

**AVENANT N°9 AU CONTRAT D'OBLIGATION DE SERVICE PUBLIC POUR
L'EXPLOITATION DE SERVICES DE TRANSPORT PUBLIC URBAIN DE LA
METROPOLE AIX MARSEILLE PROVENCE**

ENTRE

La Métropole d'Aix Marseille Provence (AMP)

Représentée par son Président, Monsieur Jean-Claude Gaudin, dûment habilité par délibération du Conseil Métropolitain en date du [●]

D'UNE PART

ET

La Régie des Transports Métropolitains (RTM)

Etablissement public à caractère industriel et commercial, dont le siège est situé 10-12 avenue Clôt Bey 13008 Marseille représenté par son Directeur Général, Monsieur Pierre Reboud, dûment habilité par délibération du conseil d'administration du 24 octobre 2016.

D'AUTRE PART

APRES AVOIR RAPPELE QUE :

1. Contexte

L'année 2016 est la sixième année d'exécution du contrat d'obligation de service public pour l'exploitation de services de transport public urbain de la Métropole Aix Marseille Provence, signé le 21 décembre et entré en vigueur le 1^{er} janvier 2011. Le Contrat a connu depuis lors de multiples accroissements de l'offre, et des évolutions notables des activités confiées à la RTM.

La mécanique contractuelle mise en place s'est avérée efficace, robuste et adaptée à toutes ces évolutions, comme le souligne le rapport de gestion de la Chambre Régionale des Comptes de décembre 2014, rendu public le 17 avril 2015. Il met en évidence que la bonne exécution du Contrat et les diverses actions d'amélioration menées sur la période ont contribué d'une part à l'amélioration du service public, et d'autre part à des gains notables de productivité profitables à la Régie et à son Autorité Organisatrice. Le même rapport de gestion insiste sur l'intérêt de poursuivre dans cette voie et de consacrer les gains de productivité au service public de transport.

Les Parties s'accordent en conséquence à constater que le résultat dégagé par la RTM est le produit des efforts de rationalisation de ses coûts de production et des gains de productivité qu'elle a réalisés. Elles estiment que cette tendance positive doit être soutenue par l'Autorité Organisatrice et poursuivie sur la durée du Contrat notamment par un accompagnement de l'opération majeure de renouvellement des rames de métro (NEOMMA).

2. Accroissement de la contribution de la Régie au financement des investissements

Dans une période de forts besoins d'investissement pour le transport public qui est la compétence phare de l'Autorité Organisatrice et de rareté de l'argent public, les marges de manœuvre dégagées par la Régie permettent d'envisager un accroissement notable de la part des investissements qu'elle est capable de financer sans risque de déséquilibrer son budget. Les Parties conviennent qu'une part significative des investissements prévus en matière de transport et mis à charge de l'Autorité Organisatrice par le Contrat dans sa rédaction initiale, seront donc désormais confiés à la Régie, ce qui, par ailleurs, constituera une motivation puissante pour poursuivre ses gains de productivité.

Il s'agit d'investissements relevant du champ de compétence de la RTM, que cette dernière est en capacité technique et financière de mener à bien. Ce programme est

composé d'éléments indispensables, en lien pour l'essentiel avec le renouvellement des rames de métro. La réalisation de ces investissements peut, et doit pour certains s'engager dès le dernier trimestre 2016. Elle couvrira la période de renouvellement des rames de métro (projet NEOMMA).

Le volume financier total de ces investissements est estimé à cent soixante-seize (176) millions d'euros hors taxes. Il se compose d'une liste d'investissements spécifiques dite catégorie B2, en lien avec le projet NEOMMA, prévue à l'Article 1 et à l'Annexe 1 du présent avenant, pour un montant de cent quarante-six (146) millions d'euros hors taxes et de l'acquisition des 12 rames de tramway nécessaires à l'exploitation de la 1^{ère} tranche de son prolongement, pour un montant de trente (30) millions d'euros hors taxes.

- ✓ La liste d'investissements spécifiques se compose, des opérations suivantes, en lien avec le projet NEOMMA :
 - Portes palières de l'ensemble des stations 86 M€
 - Réaménagement de la station de métro St Charles 25 M€
 - Adaptation de l'atelier Métro de La Rose 20 M€
 - Parking Relais La Rose 15 M€
- ✓ Par ailleurs, le Plan Pluriannuel d'Investissement est modifié pour intégrer l'acquisition de 12 rames de tramway en catégorie B. En conséquence les parties conviennent de transférer les 32 rames de tramway déjà existantes et leur renouvellement de biens de catégorie A en biens de catégorie B.
- ✓ De plus, concernant des éléments relevant également de son champ de compétence et dans une logique opérationnelle, la Régie s'engage :
 - à reprendre par convention, selon des modalités financières et des conditions d'utilisation à définir, le Système d'Aide à l'Exploitation (SAE) qui sera également à rattacher aux biens de catégorie B et à en assurer le financement. En complément et à titre exceptionnel, l'amortissement de cette opération ne fera pas l'objet d'une compensation financière de l'Autorité Organisatrice.
 - à reprendre et assurer la maîtrise d'ouvrage et le financement du projet de renouvellement du Pilotage Automatique et de la Signalisation Embarquée des rames actuelles de métro, initialement prévu en catégorie A et à transférer en catégorie B, pour lequel il existe une convention entre les parties n°11/1406, qui sera modifiée en conséquence.

3. Modalités de financement des investissements énumérés à l'Article 1 du présent avenant

La Régie assurera la maîtrise d'ouvrage des investissements stipulés à l'Article 1 du présent avenant et en assurera le financement dans les conditions stipulées au présent avenant. A cet effet, la Régie inscrira les montants nécessaires dans son budget, affectera les capacités d'autofinancement et contractera les emprunts bancaires indispensables à leur financement. Elle inscrira également dans son budget le remboursement des annuités des emprunts souscrits à ce titre.

Ces investissements, qui présentent un caractère exceptionnel, sont, en ce qui concerne leur régime contractuel, à rattacher aux biens de catégorie (B), dans une catégorie nouvelle (B2). Ils feront l'objet :

- d'un suivi conjoint spécifique à l'occasion des conférences budgétaires qui pourront si nécessaire proposer d'en modifier la liste par avenant,
- et, compte tenu de la capacité d'autofinancement accrue de la Régie, d'une compensation financière (R2) réduite sur la durée du contrat.

Le Contrat stipule, s'agissant des immobilisations de catégorie (B), que l'Autorité Organisatrice assure au moyen de la « Compensation Financière R2 » le remboursement à la Régie du montant des amortissements et des frais financiers des emprunts contractés. Les Parties conviennent donc, en ce qui concerne les immobilisations de catégorie (B2), de l'intérêt d'affecter jusqu'à l'échéance du contrat les excédents dégagés par les gains de productivité de la Régie à la prise en charge par celle-ci, sans contrepartie de l'Autorité Organisatrice dans la limite de 5 M€ par an, des amortissements générés par ce programme d'investissement.

Il sera donc appliqué un mécanisme particulier propre aux investissements spécifiquement détaillé à l'Article 1 du présent avenant et inscrits en catégorie B2.

4. Allongement de la durée du Contrat

La Régie, qui envisage de recourir à des financements bancaires pour réaliser les investissements énumérés à l'Article 1 du présent avenant, doit être en mesure de porter ces derniers sur une durée excédant la durée résiduelle du Contrat, initialement conclu pour une durée de huit (8) années, à compter du 1^{er} janvier 2011.

Or, le paragraphe 3 de l'article 4 du règlement (CE) n°1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007, relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, offre la possibilité de porter à quinze (15) ans la durée des contrats dans lesquels, comme dans le présent contrat d'obligation de service public pour l'exploitation de services de transport public

urbain de la Métropole Aix Marseille Provence, les transports par chemin de fer ou autres modes ferroviaires représentent plus de 50 % de la valeur des services exploités. La valeur des services de transports par chemin de fer ou autres modes ferroviaires produits par la Régie représente, pour le dernier exercice clos (2015), 57,4 % de la valeur totale des services de transports produits.

En conséquence, les Parties décident d'allonger la durée du Contrat de sept (7) années, portant ainsi sa date d'échéance au 31 décembre 2025, couvrant par là même la durée du projet NEOMMA.

IL A ETE CONVENU ET ARRETE CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 : INVESTISSEMENTS EXCEPTIONNELS DE LA REGIE

Compte tenu de l'accroissement de l'effort d'investissement de la Régie, il est nécessaire que l'Article 3.6. du contrat « *Modifications-Modernisations-Extensions* » qui stipule la possibilité de confier à la RTM des investissements afin de mieux répondre aux attentes des usagers et d'améliorer les performances du réseau en termes notamment de qualité, sécurisation, innovation et attractivité des transports publics de personnes, soit complété pour intégrer l'accompagnement au projet NEOMMA.

En conséquence :

A/ l'Article 3.6.1 et l'Article 3.6.2 du Contrat sont regroupés dans un nouvel Article 3.6.1 « Evolution des biens dédiés au Réseau ». Leurs textes restent inchangés.

B/ un nouvel Article et une nouvelle Annexe 3.6.2 intitulés « Investissements exceptionnels au sein de la catégorie B » sont créés. Cet article introduit dans le Contrat la nouvelle catégorie des Biens de Catégorie (B2), dont la consistance et la nature sont précisées dans l'Annexe 3.6.2.

C/ L'Article 3.6 du Contrat est donc modifié comme suit :

« 3.6.1 Evolution des Biens Dédiés au Réseau

L'Autorité Organisatrice peut réaliser ou faire réaliser des modifications et mettre en service des ouvrages ou Biens Dédiés au Réseau supplémentaires ou moderniser ou mettre en conformité des Biens Dédiés au Réseau.

En cours de Contrat, la Régie peut proposer à l'Autorité Organisatrice la réalisation de modifications, d'ouvrages supplémentaires ou la modernisation ou de mise en conformité des ouvrages, installations et équipements affectés au Réseau, afin de mieux répondre aux attentes des usagers et d'améliorer les performances du Réseau, en termes notamment de qualité, sécurisation, innovation et attractivité des transports publics de personnes.

L'Autorité Organisatrice appréciera l'intérêt des propositions de la Régie et les conditions techniques et financières, ainsi que le délai de réalisation des investissements correspondants.

3.6.2 Investissements exceptionnels de la Régie – Biens de Catégorie (B2)

La Régie prend en charge la réalisation d'opérations exceptionnelles afin de participer à la modernisation du réseau et au projet NEOMMA dans les conditions stipulées au présent Article.

3.6.2.1. Constituent des Biens de Catégorie (B2) les Biens Dédiés au Réseau figurant au tableau des investissements sur les Biens de la liste « B2 » de l'Annexe 3.6.2.

3.6.2.2. Les Articles 3.4, 3.5, 3.6.3 et 3.7.2 du Contrat s'appliquent également aux Biens de Catégorie (B2) ».

ARTICLE 2 : COMPENSATION FINANCIERE

L'Article 4.12 du Contrat stipule que l'Autorité Organisatrice verse chaque année à la Régie une compensation financière (R2) égale au montant le plus élevé entre la dotation aux amortissements de l'exercice ou l'annuité en capital des emprunts augmenté des frais financiers de l'exercice et diminué du montant des productions d'immobilisations de l'exercice figurant dans les comptes de la Régie.

Les gains de productivité dégagés par la Régie et affectés au programme d'investissement exceptionnel défini à l'article 1 du présent avenant conduisent les parties à appliquer un mécanisme particulier propre aux investissements spécifiquement détaillé à l'Article 1 du présent avenant et inscrits en catégorie B2. Ce mécanisme consiste en une décote applicable jusqu'à l'échéance du contrat de la Compensation Financière R2 égale au montant des amortissements des Biens de Catégorie (B2) et plafonnée à cinq (5) millions d'euros hors taxes par an.

En conséquence, l'Article 4.12.2 du Contrat est donc modifié comme suit :

« 4.12.2 L'Autorité Organisatrice verse chaque année à la Régie une Compensation Financière (R2), égale :

- ♦ au montant le plus élevé entre (i) la dotation aux amortissements de l'exercice figurant au compte 68 de la Régie ou (ii) l'annuité en capital figurant au compte 16 de la Régie,
- ♦ augmenté des frais financiers de l'exercice figurant au compte 66 de la Régie,
- ♦ diminué du montant des productions d'immobilisation de l'exercice figurant au compte 72 de la Régie,
- ♦ diminué jusqu'à l'échéance du contrat, pour les Biens de Catégorie (B2), du montant des amortissements desdits biens de l'exercice, plafonné à cinq (5) millions d'euros hors taxes ».

Enfin il est créé un Article 4.12.5 :

« 4.12.5 La dotation aux amortissements de l'Article 4.12.2 est retraitée des amortissements relatifs aux immobilisations composant le Système d'Aide à l'Exploitation défini par la convention établie entre les parties. »

ARTICLE 3 : DUREE DU CONTRAT D'OBLIGATION DE SERVICE PUBLIC

En considération des nouveaux investissements mis à la charge de la Régie en application du présent avenant, et en conformité avec l'article 4 du règlement (CE) n°1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007, relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, la durée du Contrat est prolongée de 7 années.

En conséquence : A/ L'Article 1.3 du Contrat est modifié comme suit :

« Le Contrat, conclu pour une durée initiale de huit (8) années à partir du 1^{er} janvier 2011, est prolongé d'une durée de sept (7) années ».

B/ L'Article 7.1.1 du Contrat est modifié comme suit :

« Le Contrat arrive à échéance normale le 31 décembre 2025 ».

C/ L'Article 8.2 du Contrat est complété comme suit :

« Les Parties conviennent de se rencontrer au cours du premier semestre 2021, afin d'examiner les conditions d'exécution du présent avenant, en particulier le bon déroulement du plan d'investissement exceptionnel, et, le cas échéant, apporter les adaptations nécessaires par un nouvel avenant.»

ARTICLE 4 : ANNEXES

L'annexe 1 au présent avenant constitue l'Annexe 3.6.2 du Contrat.

ARTICLE 5 : ENTREE EN VIGUEUR

Toutes les autres dispositions du Contrat non modifiées par le présent avenant demeurent inchangées et continuent de produire leur plein effet.

Le présent avenant sera exécutoire aussitôt les formalités de transmission au contrôle de légalité accomplies.

Fait en 3 exemplaires originaux,
A Marseille
Le

Pour l'Autorité Organisatrice

Pour la Régie

ANNEXE 1 AVENANT 9

ANNEXE 3.6.2

Investissements exceptionnels au sein de la catégorie B

La liste d'investissements spécifiques se compose des opérations suivantes en lien avec le projet NEOMMA :

- | | |
|---|-------|
| • Portes palières de l'ensemble des stations | 86 M€ |
| • Réaménagement de la station de métro St Charles | 25 M€ |
| • Adaptation de l'atelier Métro de La Rose | 20 M€ |
| • Parking Relais La Rose | 15 M€ |