



TRANSPORT DE PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

**Des marchés publics adaptés
pour une profession spécifique**



LA QUESTION DE LA DURÉE DES MARCHÉS PUBLICS

Constat :

Les Accords-cadres comportant des Marchés subséquents relancés chaque année précarisent les salariés et les entreprises.

La durée des Marchés à bons de commande est souvent limitée à un an avec reconduction possible sur un, deux ou trois ans.

Ce que souhaitent les Transporteurs :

Abandon des marchés subséquents

Idéalement, les Transporteurs souhaitent une durée ferme de 4 années au minimum.

ARGUMENTS :

- Sur le plan social, cela permettrait de stabiliser les salariés : embauche en CDI, programmation et investissement dans les formations, éviter les changements d'entreprises qui sont mal vécus par le personnel, par les familles et les élèves

- Sur le plan financier, cela permettrait d'obtenir un financement du matériel plus facilement auprès des organismes bancaires.

- Plus la durée est importante, plus il est possible d'étaler l'amortissement du matériel et par conséquent de baisser les tarifs.

- Sur le plan environnemental, cela permettrait aux entreprises de financer des « véhicules propres ». En contrepartie d'une durée ferme de 4 ans minimum, nous pourrions envisager de rédiger une Charte avec des objectifs et des engagements en ce sens.

- Sécuriser les entreprises sur la durée des Marchés, c'est leur permettre d'envisager une inscription territoriale durable sur le plan économique : création de synergies avec le tissu économique, associatif et culturel local.

QUEL TYPE D'ALLOTISSEMENT ?

Constat :

Les Accords-cadres comportant des Marchés subséquents relancés chaque année précarisent les salariés et les entreprises.

La durée des Marchés à bons de commande est souvent limitée à un an avec reconduction possible sur un, deux ou trois ans.

Ce que souhaitent les Transporteurs :

Les Transporteurs souhaitent des lots mono-attributaire.

Un seul transporteur doit avoir la charge du territoire délimité par chaque lot.

À défaut, l'attribution en cascade doit s'effectuer jusqu'à épuisement des moyens du titulaire le mieux disant

Idéalement, les Transporteurs souhaitent une durée ferme de 4 années au minimum.

ARGUMENTS :

- Il est possible de prévoir plus facilement le nombre de services. Cela facilite donc les investissements et la stabilité du personnel.
- Cela permet l'optimisation des services sur un territoire, et donc des économies pour la Collectivité.
- Pour les élèves transportés et les familles, cela permet d'avoir une stabilité car lorsqu'un seul transporteur a la charge d'un territoire, il peut réaffecter son personnel chaque année avec les mêmes enfants.

Les Marchés multi-attributaires ne permettent pas d'organiser avec cohérence et stabilité les transports sur chaque lot ou territoire. Il faut que les AO s'orientent vers un allotissement mono-attributaire.

Favoriser une variété d'acteurs économiques sur les territoires :

Il serait intéressant que les AO proposent des lots de tailles différentes afin de favoriser la richesse du tissu économique dans les territoires :

- Des lots de tailles importantes intéressent les entreprises qui ont une envergure régionale ou nationale.
- Des lots de moyennes ou petites tailles permettent aux entreprises locales de présenter une offre.



LES BPU

Constat :

Des Marchés prévoient dans le BPU un tarif basé uniquement sur le kilométrage en charge réalisé. Parfois, c'est un prix à l'enfant transporté qui est demandé.

Ce que souhaitent les Transporteurs :

Il est impératif que les Transporteurs puissent amortir les charges fixes liées à l'investissement des véhicules, au coût des salaires (respect des minima conventionnels), aux charges de structure notamment. Il faut donc prévoir dans les BPU au minimum un terme fixe pour l'amortissement des charges fixes à côté d'un terme variable kilométrique.

Certains BPU prennent en compte 3 termes, un terme fixe, un terme variable kilométrique, et un terme coût du personnel. Cela paraît pertinent.

L'idéal demeure néanmoins pour les Transporteurs ce que propose Île-de-France Mobilités ainsi qu'un nombre grandissant d'AO : un tarif forfaitaire par trajet, par tranches kilométriques.

A défaut, un forfait au moins sur la première tranche kilométrique ainsi que la facturation d'un trajet pour une rotation devront être appliqués.

Par ailleurs, les Transporteurs demandent que les décotes pour absence ponctuelle (5 jours maxi) n'apparaissent plus dans les BPU et CCP.

ARGUMENTS :

- Les Marchés à bordereaux kilométriques ne sont pas tenables financièrement, notamment en période de crise sanitaire où les absences des enfants sont récurrentes, et donc les kilométrages en forte diminution.

- Le calcul des décotes liées aux variations du kilométrage en charge ou bien aux absences des élèves demande une charge de travail conséquente aux entreprises et aux autorités organisatrices chargées de contrôler la facturation, engendrant des retards sur la facturation, ce qui pénalise lourdement les entreprises sur le plan de la trésorerie. Afin de simplifier de part et d'autre la facturation, ces aléas devront être intégrés dans le prix remis lors de l'offre. L'arrêt total ponctuel (5 jours consécutifs maxi, intempérie...) d'un circuit devra donner lieu à rémunération de 50 % du CA afin de couvrir une partie des frais fixes et de la rémunération due au conducteur afin d'être en conformité avec la réglementation sociale. Les Marchés dont les BPU ne prennent pas en compte les charges fixes des entreprises ne sont pas adaptés à notre activité et ne permettent pas de nouer des partenariats équilibrés entre les AO et les entreprises.

SÉCURISER LES PARTENARIATS EN CAS DE CRISE SANITAIRE

Avec la crise que nous traversons actuellement, nous mesurons à quel point il est essentiel de sensibiliser les AO sur la nécessité de prévoir dans les Cahiers des Charges une indemnisation des charges fixes en cas d'arrêt de l'activité non imputable aux transporteurs. Cette indemnisation doit être de 50% du tarif dans le cas où le levier du chômage partiel peut être activé.

De même, il est important que les AO prévoient le versement d'une indemnité en cas de mise en place d'EPI liée à une crise sanitaire.

Enfin, l'insertion d'une clause d'imprévision dans les Marchés apparaît aujourd'hui indispensable pour permettre de demander la renégociation du contrat sur le plan financier si son exécution conduit le titulaire à exploiter le marché à perte du fait de ces événements.

Référent commission TPMR :

Fabrice Wackenier - 06 34 60 27 16 - fabrice.wackenier@otre-direction.org

Organisation des Transporteurs Routiers Européens

Siège social : 29, rue Robert Caumont - 33049 BORDEAUX CEDEX

Bureau parisien : 43 bis route de Vaugirard - 92190 MEUDON

Téléphone : 01 53 62 83 40

Courriel : contact@otre-direction.org