

- 2 services vers Gray le samedi matin (marché) et le mercredi après-midi
- 1 service vers Gy le vendredi matin
- 1 service vers Fresne le jeudi matin en correspondance avec la ligne régionale n°19 vers Vesoul (départ 9h11, retour 13h03). Un autre retour vers 11h pour les usagers restant à Fresne.
- 1 service vers Marnay le jeudi après-midi en correspondance avec la ligne régionale n°22 vers Besançon (départ 13h57, retour 17h46)

#### Type de desserte :

- Toutes les communes sont desservies pour chaque service. Vers Gray, les lignes régulières sont proposées.
- Les horaires, ou plages horaires sont à caler en fonction de l'organisation mise en œuvre

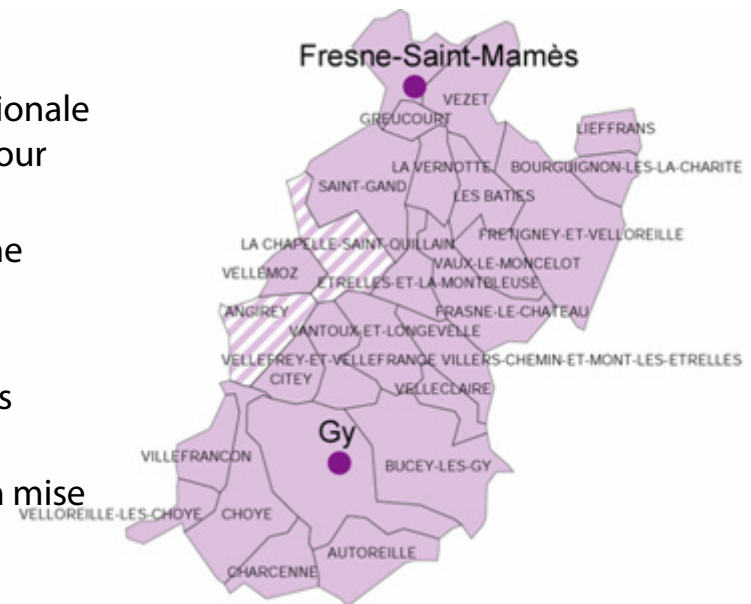
#### Moyens nécessaires:

- 1 véhicule

#### Estimation :

- Fréquentation estimée : 600 à 900 voyages par an
- Coût du service: 12 000 à 17 000€ / an

Gray



Marnay

## II– Le scénario choisi par les Communautés de Communes

### II.3 - La prise en compte de l'égalité des chances et de l'environnement

#### L'égalité des chances prise en compte dans l'étude

- L'égalité hommes – femmes a été abordée et prise en compte aux différentes phases de l'étude. Dans la phase de diagnostic, dans l'enquête auprès des habitants, par respect de la répartition par sexe. Globalement, 58% des personnes interrogées sont des femmes.
- Par le type de solution proposée qui a donné lieu à une concertation avec les acteurs sociaux en charge des différentes populations fragilisées. En effet, la mise en œuvre d'un transport à la demande répond bien ainsi aux besoins des personnes captives des transports collectifs en milieu rural (personnes âgées isolées, pas de voiture, jeunes, personnes en insertion...).
- En ce sens, ce service offre à toutes les catégories de population des solutions de déplacement leur permettant d'effectuer leurs démarches au sein des équipements publics et administratifs du territoire, clé d'entrée vers une possibilité d'évolution sociale.
- L'accès des personnes handicapées est également pris en compte, conformément à la loi de février 2005, car les solutions sont proposées dans le cadre des transports publics.

#### Le souci environnemental

- L'étude propose de mettre en œuvre un service de transport à la demande sur le territoire du Pays. Ce type de transport collectif, particulièrement bien adapté aux territoires ruraux permet d'ajuster les moyens de déplacements en fonction des besoins quotidiens de la population : la taille des véhicules est adaptée et les circuits proposés sont ajustés en fonction des motifs de déplacements et des personnes qui utilisent le service (courses, flux domicile-travail...).
- En ce sens, le transport à la demande contribue à rationaliser les coûts énergétiques habituellement déployés par les habitants de manière individuelle.

## III – LES ETAPES DE MISE EN OEUVRE

### III – Les étapes de mise en œuvre

#### III.1 – Les conditions de la mise en oeuvre

- Chaque Communauté de Communes met en place son service de Transport A la Demande en délégation de compétence du Conseil Général, ce qui nécessite :
  - *Pour celles qui n'ont pas déjà la compétence,*
    - La modification des statuts pour intégrer dans les compétences celle d'organisation des transports de voyageurs en délégation du CG.
    - Puis, la demande de délégation de compétence du Conseil Général de Haute Saône
  - *Pour toutes les Communauté de Communes,*
    - Le choix d'un mode de gestion : régie, appel à un prestataire dans le cadre d'un marché public ou en cas de mutualisation création d'une SPL (Société Publique Locale)
    - Dans le cas d'un prestataire extérieur : la consultation des entreprises et le choix du prestataire
    - Dans le cas d'une régie ou d'une SPL, l'adoption des statuts, la création de la régie et la rédaction d'un contrat avec la (ou les) Communauté(s) de Communes
    - La réalisation de la campagne de promotion
    - La mise en place des moyens par l'exploitant
  - *La délégation de compétence nécessite que les services proposés ne concurrencent pas les lignes régulières actuelles.*

### III – Les étapes de mise en œuvre

#### III.1 – Les conditions de mise en œuvre

- La gestion d'un service public par une collectivité peut se faire sous différentes formes :

| Catégorie de contrat              | Risque d'investissements<br>(correspond aux frais de premier établissement, parfois de renouvellement ou de construction) | Risque commercial (risque portant sur les recettes d'exploitation) | Risque industriel (risque portant sur les charges d'exploitation. Risque sur les dépenses, risque de gestion de l'entreprise) |
|-----------------------------------|---|--|---|
| Régie                             | AO  | AO   | AO  |
| SPL<br>Société Publique<br>Locale | AO (actionnaires)   | AO (actionnaires)  | AO (actionnaires)   |
| Marché public                     | AO  | AO   | AO  |
| Régie Intéressée                  | AO  | AO ou Délégitaire selon l'intéressement                            | AO ou Délégitaire selon l'intéressement   |
| DSP (affermage)                   | AO  | Délégitaire  | Délégitaire   |

- La gestion sous forme de DSP n'est pas adaptée à la mise en œuvre d'un TAD pour deux raisons :
  - Le risque commercial n'est pas assez important (10% du coût seulement)
  - Il ne peut pas être apprécié réellement pour un nouveau service.

### III – Les étapes de mise en œuvre

#### III.2 – Les coûts et financements possibles pour les services TAD

- Estimation financière globale des services proposés
  - La gestion, la réservation des TAD
    - Peut être assurée par chaque Communauté de Communes ou par l'exploitant choisi
    - Un système de réservation et de gestion, coûte de 5 K€ à 50 K€ par an selon le système choisi (avec éventuellement un investissement de départ en plus)
  - La promotion et l'information sur les services
    - Le lancement d'un nouveau service nécessite de faire sa promotion
    - Une information doit être disponible et renouvelée régulièrement
    - Le coût, par Communauté de Communes est de 1 K€ à 5 K€.
  - L'exploitation des services
    - Selon les estimations ci-dessus il varie entre 6 K€ et 50 K€ par an selon les Communautés de Communes
  - Les recettes
    - Elles représentent en général de l'ordre de 10% du coût des services
- Les co-financements possibles
  - Pour l'exploitation, le CG70 peut intervenir jusqu'à 50%
  - La mise en place de l'information, de la centrale de réservation, l'achat de véhicules, un poste d'animateur en mobilité, peuvent faire l'objet d'aides spécifiques dans le cadre du PER.

## III – Les étapes de mise en œuvre

### III.3 – La constitution d'une régie de transports

- Une régie est un établissement public chargé de la gestion d'un service public (transport public dans notre cas). Les modalités de création d'une régie autonome sont précisées dans le code des communes Livre II Titre II service communaux art R.2222.1-1 à R2222.1-99.
- L'inscription au registre des transporteurs public routier de personnes :
  - La création d'une régie de transports nécessite l'inscription de celle-ci au registre des transporteurs public routier de personnes.
  - L'inscription se fait auprès de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de la région, au moyen de l'imprimé cerfa n° 12724.
- Il existe trois principales conditions d'inscription au registre des transporteurs.
  - L'honorabilité professionnelle
  - La capacité professionnelle
  - La capacité financière

*=> Détails sur la diapo suivante*

## III – Les étapes de mise en œuvre

### III.3 – Les conditions d'inscription au registre des transporteurs

- L'honorabilité professionnelle :
  - Le président du conseil d'administration et le directeur de la régie de transport doivent satisfaire la condition d'honorabilité professionnelle : pas de condamnation définitive mentionnée au bulletin n°2 du casier judiciaire prononçant une interdiction d'exercer une profession commerciale ou industrielle, ou de plus d'une condamnation définitive mentionnée au bulletin n°2 du casier judiciaire.
- La capacité professionnelle :
  - Le certificat de capacité professionnelle, délivrée par le Préfet de Région, est exigé de la personne qui assure la direction permanente et effective de l'activité transport.
  - Il existe trois voies d'obtention du certificat de capacité professionnelle :
    - L'équivalence des diplômes : diplôme homologué niveau III + formation de minimum 10 jours (en réglementation ou gestion)
    - L'expérience professionnelle significative (au moins 5 ans) + formation de minimum 10 jours (en réglementation ou gestion)
    - L'examen
- La capacité financière :
  - Pour l'utilisation de véhicules de moins de 9 places (conducteur compris), les fonds propres de la régie doivent être d'au moins 1500€ par véhicule utilisé.

NB : Les régies **non commerciales** disposant au maximum de 2 véhicules sont dispensées des capacités professionnelles et financières.

## IV – LES PROJETS PAR COMMUNAUTE DE COMMUNES

## IV- Les projets par communauté de communes

### Communauté de communes des 4 Rivières

**Offre par semaine:** 3 AR Vers Champlitte, 3 AR vers Dampierre, 1 AR vers Lavoncourt, 1 AR vers Gray

**Choix du mode de gestion du service :**

Contractualisation avec un exploitant

+ Partenariat éventuel avec Maison de retraite pour l'utilisation d'un véhicule PMR

**Réservation pour le service :** assurée par la CC4R

**Délégation de compétence du CG70 :** la CC4R a déjà la délégation de compétence, il convient d'en redéfinir le périmètre sur la base des services qui sont proposés. La demande doit être assortie d'une demande d'aide pour le fonctionnement du service.

**La consultation pour la mise en place du service :** *délai 3 mois à 4 mois*

- Élaboration et publication d'un Avis d'Appel Public à Concurrence
- Élaboration du DCE (RC, CCP, CCAG, BP),

#### Estimation financière

Les recettes, sur la base d'un tarif unique : 2€ le voyage

Les coûts :

- coût d'exploitation a été pris de 1,2 € le kilomètre.
- coût d'acquisition d'un véhicules : 25000 € amorti sur 5 ans. Pris en compte dans le fonctionnement.
- Pas de coût de réservation
- Coût de l'information et promotion : 4000€ la première année, 2000€ les années suivantes

|                               | CdC 4 rivières |               |                  |
|-------------------------------|----------------|---------------|------------------|
|                               | 1ère année     | 2ème année    | années suivantes |
| Fréquentation (par an)        | 800            | 950           | 1 100            |
| services/semaine              | 8              | 8             | 8                |
| kilomètres annuels            | 7 000          | 11 500        | 15 800           |
| Cout de fonctionnement annuel | 13,0K€         | 19,0K€        | 24,0K€           |
| Information et                | 4,0K€          | 2,0K€         | 2,0K€            |
| Réservation                   | - K€           | - K€          | - K€             |
| <b>COUT TOTAL</b>             | <b>17,0K€</b>  | <b>21,0K€</b> | <b>26,0K€</b>    |
| subvention CG70               | 6,5K€          | 9,5K€         | 12,0K€           |
| <b>COUT RESTANT</b>           | <b>10,5K€</b>  | <b>11,5K€</b> | <b>14,0K€</b>    |

# Communauté de communes des 4 Rivières

## Détail des coûts selon 3 hypothèses à propos du véhicule

- Achat et amortissement sur 5 ans
- Achat, mais pas d'amortissement
- Pas d'achat : le véhicule utilisé appartient à l'exploitant qui assure le service.

Prix estimé du véhicule 25 000 € TTC (monospace 6 à 8 places aménagé PMR)

Tableau 1 : La subvention du CG70 ne prend pas en compte les frais liés à l'amortissement du véhicule acheté ainsi que les frais d'information et communication. Le véhicule acheté serait amorti sur 5 ans, soit 5000 euros par an.

Tableau 2 : Dans le cadre du Pôle d'Excellence rural (PER), l'achat du véhicule serait financé à 50%, le tableau ne reprend pas son amortissement dans le budget prévisionnel. Il resterait néanmoins les 50% restant à financer, soit environ 12 500€. Le véhicule serait utilisé 4 jours par semaine pour le TAD du Val de Pesmes.

Tableau 3 : L'utilisation d'un autre véhicule (possession de la commune ou de l'exploitant...) sans achat du véhicule. La prise en compte du renouvellement du véhicule, ou l'utilisation d'un véhicule plus est intégré dans le prix au kilomètre (estimation à 2€) donc du coût de fonctionnement.

### décomposition du coût de fonctionnement AVEC ACHAT DU VEHICULE

|                             | 1ère année    | 2ème année    | années suivantes |
|-----------------------------|---------------|---------------|------------------|
| <i>prix unitaire du km</i>  | 1,20 €        |               |                  |
| kilomètres                  | 7 000         | 11 500        | 15 800           |
|                             | 8,4K€         | 13,8K€        | 19,0K€           |
| <i>amortissement annuel</i> | 20%           | 20%           | 20%              |
| prix d'achat                | 5,0K€         | 5,0K€         | 5,0K€            |
| 25K€                        |               |               |                  |
| cout fonctionnement         | 13,4K€        | 18,8K€        | 24,0K€           |
| Information et              | 4,0K€         | 2,0K€         | 2,0K€            |
| <b>COUT TOTAL</b>           | <b>17,4K€</b> | <b>20,8K€</b> | <b>26,0K€</b>    |
| subvention CG70             | 4,2K€         | 6,9K€         | 9,5K€            |
| <b>COUT RESTANT</b>         | <b>13,2K€</b> | <b>13,9K€</b> | <b>16,5K€</b>    |

### décomposition du coût de fonctionnement AVEC ACHAT DU VEHICULE SANS SON AMORTISSEMENT

|                            | 1ère année    | 2ème année    | années suivantes |
|----------------------------|---------------|---------------|------------------|
| <i>prix unitaire du km</i> | 1,20 €        |               |                  |
| kilomètres                 | 7 000         | 11 500        | 15 800           |
| cout fonctionnement        | 8,4K€         | 13,8K€        | 19,0K€           |
| Information et             | 4,0K€         | 2,0K€         | 2,0K€            |
| <b>COUT TOTAL</b>          | <b>12,4K€</b> | <b>15,8K€</b> | <b>21,0K€</b>    |
| subvention CG70            | 4,2K€         | 6,9K€         | 9,5K€            |
| <b>COUT RESTANT</b>        | <b>8,2K€</b>  | <b>8,9K€</b>  | <b>11,5K€</b>    |

### décomposition du coût de fonctionnement SANS ACHAT DU VEHICULE

|                            | 1ère année    | 2ème année    | années suivantes |
|----------------------------|---------------|---------------|------------------|
| <i>prix unitaire du km</i> | 2,00 €        |               |                  |
| kilomètres                 | 7 000         | 11 500        | 15 800           |
| cout fonctionnement        | 14,0K€        | 23,0K€        | 31,6K€           |
| Information et             | 4,0K€         | 2,0K€         | 2,0K€            |
| <b>COUT TOTAL</b>          | <b>18,0K€</b> | <b>25,0K€</b> | <b>33,6K€</b>    |
| subvention CG70            | 7,0K€         | 11,5K€        | 15,8K€           |
| <b>COUT RESTANT</b>        | <b>11,0K€</b> | <b>13,5K€</b> | <b>17,8K€</b>    |

## IV- Les projets par communauté de communes

### Communauté de communes du Val de Pesmes

**Offre par semaine:** 2 AR vers Pesmes, 1 AR vers Gray, 1 AR vers Marnay (correspondance pour Besançon)

**Choix du mode de gestion du service :** Constitution d'une régie personnalisée (service public industriel et commercial)

**Réservation pour le service :** assurée par la Communauté de communes du Val de Pesmes

**Délégation de compétence du CG70 :** La CCVP ne possède pas la compétence transports. Elle doit formuler une demande auprès du CG70. Celle-ci doit être assortie d'une demande d'aide pour le fonctionnement du service.

**La consultation pour la mise en place du service :**

- Définition des statuts de la future régie
- Choix du directeur
- Demande de la capacité de transporteur
- Signature d'un contrat entre la CCVP et la Régie

### Estimation financière

Les recettes, sur la base d'un tarif unique : 2€ le voyage

Les coûts :

- Personnel : 1 ETP = 35000 € /an
- coût d'exploitation a été pris de 0,35 € le kilomètre.
- coût d'acquisition d'un véhicules : 25000 € amorti sur 5 ans. Pris en compte dans le fonctionnement.
- Pas de coût de réservation
- Coût de l'information et promotion : 4000€ la première année, 2000€ les années suivantes

|                               | CdC Val de Pesmes |               |                  |
|-------------------------------|-------------------|---------------|------------------|
|                               | 1ère année        | 2ème année    | années suivantes |
| Fréquentation (par an)        | 500               | 600           | 700              |
| services/semaine              | 4                 | 4             | 4                |
| kilomètres annuels            | 5 000             | 6 200         | 7 500            |
| Cout de fonctionnement annuel | 8,4K€             | 11,2K€        | 14,0K€           |
| Information et                | 4,0K€             | 2,0K€         | 2,0K€            |
| Réservation                   | - K€              | - K€          | - K€             |
| <b>COUT TOTAL</b>             | <b>12,4K€</b>     | <b>13,2K€</b> | <b>16,0K€</b>    |
| subvention CG70               | 4,2K€             | 5,6K€         | 7,0K€            |
| <b>COUT RESTANT</b>           | <b>8,2K€</b>      | <b>7,6K€</b>  | <b>9,0K€</b>     |

## Communauté de communes du Val de Pesmes

### Détail des coûts selon 3 hypothèses à propos du véhicule

- Achat et amortissement sur 5 ans
- Achat, mais pas d'amortissement
- Pas d'achat : le véhicule utilisé appartient à l'exploitant qui assure le service.

Prix estimé du véhicule 25 000 € TTC (monospace 6 à 8 places aménagé PMR)

Tableau 1 : La subvention du CG70 ne prend pas en compte les frais liés à l'amortissement du véhicule acheté ainsi que les frais d'information et communication. Le véhicule acheté serait amorti sur 5 ans, soit 5000 euros par an.

Tableau 2 : Dans le cadre du Pôle d'Excellence rural (PER), l'achat du véhicule serait financé à 50%, le tableau ne reprend pas son amortissement dans le budget prévisionnel. Il resterait néanmoins les 50% restant à financer, soit environ 12 500€. Le véhicule serait utilisé seulement 4 demie journées par semaine par le TAD du Val de Pesmes.

Tableau 3 : L'utilisation d'un autre véhicule (possession de la commune ou de l'exploitant...) sans achat du véhicule. La prise en compte du renouvellement du véhicule, ou l'utilisation d'un véhicule plus est intégré dans le prix au kilomètre (estimation à 2€) donc du coût de fonctionnement.

### décomposition du coût de fonctionnement AVEC ACHAT DU VEHICULE

|                             | 1ère année    | 2ème année    | années suivantes |
|-----------------------------|---------------|---------------|------------------|
| <i>prix unitaire du km</i>  | 1,20 €        |               |                  |
| kilomètres                  | 5 000         | 6 200         | 7 500            |
|                             | 6,0K€         | 7,4K€         | 9,0K€            |
| <i>amortissement annuel</i> | 20%           | 20%           | 20%              |
| prix d'achat                | 5,0K€         | 5,0K€         | 5,0K€            |
| 25K€                        |               |               |                  |
| cout fonctionnement         | 11,0K€        | 12,4K€        | 14,0K€           |
| Information et              | 4,0K€         | 2,0K€         | 2,0K€            |
| <b>COUT TOTAL</b>           | <b>15,0K€</b> | <b>14,4K€</b> | <b>16,0K€</b>    |
| subvention CG70             | 3,0K€         | 3,7K€         | 4,5K€            |
| <b>COUT RESTANT</b>         | <b>12,0K€</b> | <b>10,7K€</b> | <b>11,5K€</b>    |

### décomposition du coût de fonctionnement AVEC ACHAT DU VEHICULE SANS SON AMORTISSEMENT

|                            | 1ère année    | 2ème année   | années suivantes |
|----------------------------|---------------|--------------|------------------|
| <i>prix unitaire du km</i> | 1,20 €        |              |                  |
| kilomètres                 | 5 000         | 6 200        | 7 500            |
| cout fonctionnement        | 6,0K€         | 7,4K€        | 9,0K€            |
| Information et             | 4,0K€         | 2,0K€        | 2,0K€            |
| <b>COUT TOTAL</b>          | <b>10,0K€</b> | <b>9,4K€</b> | <b>11,0K€</b>    |
| subvention CG70            | 3,0K€         | 3,7K€        | 4,5K€            |
| <b>COUT RESTANT</b>        | <b>7,0K€</b>  | <b>5,7K€</b> | <b>6,5K€</b>     |

### décomposition du coût de fonctionnement SANS ACHAT DU VEHICULE

|                            | 1ère année    | 2ème année    | années suivantes |
|----------------------------|---------------|---------------|------------------|
| <i>prix unitaire du km</i> | 2,00 €        |               |                  |
| kilomètres                 | 5 000         | 6 200         | 7 500            |
| cout fonctionnement        | 10,0K€        | 12,4K€        | 15,0K€           |
| Information et             | 4,0K€         | 2,0K€         | 2,0K€            |
| <b>COUT TOTAL</b>          | <b>14,0K€</b> | <b>14,4K€</b> | <b>17,0K€</b>    |
| subvention CG70            | 5,0K€         | 6,2K€         | 7,5K€            |
| <b>COUT RESTANT</b>        | <b>9,0K€</b>  | <b>8,2K€</b>  | <b>9,5K€</b>     |

## IV– Les projets par communauté de communes

### Communauté de communes du Pays d'Autrey

**Offre par semaine:** 1 AR vers Autrey, 2 AR vers Gray le mercredi après-midi et le samedi matin + 1 AR Gray 1 fois / mois pour la foire

**Choix du mode de gestion du service :** Contractualisation avec un exploitant

**Réservation pour le service :** assurée par la CCPA

**Délégation de compétence du CG70 :** La CCPA ne possède pas la compétence transports. Elle doit formuler une demande auprès du CG70. Celle-ci doit être assortie d'une demande d'aide pour le fonctionnement du service.

**La consultation pour la mise en place du service :** *délai 3 mois à 4 mois*

- Élaboration et publication d'un Avis d 'Appel Public à Concurrence
- Élaboration du DCE (RC, CCP, CCAG, BP),
- Réception puis analyse des offres
- Choix du candidat retenu

### Estimation financière

Les recettes, sur la base d'un tarif unique : 2€ le voyage

Les coûts :

- coût d'exploitation a été pris de 1,2 € le kilomètre.
- coût d'acquisition d'un véhicules : 25000 € amorti sur 5 ans. Pris en compte dans le fonctionnement.
- Pas de coût de réservation
- Coût de l'information et promotion : 4000€ la première année, 2000€ les années suivantes

|                               | CdC Pays d'Autrey |               |                  |
|-------------------------------|-------------------|---------------|------------------|
|                               | 1ère année        | 2ème année    | années suivantes |
| Fréquentation (par an)        | 400               | 475           | 550              |
| services/semaine              | 3,25              | 3,25          | 3,25             |
| kilomètres annuels            | 3 000             | 3 750         | 4 500            |
| Coût de fonctionnement annuel | 6,0K€             | 8,0K€         | 10,0K€           |
| Information et                | 4,0K€             | 2,0K€         | 2,0K€            |
| Réservation                   | - K€              | - K€          | - K€             |
| <b>COÛT TOTAL</b>             | <b>10,0K€</b>     | <b>10,0K€</b> | <b>12,0K€</b>    |
| subvention CG70               | 3,0K€             | 4,0K€         | 5,0K€            |
| <b>COÛT RESTANT</b>           | <b>7,0K€</b>      | <b>6,0K€</b>  | <b>7,0K€</b>     |

# Communauté de communes du Pays d'Autrey

## Détail des coûts selon 3 hypothèses à propos du véhicule

- o Achat et amortissement sur 5 ans
- o Achat, mais pas d'amortissement
- o Pas d'achat : le véhicule utilisé appartient à l'exploitant qui assure le service.

Prix estimé du véhicule 25 000 € TTC (monospace 6 à 8 places aménagé PMR)

Tableau 1 : La subvention du CG70 ne prend pas en compte les frais liés à l'amortissement du véhicule acheté ainsi que les frais d'information et communication. Le véhicule acheté serait amorti sur 5 ans, soit 5000 euros par an.

Tableau 2 : Dans le cadre du Pôle d'Excellence rural (PER), l'achat du véhicule serait financé à 50%, le tableau ne reprend pas son amortissement dans le budget prévisionnel. Il resterait néanmoins les 50% restant à financer, soit environ 12 500€. **Le véhicule ne serait utilisé que 3 demie journées par semaine pour le TAD du Pays d'Autrey.**

Tableau 3 : L'utilisation d'un autre véhicule (possession de la commune ou de l'exploitant...) sans achat du véhicule. La prise en compte du renouvellement du véhicule, ou l'utilisation d'un véhicule plus est intégré dans le prix au kilomètre (estimation à 2€) donc du coût de fonctionnement.

### décomposition du coût de fonctionnement AVEC ACHAT DU VEHICULE

|                             | 1ère année    | 2ème année    | années suivantes |
|-----------------------------|---------------|---------------|------------------|
| <i>prix unitaire du km</i>  | 1,20 €        |               |                  |
| kilomètres                  | 3 000         | 3 750         | 4 500            |
|                             | 3,6K€         | 4,5K€         | 5,4K€            |
| <i>amortissement annuel</i> | 20%           | 20%           | 20%              |
| prix d'achat                | 5,0K€         | 5,0K€         | 5,0K€            |
| 25K€                        |               |               |                  |
| cout fonctionnement         | 8,6K€         | 9,5K€         | 10,4K€           |
| Information et              | 4,0K€         | 2,0K€         | 2,0K€            |
| <b>COUT TOTAL</b>           | <b>12,6K€</b> | <b>11,5K€</b> | <b>12,4K€</b>    |
| subvention CG70             | 1,8K€         | 2,3K€         | 2,7K€            |
| <b>COUT RESTANT</b>         | <b>10,8K€</b> | <b>9,3K€</b>  | <b>9,7K€</b>     |

### décomposition du coût de fonctionnement AVEC ACHAT DU VEHICULE SANS SON AMORTISSEMENT

|                            | 1ère année   | 2ème année   | années suivantes |
|----------------------------|--------------|--------------|------------------|
| <i>prix unitaire du km</i> | 1,20 €       |              |                  |
| kilomètres                 | 3 000        | 3 750        | 4 500            |
| cout fonctionnement        | 3,6K€        | 4,5K€        | 5,4K€            |
| Information et             | 4,0K€        | 2,0K€        | 2,0K€            |
| <b>COUT TOTAL</b>          | <b>7,6K€</b> | <b>6,5K€</b> | <b>7,4K€</b>     |
| subvention CG70            | 1,8K€        | 2,3K€        | 2,7K€            |
| <b>COUT RESTANT</b>        | <b>5,8K€</b> | <b>4,3K€</b> | <b>4,7K€</b>     |

### décomposition du coût de fonctionnement SANS ACHAT DU VEHICULE

|                            | 1ère année    | 2ème année   | années suivantes |
|----------------------------|---------------|--------------|------------------|
| <i>prix unitaire du km</i> | 2,00 €        |              |                  |
| kilomètres                 | 3 000         | 3 750        | 4 500            |
| cout fonctionnement        | 6,0K€         | 7,5K€        | 9,0K€            |
| Information et             | 4,0K€         | 2,0K€        | 2,0K€            |
| <b>COUT TOTAL</b>          | <b>10,0K€</b> | <b>9,5K€</b> | <b>11,0K€</b>    |
| subvention CG70            | 3,0K€         | 3,8K€        | 4,5K€            |
| <b>COUT RESTANT</b>        | <b>7,0K€</b>  | <b>5,8K€</b> | <b>6,5K€</b>     |

## IV– Les projets par communauté de communes

### Communauté de communes du Val de Gray

**Offre par semaine:** 2 AR vers Gray le mercredi après-midi et le samedi matin, 1 AR vers Gray le mardi après-midi (correspondance pour Dijon)

**Choix du mode de gestion du service :** Contractualisation avec un exploitant

**Réservation pour le service :** assurée par la CCVG

**Délégation de compétence du CG70 :** La CCVG ne possède pas la compétence transports. Elle doit formuler une demande auprès du CG70. Celle-ci doit être assortie d'une demande d'aide pour le fonctionnement du service.

**La consultation pour la mise en place du service :** *délai 3 mois à 4 mois*

- Élaboration et publication d'un Avis d'Appel Public à Concurrence
- Élaboration du DCE (RC, CCP, CCAG, BP),
- Réception puis analyse des offres
- Choix du candidat retenu

### Estimation financière

Les recettes, sur la base d'un tarif unique : 2€ le voyage

Les coûts :

- coût d'exploitation a été pris de 1,2 € le kilomètre.
- coût d'acquisition de 2 véhicules : 50000 € amorti sur 5 ans. Pris en compte dans le fonctionnement.
- Pas de coût de réservation
- Coût de l'information et promotion : 4000€ la première année, 2000€ les années suivantes

|                               | CdC Val de Gray |               |                  |
|-------------------------------|-----------------|---------------|------------------|
|                               | 1ère année      | 2ème année    | années suivantes |
| Fréquentation (par an)        | 1 100           | 1 350         | 1 600            |
| services/semaine              | 4,50            | 4,50          | 4,50             |
| kilomètres annuels            | 7 500           | 10 000        | 12 500           |
| Cout de fonctionnement annuel | 15,0K€          | 20,0K€        | 25,0K€           |
| Information et                | 4,0K€           | 2,0K€         | 2,0K€            |
| Réservation                   | - K€            | - K€          | - K€             |
| <b>COUT TOTAL</b>             | <b>19,0K€</b>   | <b>22,0K€</b> | <b>27,0K€</b>    |
| subvention CG70               | 7,5K€           | 10,0K€        | 12,5K€           |
| <b>COUT RESTANT</b>           | <b>11,5K€</b>   | <b>12,0K€</b> | <b>14,5K€</b>    |

## Communauté de communes du Val de Gray

### Détail des coûts selon 3 hypothèses à propos du véhicule

- Achat et amortissement sur 5 ans
- Achat, mais pas d'amortissement
- Pas d'achat : le véhicule utilisé appartient à l'exploitant qui assure le service.

Prix estimé du véhicule 25 000 € TTC (monospace 6 à 8 places aménagé PMR)

Tableau 1 : La subvention du CG70 ne prend pas en compte les frais liés à l'amortissement du véhicule acheté ainsi que les frais d'information et communication. Le véhicule acheté serait amorti sur 5 ans, soit 5000 euros par an.

Tableau 2 : Dans le cadre du Pôle d'Excellence rural (PER), l'achat du véhicule serait financé à 50%, le tableau ne reprend pas son amortissement dans le budget prévisionnel. Il resterait néanmoins les 50% restant à financer, soit environ 12 500€. Les deux véhicules seraient utilisés ensemble trois demi journées par semaine.

Tableau 3 : L'utilisation d'un autre véhicule (possession de la commune ou de l'exploitant...) sans achat du véhicule. La prise en compte du renouvellement du véhicule, ou l'utilisation d'un véhicule plus est intégré dans le prix au kilomètre (estimation à 2€) donc du coût de fonctionnement.

### décomposition du coût de fonctionnement AVEC ACHAT DU VEHICULE

|                             | 1ère année    | 2ème année    | années suivantes |
|-----------------------------|---------------|---------------|------------------|
| <i>prix unitaire du km</i>  | 1.20 €        |               |                  |
| kilomètres                  | 7 500         | 10 000        | 12 500           |
|                             | 9.0K€         | 12.0K€        | 15.0K€           |
| <i>amortissement annuel</i> | 20%           | 20%           | 20%              |
| prix d'achat                | 10.0K€        | 10.0K€        | 10.0K€           |
| 50K€                        |               |               |                  |
| cout fonctionnement         | 19.0K€        | 22.0K€        | 25.0K€           |
| Information et              | 4.0K€         | 2.0K€         | 2.0K€            |
| <b>COUT TOTAL</b>           | <b>23.0K€</b> | <b>24.0K€</b> | <b>27.0K€</b>    |
| subvention CG70             | 4.5K€         | 6.0K€         | 7.5K€            |
| <b>COUT RESTANT</b>         | <b>18.5K€</b> | <b>18.0K€</b> | <b>19.5K€</b>    |

### décomposition du coût de fonctionnement AVEC ACHAT DU VEHICULE SANS SON AMORTISSEMENT

|                            | 1ère année    | 2ème année    | années suivantes |
|----------------------------|---------------|---------------|------------------|
| <i>prix unitaire du km</i> | 1.20 €        |               |                  |
| kilomètres                 | 7 500         | 10 000        | 12 500           |
| cout fonctionnement        | 9.0K€         | 12.0K€        | 15.0K€           |
| Information et             | 4.0K€         | 2.0K€         | 2.0K€            |
| <b>COUT TOTAL</b>          | <b>13.0K€</b> | <b>14.0K€</b> | <b>17.0K€</b>    |
| subvention CG70            | 4.5K€         | 6.0K€         | 7.5K€            |
| <b>COUT RESTANT</b>        | <b>8.5K€</b>  | <b>8.0K€</b>  | <b>9.5K€</b>     |

### décomposition du coût de fonctionnement SANS ACHAT DU VEHICULE

|                            | 1ère année    | 2ème année    | années suivantes |
|----------------------------|---------------|---------------|------------------|
| <i>prix unitaire du km</i> | 2.00 €        |               |                  |
| kilomètres                 | 7 500         | 10 000        | 12 500           |
| cout fonctionnement        | 15.0K€        | 20.0K€        | 25.0K€           |
| Information et             | 4.0K€         | 2.0K€         | 2.0K€            |
| <b>COUT TOTAL</b>          | <b>19.0K€</b> | <b>22.0K€</b> | <b>27.0K€</b>    |
| subvention CG70            | 7.5K€         | 10.0K€        | 12.5K€           |
| <b>COUT RESTANT</b>        | <b>11.5K€</b> | <b>12.0K€</b> | <b>14.5K€</b>    |

## IV- Les projets par communauté de communes

### Communauté de communes de la Vallée de l'Ognon

**Offre par semaine:** 2 AR vers Marnay, 1 AR vers Besançon, 1 AR vers Gray

**Choix du mode de gestion du service :** Contractualisation avec un exploitant

**Réservation pour le service :** assurée par la CCVO

**Délégation de compétence du CG70 :** La CCVO ne possède pas la compétence transports. Elle doit formuler une demande auprès du CG70. Celle-ci doit être assortie d'une demande d'aide pour le fonctionnement du service.

**La consultation pour la mise en place du service :** *délai 3 mois à 4 mois*

- Élaboration et publication d'un Avis d'Appel Public à Concurrence
- Élaboration du DCE (RC, CCP, CCAG, BP),
- Réception puis analyse des offres
- Choix du candidat retenu

#### Estimation financière

Les recettes, sur la base d'un tarif unique : 2€ le voyage

Les coûts :

- coût d'exploitation a été pris de 1,2 € le kilomètre.
- coût d'acquisition d'un véhicules : 25000 € amorti sur 5 ans. Pris en compte dans le fonctionnement.
- Pas de coût de réservation
- Coût de l'information et promotion : 4000€ la première année, 2000€ les années suivantes

|                               | CdC Vallée de l'Ognon |               |                  |
|-------------------------------|-----------------------|---------------|------------------|
|                               | 1ère année            | 2ème année    | années suivantes |
| Fréquentation (par an)        | 700                   | 850           | 1 000            |
| services/semaine              | 5,00                  | 5,00          | 5,00             |
| kilomètres annuels            | 5 000                 | 7 000         | 9 000            |
| Cout de fonctionnement annuel | 11,0K€                | 13,5K€        | 16,0K€           |
| Information et                | 4,0K€                 | 2,0K€         | 2,0K€            |
| Réservation                   | - K€                  | - K€          | - K€             |
| <b>COUT TOTAL</b>             | <b>15,0K€</b>         | <b>15,5K€</b> | <b>18,0K€</b>    |
| subvention CG70               | 5,5K€                 | 6,8K€         | 8,0K€            |
| <b>COUT RESTANT</b>           | <b>9,5K€</b>          | <b>8,8K€</b>  | <b>10,0K€</b>    |

# Communauté de communes de la Vallée de l'Ognon

## Détail des coûts selon 3 hypothèses à propos du véhicule

- Achat et amortissement sur 5 ans
- Achat, mais pas d'amortissement\*
- Pas d'achat : le véhicule utilisé appartient à l'exploitant qui assure le service.

Prix estimé du véhicule 25 000 € TTC (monospace 6 à 8 places aménagé PMR)

Tableau 1 : La subvention du CG70 ne prend pas en compte les frais liés à l'amortissement du véhicule acheté ainsi que les frais d'information et de communication. Le véhicule acheté serait amorti sur 5 ans, soit 5000 euros par an.

Tableau 2 : Dans le cadre du Pôle d'Excellence rural (PER), l'achat du véhicule serait financé à 50%, le tableau ne reprend pas son amortissement dans le budget prévisionnel. Il resterait néanmoins les 50% restant à financer, soit environ 12 500€. Le véhicule serait utilisé 5 demie journées par semaine pour le TAD de la vallée de l'Ognon.

Tableau 3 : L'utilisation d'un autre véhicule (possession de la commune ou de l'exploitant...) sans achat du véhicule. La prise en compte du renouvellement du véhicule, ou l'utilisation d'un véhicule plus est intégré dans le prix au kilomètre (estimation à 2€) donc du coût de fonctionnement.

### décomposition du coût de fonctionnement AVEC ACHAT DU VEHICULE

|                             | 1ère année    | 2ème année    | années suivantes |
|-----------------------------|---------------|---------------|------------------|
| <i>prix unitaire du km</i>  | 1,20 €        |               |                  |
| kilomètres                  | 5 000         | 7 000         | 9 000            |
|                             | 6,0K€         | 8,4K€         | 10,8K€           |
| <i>amortissement annuel</i> | 20%           | 20%           | 20%              |
| prix d'achat                | 5,0K€         | 5,0K€         | 5,0K€            |
| 25K€                        |               |               |                  |
| cout fonctionnement         | 11,0K€        | 13,4K€        | 15,8K€           |
| Information et              | 4,0K€         | 2,0K€         | 2,0K€            |
| <b>COUT TOTAL</b>           | <b>15,0K€</b> | <b>15,4K€</b> | <b>17,8K€</b>    |
| subvention CG70             | 3,0K€         | 4,2K€         | 5,4K€            |
| <b>COUT RESTANT</b>         | <b>12,0K€</b> | <b>11,2K€</b> | <b>12,4K€</b>    |

### décomposition du coût de fonctionnement AVEC ACHAT DU VEHICULE SANS SON AMORTISSEMENT

|                            | 1ère année    | 2ème année    | années suivantes |
|----------------------------|---------------|---------------|------------------|
| <i>prix unitaire du km</i> | 1,20 €        |               |                  |
| kilomètres                 | 5 000         | 7 000         | 9 000            |
| cout fonctionnement        | 6,0K€         | 8,4K€         | 10,8K€           |
| Information et             | 4,0K€         | 2,0K€         | 2,0K€            |
| <b>COUT TOTAL</b>          | <b>10,0K€</b> | <b>10,4K€</b> | <b>12,8K€</b>    |
| subvention CG70            | 3,0K€         | 4,2K€         | 5,4K€            |
| <b>COUT RESTANT</b>        | <b>7,0K€</b>  | <b>6,2K€</b>  | <b>7,4K€</b>     |

### décomposition du coût de fonctionnement SANS ACHAT DU VEHICULE

|                            | 1ère année    | 2ème année    | années suivantes |
|----------------------------|---------------|---------------|------------------|
| <i>prix unitaire du km</i> | 2,00 €        |               |                  |
| kilomètres                 | 5 000         | 7 000         | 9 000            |
| cout fonctionnement        | 10,0K€        | 14,0K€        | 18,0K€           |
| Information et             | 4,0K€         | 2,0K€         | 2,0K€            |
| <b>COUT TOTAL</b>          | <b>14,0K€</b> | <b>16,0K€</b> | <b>20,0K€</b>    |
| subvention CG70            | 5,0K€         | 7,0K€         | 9,0K€            |
| <b>COUT RESTANT</b>        | <b>9,0K€</b>  | <b>9,0K€</b>  | <b>11,0K€</b>    |

## IV- Les projets par communauté de communes

### Communauté de communes des Monts de Gy

**Offre par semaine:** 2AR vers Gray, 1AR vers Gy, 1AR vers Fresnes, 1AR vers Vesoul et Besançon en alternance

**Choix du mode de gestion du service :** Contractualisation avec un exploitant

**Réservation pour le service :** assurée par CCMG

**Délégation de compétence du CG70 :** La CCMG ne possède pas la compétence transports. Elle doit formuler une demande auprès du CG70. Celle-ci doit être assortie d'une demande d'aide pour le fonctionnement du service.

**La consultation pour la mise en place du service :** *délai 3 mois à 4 mois*

- Élaboration et publication d'un Avis d'Appel Public à Concurrence
- Élaboration du DCE (RC, CCP, CCAG, BP),
- Réception puis analyse des offres
- Choix du candidat retenu

#### Estimation financière

Les recettes, sur la base d'un tarif unique : 2€ le voyage

Les coûts :

- coût d'exploitation a été pris de 1,2 € le kilomètre.
- coût d'acquisition d'un véhicules : 25000 € amorti sur 5 ans. Pris en compte dans le fonctionnement.
- Pas de coût de réservation
- Coût de l'information et promotion : 4000€ la première année, 2000€ les années suivantes

|                               | CdC Monts de Gy |               |                  |
|-------------------------------|-----------------|---------------|------------------|
|                               | 1ère année      | 2ème année    | années suivantes |
| Fréquentation (par an)        | 600             | 750           | 900              |
| services/semaine              | 5,50            | 5,50          | 5,50             |
| kilomètres annuels            | 6 000           | 8 000         | 10 000           |
| Cout de fonctionnement annuel | 12,0K€          | 14,5K€        | 17,0K€           |
| Information et                | 4,0K€           | 2,0K€         | 2,0K€            |
| Réservation                   | - K€            | - K€          | - K€             |
| <b>COUT TOTAL</b>             | <b>16,0K€</b>   | <b>16,5K€</b> | <b>19,0K€</b>    |
| subvention CG70               | 6,0K€           | 7,3K€         | 8,5K€            |
| <b>COUT RESTANT</b>           | <b>10,0K€</b>   | <b>9,3K€</b>  | <b>10,5K€</b>    |

## Communauté de communes des Monts de Gy

### Détail des coûts selon 3 hypothèses à propos du véhicule

- Achat et amortissement sur 5 ans
- Achat, mais pas d'amortissement
- Pas d'achat : le véhicule utilisé appartient à l'exploitant qui assure le service.

Prix estimé du véhicule 25 000 € TTC (monospace 6 à 8 places aménagé PMR)

Tableau 1 : La subvention du CG70 ne prend pas en compte les frais liés à l'amortissement du véhicule acheté ainsi que les frais d'information et communication. Le véhicule acheté serait amorti sur 5 ans, soit 5000 euros par an.

Tableau 2 : Dans le cadre du Pôle d'Excellence rural (PER), l'achat du véhicule serait financé à 50%, le tableau ne reprend pas son amortissement dans le budget prévisionnel. Il resterait néanmoins les 50% restant à financer, soit environ 12 500€. Le véhicule serait utilisé 4 demi journées par semaine pour le TAD.

Tableau 3 : L'utilisation d'un autre véhicule (possession de la commune ou de l'exploitant...) sans achat du véhicule. La prise en compte du renouvellement du véhicule, ou l'utilisation d'un véhicule plus est intégré dans le prix au kilomètre (estimation à 2€) donc du coût de fonctionnement.

### décomposition du coût de fonctionnement AVEC ACHAT DU VEHICULE

|                             | 1ère année    | 2ème année    | années suivantes |
|-----------------------------|---------------|---------------|------------------|
| <i>prix unitaire du km</i>  | 1,20 €        |               |                  |
| kilomètres                  | 6 000         | 8 000         | 10 000           |
|                             | 7,2K€         | 9,6K€         | 12,0K€           |
| <i>amortissement annuel</i> | 20%           | 20%           | 20%              |
| prix d'achat                | 5,0K€         | 5,0K€         | 5,0K€            |
| 25K€                        |               |               |                  |
| cout fonctionnement         | 12,2K€        | 14,6K€        | 17,0K€           |
| Information et              | 4,0K€         | 2,0K€         | 2,0K€            |
| <b>COUT TOTAL</b>           | <b>16,2K€</b> | <b>16,6K€</b> | <b>19,0K€</b>    |
| subvention CG70             | 3,6K€         | 4,8K€         | 6,0K€            |
| <b>COUT RESTANT</b>         | <b>12,6K€</b> | <b>11,8K€</b> | <b>13,0K€</b>    |

### décomposition du coût de fonctionnement AVEC ACHAT DU VEHICULE SANS SON AMORTISSEMENT

|                            | 1ère année    | 2ème année    | années suivantes |
|----------------------------|---------------|---------------|------------------|
| <i>prix unitaire du km</i> | 1,20 €        |               |                  |
| kilomètres                 | 6 000         | 8 000         | 10 000           |
| cout fonctionnement        | 7,2K€         | 9,6K€         | 12,0K€           |
| Information et             | 4,0K€         | 2,0K€         | 2,0K€            |
| <b>COUT TOTAL</b>          | <b>11,2K€</b> | <b>11,6K€</b> | <b>14,0K€</b>    |
| subvention CG70            | 3,6K€         | 4,8K€         | 6,0K€            |
| <b>COUT RESTANT</b>        | <b>7,6K€</b>  | <b>6,8K€</b>  | <b>8,0K€</b>     |

### décomposition du coût de fonctionnement SANS ACHAT DU VEHICULE

|                            | 1ère année    | 2ème année    | années suivantes |
|----------------------------|---------------|---------------|------------------|
| <i>prix unitaire du km</i> | 2,00 €        |               |                  |
| kilomètres                 | 6 000         | 8 000         | 10 000           |
| cout fonctionnement        | 12,0K€        | 16,0K€        | 20,0K€           |
| Information et             | 4,0K€         | 2,0K€         | 2,0K€            |
| <b>COUT TOTAL</b>          | <b>16,0K€</b> | <b>18,0K€</b> | <b>22,0K€</b>    |
| subvention CG70            | 6,0K€         | 8,0K€         | 10,0K€           |
| <b>COUT RESTANT</b>        | <b>10,0K€</b> | <b>10,0K€</b> | <b>12,0K€</b>    |