

PROCES VERBAL DU CONSEIL MUNICIPAL DU 19 MAI 2022
1^{ère} SEANCE

L'an deux mille vingt-deux, le 19 mai à 18 heures, le Conseil Municipal de Lège-Cap Ferret, dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire à la Mairie de Lège-Cap Ferret, sous la présidence de Monsieur Philippe de Gonneville, Maire.

Date de la convocation : 13 mai 2022

Nombre de Conseiller Municipaux en exercice : 29

PRESENTS : Philippe de Gonneville, Maire ; Laëtitia Guignard ; Thierry Sanz ; Blandine Caulier ; Gabriel Marly ; Catherine Guillerm ; Alain Pinchedez ; Evelyne Dupuy ; Marie Delmas Guiraut ; **Adjoints ;** Jean Castaignede; Vincent Verdier ; Marie Noëlle Vigier ; Laure Martin ; Annabel Suhas ; Sylvie Laloubère ; Valéry de Saint Léger ; Luc Arsonneaud ; Brigitte Reumond ; Véronique Debove ; Fabrice Pastor Brunet ; **Conseillers Municipaux.**

Pouvoirs :

Alain Bordeloup à Laëtitia Guignard
François Martin à Gabriel Marly
Véronique Germain à Marie Delmas Guiraut
Nathalie Heitz à Jean Castaignede
Simon Sensey à Marie Noëlle Vigier
Thomas Sammarcelli à Thierry Sanz
David Lafforgue à Alain Pinchedez
Brigitte Belpeche à Catherine Guillerm
Anny Bey à Brigitte Reumond

Marie Noëlle Vigier a été désignée comme secrétaire de séance

**1-1 Délégation de service public pour l'exploitation du tramway touristique du Cap Ferret -
Choix du délégataire – Autorisation à signer la convention.**

Rapporteur : Philippe de Gonneville

« Lors du conseil municipal du 25 février 2021, Monsieur le Maire de Lège-Cap-Ferret a été autorisé à lancer la procédure de mise en concurrence visant à choisir un délégataire pour exploiter le tramway touristique du Cap Ferret.

Après mise en œuvre de la procédure de mise en concurrence conformément aux dispositions du Code de la Commande Publique, la procédure a été déclarée infructueuse par délibération en date du 28 février 2022.

Par cette même délibération, le Conseil Municipal a autorisé Monsieur le Maire à lancer une seconde procédure de mise en concurrence avec les deux candidats ayant manifesté leur intérêt.

Les deux candidats ont donc été sollicités, et seule la société SEPTT a déposé une offre. Les échanges ont abouti au projet de contrat qui vous est soumis aujourd'hui.

Cette société, qui exploite plusieurs petits trains touristiques routiers en France, a su démontrer sa volonté d'exploiter le tramway sur rail du Cap Ferret, notamment grâce au recrutement de personnel qualifié, à son expérience dans la gestion administrative et financière des trains touristiques et à sa volonté de préserver le patrimoine ferroviaire que représente notre petit train.

Conformément aux dispositions de l'article L1411-5 du Code Général des Collectivités Territoriales, sont jointes à ce rapport les pièces suivantes :

- le rapport de la commission de délégation de service public ;*
- le projet de contrat de délégation à intervenir, accompagné de ses annexes*

Compte tenu de ce qui précède, je vous propose, Mesdames, Messieurs, de :

- désigner la société SEPTT comme titulaire du contrat de délégation de service public pour l'exploitation du tramway touristique du Cap Ferret, pour durée du contrat de 5 saisons estivales, soit jusqu'au 31 décembre 2026*
- approuver le projet de contrat ci-joint ;*
- autoriser le Maire à signer ledit contrat ;*
- autoriser le Maire à signer et mettre en œuvre l'ensemble des actes y afférant. »*

Monsieur Philippe de Gonneville : Voici la seule délibération de ce Conseil municipal. Avez-vous des observations ou des questions ?

Madame Brigitte Reumont : Je trouve un peu regrettable qu'un délégataire extérieur ait été choisi à des faveurs d'animateurs locaux. A priori, les animateurs locaux n'ont pas reçu l'approbation de la municipalité pour des raisons financières ou de formation. Ce groupe évolue sous l'appellation France Voguette. Elle n'a pas publié ses comptes depuis 2016, date à laquelle le bilan publié était clôturé par un déficit de 73 000 €. Ce groupe propose dans des grandes villes des trains sur pneumatique. Vous venez de dire que vous êtes très attaché au fait que l'authenticité du petit train soit maintenue et c'est pour cela que je suis un peu surprise.

Concernant la convention, j'ai relevé qu'il y avait une incertitude sur l'identité du réel délégataire. Dans le texte de la convention, il est précisé que l'entreprise SEPTT pouvait être substituée par une structure ad hoc à définir. D'autre part, elle pourra sous-traiter au prestataire de son choix sans accord des délégants si celui-ci fait silence pendant un mois. Nous allons penser que les services municipaux seront réactifs. Vous avez argué du fait qu'il fallait une société compétente pour des problèmes de sécurité, ce que j'entends tout à fait. Cependant, dans la mesure où nous n'avons pas la certitude compte tenu des termes de la convention du délégataire précis, je trouve que l'argument tombe un petit peu.

Il est écrit noir sur blanc qu'il n'y a aucun contrôle du choix du délégataire. Ensuite, dans la convention, il n'est stipulé nullement que le délégataire maintiendra le train en l'état sur rail et non en pneumatique. Nous savons ce que les trains en pneumatique donnent dans les villes. Les villes exploitées par ce groupe sont Aix-en-Provence, Bordeaux, Menton, Cassis et Nice. Ce sont des grandes villes qui n'ont rien à voir avec le Cap-Ferret quand on connaît les problèmes de circulation et de sécurité routière au Cap-Ferret. Pour moi, cela pose question. Pouvez-vous nous assurer que la formule sur rail sera maintenue au moins jusqu'à la fin de votre mandat ?

Par ailleurs, l'absence de données financières et de prévisionnel, y compris dans les éventuels investissements de remplacement qui restent à la charge du délégant, me gêne un petit peu. Nous ne connaissons pas la solvabilité du groupe qui, je pense, est bonne. J'espère. Il n'y a également pas de prévisionnel qui nous permet de porter un avis positif.

Monsieur Philippe de Gonneville : Merci pour vos questions. Y a-t-il d'autres observations ou questions ?

Monsieur Fabrice Pastor Brunet : Nous avons évoqué cette question le 25 février et il nous avait été indiqué que de personnes s'étaient présentées, voire pas du tout. Même la question de l'exploitation en régie avait été évoquée. Pour moi, l'exploitation en régie est quelque chose d'extrêmement dangereux et doit être réservée dans des cas très particuliers tels que la gestion de l'eau ou de l'énergie, ce qui ne nous concerne pas vraiment. Sur le principe, je suis tout à fait d'accord avec cette délégation de service public. J'ai regardé et il est effectivement indiqué que les travaux d'entretien seront à la charge du délégataire en ce qui concerne les rails, les véhicules, etc. Les travaux de remplacement seront en revanche à la charge du délégant dans l'hypothèse où il aurait des véhicules, non pas à entretenir ou rénover, mais carrément à remplacer.

Donc, n'étant pas favorable à l'exploitation en régie pour ce type de prestation, très attaché personnellement à ce que ce petit train continue de perdurer, je voterai pour cette convention de délégation de service public auprès de cette société qui est basée, je crois, dans le département 13 à Roquefort-la-Bédoule.

Monsieur Philippe de Gonneville : Merci. Y a-t-il d'autres observations ou questions ? Non. Je vais essayer de vous répondre parce que le petit train était géré en régie pendant des années. Malheureusement, il y a une douzaine d'années, il y a eu un accident qui a traumatisé mon prédécesseur. Imaginez un maire, sous prétexte qu'il y a un accident, qui est convoqué par un juge d'instruction et qui passe sur un tabouret toute la journée face à quelqu'un qui instruit à charge. Il a été traumatisé et c'est la raison pour laquelle il a voulu arrêter le petit train. Il m'a dit que nous ferions de toute façon un petit train sur roue et sur pneumatique. J'ai été de ceux qui ont réussi à le convaincre – je prends à témoin les élus qui m'entourent – à maintenir le petit train parce que je pense que cet équipement fait partie du patrimoine du Cap-Ferret. Comme le phare, le petit train fait partie du patrimoine du Cap-Ferret. C'est la raison pour laquelle j'ai encouragé et j'ai poussé Michel Sammarcelli à continuer l'exploitation de ce petit train. Il m'a dit qu'il ne le ferait plus en régie. C'est la raison pour laquelle nous nous sommes tournés vers une délégation de service public.

Nous avons fait appel, dans le cadre réglementaire à l'époque, à une association qui ne nous a pas donné satisfaction, très clairement. C'est la raison pour laquelle nous avons lancé un nouvel appel d'offres. À cet appel d'offres, Madame, il n'y a eu qu'une réponse valable. C'est la société SEPTT. Les locaux qui étaient montés en association n'ont pas répondu dans le cadre réglementaire. De toute façon, par définition – je prends à témoin ceux qui étaient à la réunion de la délégation de service public –, nous n'avions qu'une offre valable. Cette offre a été analysée et paraît présenter un certain nombre de garanties, comme la garantie d'exploiter ce petit train tel que nous le connaissons et tel que nous l'aimons. Il y a aussi la garantie de sécurité. Sachez que chaque année, il y a le STRMTG qui est un organisme qui s'occupe de la sécurité des remontées mécaniques. Il vient chaque année faire un contrôle pour voir si cet organisme d'État donne l'accréditation de conformité par rapport à la sécurité. Chaque année nous avons l'accréditation de l'organisme d'État. Il est vrai que nous assurons l'investissement et les réparations sur les voies à hauteur de 50 000 € chaque année. Il est vrai que nous allons acheter un loco-tracteur électrique pour une somme de 240 000 €. Il est vrai aussi que cette société SEPTT nous propose d'engager des personnels qui sont formés, compétents et sérieux. Ils ont fait leurs preuves par le passé.

Donc, je crois qu'il faut être optimiste et se dire qu'en fonction des contrôles de sécurité à partir du 15 ou 20 juin nous pourrions retrouver notre petit train tel que nous l'aimons. Je rappelle que le précédent délégataire versait 3 000 € à la collectivité et que nous sommes passés à 10 000 €. Nous avons imaginé 30 000 € et de toute évidence c'était trop élevé. De surcroît, nous avons négocié 3% du chiffre d'affaires. Il est vrai que nous allons passer de 3 000 € de recettes à 15 000 ou 16 000 € de recettes. Je crois qu'à la fois nous conservons notre petit train tel que nous l'aimons, à la fois nous allons renforcer l'exploitation de ce petit train et pas d'autre chose, je vous rassure de suite. Effectivement, la société SEPTT avait imaginé autre chose et nous l'avons refusé catégoriquement. Cela nous permettra de faire rentrer trois ou quatre fois plus d'argent que par le passé.

Nous allons passer au vote par rapport à cette délibération. Qui est contre ? Qui s'abstient ? Je vous remercie. Nous allons clôturer cette première séance du Conseil municipal.

Adopte par 27 voix pour et 2 contre (A.Bey ; B.Reumond)

Ce procès-verbal est approuvé par 27 voix pour et 2 abstentions (A.Bey ; B.Reumond) lors de la séance de Conseil Municipal du 30 juin 2022.