

EXTRAIT DES REGISTRES DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE TERRITOIRE MARSEILLE PROVENCE

Séance du 18 juin 2019

Monsieur Jean MONTAGNAC, Président du Conseil de Territoire Marseille Provence, a ouvert la séance à laquelle ont été présents 96 membres.

Etaient présents Mesdames et Messieurs :

Christian AMIRATY - René AMODRU - Michel AZOULAI - René BACCINO - Marie-Josée BATTISTA - Jean-Pierre BAUMANN - Sabine BERNASCONI - Jacques BESNAÏNOU - Solange BIAGGI - Nicole BOUILLOT - Nadia BOULAINSEUR - Marie-Christine CALATAYUD - Laure-Agnès CARADEC - Eugène CASELLI - Roland CAZZOLA - Sophie CELTON - Gérard CHENOZ - Alain CHOPIN - Monique CORDIER - Vincent COULOMB - Sandra DALBIN - Monique DAUBET-GRUNDLER - Christophe DE PIETRO - Jean-Claude DELAGE - Nouriati DJAMBAE - Pierre DJIANE - Emilie DOURNAYAN - Frédéric DOURNAYAN - Marie-France DROPY OURET - Sandra DUGUET - Michèle EMERY - Yann FARINA - Nathalie FEDI - Céline FILIPPI - Richard FINDYKIAN - Josiane FOINKINOS - Josette FURACE - Karim GHENDOUF - Patrick GHIGONETTO - Roland GIBERTI - Jean-Pierre GIORGI - André GLINKA-HECQUET - Martine GOELZER - Georges GOMEZ - José GONZALEZ - Andrée GROS - Albert GUIGUI - Louisa HAMMOUCHE - Daniel HERMANN - Garo HOVSEPIAN - Michel ILLAC - Noro ISSAN-HAMADY - Bernard JACQUIER - Christian JAILLE - Paule JOUVE - Fabrice JULLIEN-FIORI - Dany LAMY - Albert LAPEYRE - Gisèle LELOUIS - Annie LEVY-MOZZICONACCI - Marc LOPEZ - Patrick MAGRO - Hélène MARCHETTI - Jeanne MARTI - Bernard MARTY - Janine MARY - Florence MASSE - Guy MATTEONI - Xavier MERY - André MOLINO - Claudette MOMPRIVE - Jean MONTAGNAC - Yves MORAIN - Roland MOUREN - Jérôme ORGEAS - Nadine PADOVANI-FAURE-BRAC - Grégory PANAGAUDIS - Patrick PAPPALARDO - Christian PELLICANI - Claude PICCIRILLO - Stéphane PICHON - Catherine PILA - Marlène PREVOST - Marine PUSTORINO-DURAND - Martine RENAUD - Jean ROATTA - Georges ROSSO - Lionel ROYER-PERREAUT - Isabelle SAVON - Nathalie SUCCAMIELE - Jocelyne TRANI - Cédric URIOS - Lionel VALERI - Claude VALLETTE - Brigitte VIRZI - Kheïra ZENAFI.

Etaient absents et représentés Mesdames et Messieurs :

Hélène ABERT représentée par Janine MARY - Mireille BALLETTI représentée par Solange BIAGGI - Mireille BALOCCO représentée par Jérôme ORGEAS - Loïc BARAT représenté par Gisèle LELOUIS - Yves BEAUVAL représenté par Jeanne MARTI - Mireille BENEDETTI représentée par Nadine PADOVANI-FAURE-BRAC - Jean-Pierre BERTRAND représenté par Laure-Agnès CARADEC - Roland BLUM représenté par Gérard CHENOZ - Patrick BORE représenté par Patrick GHIGONETTO - Bruno CHAIX représenté par Jean MONTAGNAC - Catherine CHAZEAU représentée par Christian AMIRATY - Michel DARY représenté par Marie-France DROPY OURET - Jean-Claude GAUDIN représenté par Yves MORAIN - Samia GHALI représentée par Josette FURACE - Bruno GILLES représenté par Marine PUSTORINO-DURAND - Vincent GOMEZ représenté par Marc LOPEZ - Régine GOURDIN représentée par Andrée GROS - Annie GRIGORIAN représentée par Hélène MARCHETTI - Nathalie LAINE représentée par André GLINKA-HECQUET - Marie-Louise LOTA représentée par Richard FINDYKIAN - Stéphane MARI représenté par Garo HOVSEPIAN - Christophe MASSE représenté par Florence MASSE - Marcel MAUNIER représenté par Jocelyne TRANI - Danielle MILON représentée par Fabrice JULLIEN-FIORI - Virginie MONNET-CORTI représentée par Marie-Josée BATTISTA - Patrick PADOVANI représenté par Catherine PILA - Gérard POLIZZI représenté par Bernard MARTY - Julien RAVIER représenté par Stéphane PICHON - Maryvonne RIBIERE représentée par Jacques BESNAÏNOU - Guy TEISSIER représenté par Daniel HERMANN - Dominique TIAN représenté par Michèle EMERY - Maxime TOMMASINI représenté par Monique DAUBET-GRUNDLER - Didier ZANINI représenté par Kheïra ZENAFI.

Etaient absents et excusés Mesdames et Messieurs :

Jean-Louis BONAN - Frédéric BOUSQUET - Valérie BOYER - Marie-Arlette CARLOTTI - Michel CATANEO - Anne CLAUDIUS-PETIT - Frédéric COLLART - Laurent COMAS - Sandrine D'ANGIO - Anne DAURES - Dominique DELOURS - Anne-Marie D'ESTIENNES D'ORVES - Dominique FLEURY VLASTO - Arlette FRUCTUS - Laurent LAVIE - Eric LE DISSES - Laurence LUCCIONI - Antoine MAGGIO - Bernard MARANDAT - Martine MATTEI - Georges MAURY - Patrick MENNUCCI - Richard MIRON - Marie MUSTACHIA - Lisette NARDUCCI - Didier PARAKIAN - Christyane PAUL - Elisabeth PHILIPPE - Nathalie PIGAMO - Marc POGGIALE - Roland POVINELLI - Véronique PRADEL - Muriel PRISCO - Stéphane RAVIER - Marie-Laure ROCCA-SERRA - Roger RUZE - Eric SCOTTO - Emmanuelle SINOPOLI - Jean-Louis TIXIER - Martine VASSAL - Josette VENTRE - Patrick VILORIA - Karim ZERIBI.

Signé le 18 Juin 2019
Reçu au Contrôle de légalité le 08 juillet 2019

Monsieur le Président a proposé au Conseil d'accepter les conclusions exposées ci-après et de les convertir en délibération.

PROX 085-376/19/CT

■ Approbation du principe d'une Délégation de Service Public pour le renouvellement de l'exploitation du réseau de transport - réseau Bus de l'Etang et Libebus et desservant les communes de Carry-le-Rouet, Sausset-Les-Pins et Châteauneuf-les-Martigues

Avis du Conseil de Territoire

DPMOD 19/17534/CT

Monsieur le Président du Conseil de Territoire Marseille Provence sur proposition du Président délégué de Commission soumet au Conseil de Territoire le rapport suivant :

En application de l'article L5217-2 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT), la Métropole Aix Marseille Provence exerce de plein droit, en lieu et place des communes situées sur son territoire, la compétence en matière d'organisation de la Mobilité et est à ce titre Autorité organisatrice de la Mobilité Durable sur son ressort territorial.

Les transports publics au niveau national sont marqués par une dégradation de leurs conditions de financement C'est également une réalité sur le territoire métropolitain notamment en raison de spécificités telles qu'un périmètre vaste à l'urbanisation discontinue, un étalement périurbain, des recettes commerciales faibles, un fort attachement culturel à la voiture, une politique tarifaire peu dynamique et une forte congestion des réseaux de voirie urbains et périurbains, se traduisant par une vitesse commerciale faible et irrégulière.

La Métropole doit d'agir sur les leviers qui permettent de réduire sensiblement les coûts, retrouver des marges de manœuvre et pouvoir ainsi financer le développement des transports.

La Métropole cherche ainsi à obtenir les meilleurs services au meilleur coût économiquement possible. Il est donc opportun, à chaque échéance de contrat de réfléchir au périmètre le plus pertinent et de mettre en concurrence les services publics qu'elle exerce et de remettre ainsi à plat les coûts de production.

A l'occasion de l'échéance de la délégation de service public des Bus de l'Etang, à l'est de l'étang de Berre, la Métropole a souhaité redéfinir un périmètre plus pertinent et cohérent. Il est ainsi apparu opportun afin de bénéficier d'économies d'échelles de regrouper un certain nombre de « réseaux » permettant de réduire le nombre de procédures et ainsi faciliter la gestion et l'optimisation des coûts de structure mais aussi des coûts de production de l'offre de transport. Ce périmètre élargi permettra aux réseaux de taille plus modeste de bénéficier de la même qualité de service que ceux de plus grande envergure au meilleur coût au vu de la mutualisation des moyens.

En effet, le réseau des Bus de l'Etang est exploité aujourd'hui par la société Autobus de l'Etang du groupe Transdev dans le cadre d'une convention de délégation du service public conclue pour une durée d'exécution de 8 ans à compter du 1er janvier 2012 dont le terme est fixé au 31 décembre 2020

Compte tenu de l'échéance au 31 décembre 2020 de la convention de délégation de service public, il appartient à la Métropole de :

- décider du futur mode de gestion du service public de transport urbain sur le périmètre du réseau des bus de l'Etang, du réseau Libebus du bassin de mobilité de Salon de Provence ainsi que des communes de Carry-le-Rouet, Sausset-Les-Pins, et Châteauneuf-les-Martigues, périmètre élargi de la direction de proximité centre nord-ouest.

Signé le 18 Juin 2019
Reçu au Contrôle de légalité le 08 juillet 2019

- de convoquer et réunir les instances décisionnelles pour que la nouvelle exploitation de ce service soit opérationnelle au plus tard le 1^{er} janvier 2021,

Le présent rapport reprend les orientations prises pour l'exploitation du service telles qu'elles résultent de la démarche d'analyse des différentes options et scénarii de gestion envisageables pour ce bassin de mobilité. Cette démarche d'analyse s'est appuyée d'une part sur :

- Les études préalables menées
- L'enquête Origine Destination réalisée en 2018.

Et d'autre part sur :

- La démarche de concertation engagée auprès des usagers dans le cadre du Plan de Déplacement Urbain, en parallèle des études de programmation d'un réseau mieux intégré au territoire Métropolitain.

Le présent rapport présente les données suivantes :

- o Principales caractéristiques de l'actuel réseau de transport
- o Etudes des modalités d'organisation et modes de gestion retenus
- o Consistance des services attendus et orientations posées par la Métropole
- o Caractéristiques principales du contrat d'exploitation à passer
- o Principales modalités de consultation

Principales caractéristiques des services de transports concernés

Les services sont exploités par divers contrats :

- Convention de délégation de service public passée avec la société des Autobus de l'Etang (Groupe Transdev) pour les lignes du bassin de déplacement des Bus de l'Etang décomposées en 16 lignes régulières, 33 circuits scolaires, 5 secteurs de Transport à la demande, 1 service de transport à la demande réservé aux PMR.
Cette convention de délégation du service public du Réseau des Bus de l'Etang a été signée le 26 décembre 2012 pour une durée d'exécution de 8 ans à compter du 1er janvier 2012, elle prend fin au 31 décembre 2020.
- Accord cadre passé avec la société Car Postal pour les lignes Libébus du bassin de mobilité de Salon de Provence composé de 15 lignes régulières, 3 navettes de centre-ville, 5 doublages scolaires, 3 secteurs de TAD, 1 service de TAD PMR
- Accords cadre passés avec différents opérateurs pour l'exploitation de circuits scolaires du bassin de mobilité de Salon de Provence (clause de réexamen)
- Accord cadre passé avec la société SUMA pour les lignes du secteur de la côte bleue décomposées en 5 lignes régulières, 2 secteurs de TAD

Ces services de transport s'entendent sur 28 communes représentant une superficie de 845 Km² et une population de 299 384 habitants. Le nombre de kilomètres effectués sur ces lignes en 2018 est de l'ordre de 6,1 millions pour 5,12 millions de voyages effectués.

Afin d'assurer l'ensemble des services, les exploitants disposent fin 2018 d'un parc de 192 matériels roulants composé de cars, bus moyen et minibus.

A l'échéance de l'actuel contrat de délégation de service public, le patrimoine de la Métropole comptera :

- Un dépôt complet constitué d'une aire de stationnement des bus, d'un atelier de réparation-maintenance, d'une station-service gazoil et de distributeurs charges rapide et lente GNV et des locaux abritant le personnel administratif (Vitrolles)
- 2 pôles d'échanges (Salon de Provence gare et Vitrolles Pierre Plantée)
- 2 agences commerciales « Boutiques mobilité » (Vitrolles, Marignane)
- 1 parc relais (Salon de Provence).

Les objectifs de la politique tarifaire générale menée par la Métropole visent à conquérir une nouvelle clientèle, à fidéliser l'usager des transports en commun, développer l'intermodalité, simplifier la grille tarifaire pour une meilleure lisibilité par les usagers.

A ce jour, la gamme tarifaire du réseau métropolitain est composée de Pass Métropolitains (tout public, scolaire, étudiant, sénior) et d'une gamme et des abonnements différents selon les bassins de mobilité.

La Métropole s'inscrit dans une volonté constante de promouvoir l'intermodalité sur l'ensemble de son ressort territorial, en tenant compte des spécificités de celui-ci, de son organisation et des nouveaux besoins des habitants qu'il dessert ainsi que de l'évolution des équipements et des rythmes de déplacements induits.

La conjugaison et l'organisation des différents modes de déplacement (cars, bus, BHNS, navettes électriques, midi et minibus) permettent d'articuler efficacement ces derniers afin de proposer une alternative au « tout voiture » tout en s'inscrivant, de manière pérenne, au centre de la stratégie de « transition énergétique » de la Métropole.

La gestion des différentes composantes des services décrites doit être regardée en termes de complémentarités nécessaires au bon fonctionnement d'un réseau efficient.

Etudes des modalités d'organisation et modes de gestion retenus

L'Autorité Organisatrice de la Mobilité Durable est libre de décider du mode de gestion qu'elle estime le plus approprié pour la gestion du service public de transports urbains. Le mode de gestion choisi doit permettre d'assurer notamment un niveau élevé de qualité, de sécurité et d'accessibilité, l'égalité de traitement ainsi que la promotion de l'accès universel et des droits des usagers en matière de services publics

Plusieurs types de modes de gestion peuvent être envisagés :

- **La gestion en régie** qui peut prendre 3 formes :

La régie directe n'ayant aucune autonomie financière, ni organe de gestion, ni personnalité juridique propre, a été écartée puisqu'elle n'est pas possible s'agissant d'un service public industriel et commercial (article L. 2221-4 du CGCT).

La régie dotée de la seule autonomie financière, par laquelle la collectivité gère directement le service et au sein de laquelle les personnels sont soumis au droit administratif. Un budget annexe doit être institué ainsi qu'un conseil d'exploitation.

Ce mode de gestion a été écarté, l'avantage de maîtriser le service s'effaçant devant les inconvénients liés au poids d'une gestion entièrement publique et du risque, notamment commercial, exclusivement assumé par l'Autorité Organisatrice.

Cependant, a été examiné ci-après l'avantage que présenterait le recours à une régie dite « personnalisée ».

La régie dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière qui se voit confier tout ou partie des missions de contrôle et/ou d'exploitation du service public (établissement public industriel et commercial, EPIC, juridiquement distinct de l'autorité Organisatrice au sein duquel le personnel à l'exception du directeur et du comptable public sont soumis au droit privé). Bien que soumis au droit privé,

L'EPIC a l'obligation de passer des marchés pour ses besoins propres et bien que son budget soit indépendant de celui de la Métropole, il applique les règles de la comptabilité publique.

En principe, la régie à personnalité morale et à autonomie financière impose la création d'un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), auquel les prérogatives d'autorité organisatrice et le pouvoir décisionnel sont généralement largement transférés y compris en terme de fixation des tarifs.

Il convient de rappeler que le Règlement européen sur les Obligations de Service Public (ROSP 2007 - article 7) encadre les conditions dans lesquelles l'Autorité Organisatrice doit contrôler son opérateur interne.

La Métropole en tant qu'organisatrice de la Mobilité Durable sur son ressort territorial dispose de 2 opérateurs internes, la RTM, opérateur historique sur le périmètre marseillais et la RDT 13 depuis le transfert des compétences transport du Département vers d'autres collectivités ; la Métropole étant devenue l'Autorité de rattachement de la RDT13. Cet EPIC était chargé d'exploiter les services de transport public de personnes du Département des Bouches du Rhône.

Confier la gestion du service public de transport présente des avantages organisationnels et opérationnels une stabilité de gestion car non tributaire des aléas du marché, la souplesse de gestion grâce au lien direct avec la gouvernance de la personne publique et une autonomie juridique et financière déchargeant la Métropole de la gestion de l'activité entièrement tournée vers le service public et l'intérêt général. L'EPIC en qualité d'opérateur interne réalise ainsi pour le compte de la Métropole toutes les opérations de l'activité de transport tant en recettes qu'en dépenses. Le choix de ce mode de gestion apparaît adapté dans le secteur des transports, où la politique tarifaire incitative de la Métropole est largement en deçà du coût du service.

Pour autant, dans un contexte budgétaire contraint, la Métropole est confrontée à des freins propres à son territoire conséquences d'une urbanisation discontinue et d'un fort étalement urbain dont le premier impact est un coût élevé du service de transport pour l'autorité organisatrice.

Dans le cas présent, la métropole a souhaité redécouper les périmètres pertinents des bassins de mobilité. Il est ainsi apparu opportun afin de bénéficier d'économies d'échelles de regrouper un certain nombre de contrats permettant d'en faciliter la gestion et d'optimiser les coûts de production.

Le périmètre géographique a donc été redessiné pour permettre une mutualisation des moyens. Les coûts de production de ce périmètre agrégé n'étant pas connu, il apparaît opportun que la métropole consulte largement différents opérateurs afin de pouvoir bénéficier des meilleurs coûts et de la meilleure organisation possible.

C'est dans cet objectif de recherche d'économies et d'optimisation des moyens, qu'ont donc également été examinées les solutions d'externalisation ci-après exposées.

- La gestion externalisée qui est un acte statutaire ou contractuel par lequel l'Autorité Organisatrice de la Mobilité confie la gestion du service public.

Gestion externalisée statutaire : Il s'agit d'une société à capital majoritairement public (SEML), ou totalement public comme la SPL (Société Publique Locale) dont les interventions respectivement énumérées par les articles L.1521-1 et L. 1531-1 du Code Général des Collectivités Territoriales recouvrent notamment l'exploitation des services publics à caractère industriel et commercial. Enfin la SEMOP (Société d'économie mixte à opération unique, qui est une nouvelle forme de partenariat public-privé créé par la Loi n° 2017-744 du 1er juillet 2014 peut également être créée pour la conclusion et l'exécution d'un contrat dont l'objet est la gestion d'un service public pouvant inclure la construction ou l'acquisition des biens nécessaires au service.

La création d'une SEML qui doit être mise en concurrence ne garantissant par l'obtention du contrat d'exploitation du service public, l'intérêt de recourir à ce type de structure a dans le cas d'espèce été écarté.

La SEMOP a également été écartée compte tenu qu'elle constitue un dispositif nouveau dont la mise en œuvre, est méconnue.

Enfin, la création d'une SPL n'est pas apparue opportune compte tenu des formalités nécessaires à sa création et à l'existence de deux opérateurs internes, la RTM et la RDT13, sur lesquels la Métropole exerce déjà, seule, un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services. De plus, la participation d'une collectivité ou d'un groupement de collectivités à une SPL est conditionnée par l'exercice de l'ensemble des compétences sur lesquelles porte l'objet social de la SPL (CE, 14 novembre 2018, Syndicat mixte pour l'aménagement et le développement des Combrailles, n° 405628 405690, B.). Les services de transport concernés sont de la compétence exclusive de la Métropole condamnant ainsi toute création de SPL.

Gestion externalisée contractuelle : Il s'agit d'un opérateur privé (autres que les entreprises publiques ci-dessus) qui *via* la conclusion d'une convention se voit confier la gestion du service de transport. Ce contrat peut prendre la forme d'un marché public de services ou d'un contrat de concession, en l'occurrence d'une convention de délégation de service public.

Le marché public : la Métropole peut conclure, avec un ou plusieurs opérateurs économiques, un marché public ayant pour objet l'exécution des prestations du service public de transport. Le titulaire ne tire pas sa rémunération du droit d'exploiter le service mais du versement, par la collectivité, d'un prix, habituellement forfaitaire dans le cadre des marchés publics de transport (coût kilométrique par exemple), qui couvre les charges d'exploitation de l'entreprise sur la base d'une offre de service donnée et ce, sans aucun lien en théorie avec les résultats commerciaux fonction de la fréquentation. Quels que soient les résultats de son activité, le prestataire n'en subira donc pas les conséquences financières et sera rémunéré à hauteur du prix contractuellement défini dans l'acte d'engagement.

Ce mode de gestion a été écarté principalement parce qu'il suppose que la collectivité dispose des finances suffisantes pour assumer intégralement la prise en charge de l'ensemble des frais d'établissement du service et d'acquisition des biens nécessaires à leur exploitation. De même, il fait peser sur l'Autorité Organisatrice, le risque d'exploitation, notamment commercial, du service. A noter que, les conditions de mise en concurrence ne permettent pas la négociation et sont ainsi susceptibles d'induire des « prix agressifs » entraînant de facto une exécution incertaine des prestations quant à la qualité attendue ainsi que l'application des mesures coercitives du contrat, source de différends contractuels qui ne résoudraient pas le défaut de qualité supporté directement sur l'usager.

La délégation de service public : le titulaire se voit confier à ses risques et périls l'exploitation du service de transport. Dans le cadre de cette délégation le concessionnaire qui agit pour son compte peut être chargé ou non de construire un ouvrage et/ou d'acquérir des biens nécessaires au service.

L'article L.1121-1 du Code de la Commande Publique définit le contrat de concession comme un contrat par lequel une ou plusieurs autorités concédantes confient l'exécution de travaux ou la gestion d'un service à un ou plusieurs opérateurs économiques, à qui est transféré un risque lié à l'exploitation de l'ouvrage ou du service, en contrepartie soit du droit d'exploiter l'ouvrage ou le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix. La part de risque transférée au concessionnaire implique une réelle exposition aux aléas du marché, de sorte que toute perte potentielle supportée par le concessionnaire ne doit pas être purement théorique ou négligeable. Le concessionnaire assume le risque d'exploitation lorsque, dans des conditions d'exploitation normales, il n'est pas assuré d'amortir les investissements ou les coûts, liés à l'exploitation de l'ouvrage ou du service, qu'il a supportés.

Conformément à l'article L.1121-3 du Code de la Commande Publique, la délégation de service public mentionnée à l'article L. 1411-1 du Code Général des Collectivités Territoriales est une concession de services ayant pour objet un service public et conclue par une collectivité territoriale, un établissement public local, un de leurs groupements, ou plusieurs de ces personnes morales.

L'exploitation du réseau de transport objet de la présente délibération étant qualifiée de service public par la loi, il convient donc de qualifier le contrat de contrat de délégation de service public.

Signé le 18 Juin 2019
Reçu au Contrôle de légalité le 08 juillet 2019

Le poids financier et les contraintes d'entretien et de maintenance d'un parc de matériels roulants conséquent (192 véhicules), la construction d'un dépôt, la gestion de la transition énergétique, induisent inévitablement des charges importantes que la Métropole souhaite limiter en externalisant à un opérateur privé spécialisé avec lequel s'ouvriront de grandes possibilités de négociation orientées sur des économies d'échelles et un modèle économique fondé sur des coûts d'exploitation réalistes non déconnectés de la réalité économique.

Le nouvel environnement normatif des concessions avec la mise en œuvre de clauses de réexamen précises et non équivoques peut en outre s'avérer un levier efficace à l'avantage du service public dans le cadre des négociations.

En outre, la construction d'un dépôt sur le secteur de Salon de Provence, permettra le transfert à l'opérateur privé d'une mission globale regroupant le financement et la construction de l'ouvrage sous maîtrise d'ouvrage privée, ce qui est un gage de réactivité et de souplesse pour la programmation de l'investissement.

En effet, si en gestion déléguée, le coût du service payé par l'Autorité Délégante comporte des frais de structure spécifiques tels que l'assistance technique du groupe ou la politique de rémunération du personnel, ce coût est également construit sur des économies d'échelle et sur du retour sur investissements auxquels l'Autorité Organisatrice ne pourrait accéder seule. De ce point de vue, la mise en concurrence du service à exploiter sur le marché offre à l'Autorité Organisatrice l'opportunité d'accéder via une société dédiée à des coûts de revient avantageux qui peuvent être ceux de grands groupes opérant également à l'International. Ces avantages concernent des charges d'exploitation minorées comme le carburant ou les pneumatiques qui grâce à des effets de seuils obtenus par l'opérateur privé sur ses achats mutualisés bénéficie indirectement à l'Autorité Organisatrice même si le délégataire répercute dans sa rémunération le risque porté par lui dans l'exploitation du réseau qui lui est confiée.

Certains avantages fiscaux tels que les aides à la formation des personnels roulants, des taux de CVAE plus favorables, des mesures fiscales telles que le suramortissement pour l'acquisition de véhicules propres permettent également à l'autorité délégante de bénéficier indirectement d'avantages accordés à l'opérateur privé qui en tant que concessionnaire est exploitant fiscal.

Enfin, concernant les véhicules nécessaires et recherchant les meilleures réponses aux obligations tirées de la Loi de transition énergétique pour la croissance verte qui dès 2020 exigent que le parc en renouvellement présente 50% de matériels à faibles émissions il a été considéré qu'une mise en concurrence suivie d'une négociation devrait permettre d'accéder à un plan pluriannuel d'investissement optimisé.

En matière de contrôle du service délégué les nouvelles dispositions réglementaires sur l'accès aux données d'exploitation dite « open data » sont de nature à limiter l'asymétrie de la relation contractuelle entre délégant et délégataire, neutralisant de fait un des avantages préexistants de l'internalisation.

Au vu des éléments qui précèdent, il est apparu que ce mode de gestion présentait plus d'avantages que d'inconvénients.

Deux modes gestion, ont donc été étudiés à partir de 4 critères : technico-économique, savoir-faire commercial, financier et transfert de risque : la délégation de service public de type concessif d'une part et la régie dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière d'autre part au regard des services publics, objets du présent rapport dont les coûts sont difficiles à anticiper, et nécessitent un savoir-faire technique et commercial important :

- Exploitation d'un réseau commercial
- Participation au projet d'extension du BHNS et son exploitation future
- Mise en œuvre de la transition énergétique à l'ensemble du parc concerné
- Construction d'un dépôt sur le bassin de mobilité de Salon de Provence
- Gestion de pôles d'échanges et de parcs relais
- Mise en place de solutions innovantes

- **Critère technico-économique :**

Signé le 18 Juin 2019
Reçu au Contrôle de légalité le 08 juillet 2019

Eu égard aux objectifs temporels concernant l'attractivité du réseau (les usagers se révèlent très sensibles à l'impact des transports urbains sur leur qualité de vie et attendent que le service soit sans délai à la hauteur du prix payé), la Métropole a recherché dans les modes de gestion pressentis la mise en œuvre de deux leviers :

L'innovation : Des moyens de transport qui permettent aux usagers d'accéder aux dernières innovations est une garantie d'une meilleure qualité de vie grâce à des moyens de déplacement propres. Il est ainsi attendu du nouvel exploitant des innovations pour satisfaire à l'objectif d'accroissement de l'attractivité du réseau.

La maîtrise des aspects techniques de lignes régulières qui demain seront exploitées également avec des matériels à faible émissions (GNV) ou électriques, représente en effet un enjeu qu'il convenait de prendre en considération dans le choix du mode de gestion.

L'anticipation des coûts : La réduction des coûts au kilomètre ne peut se limiter à la seule question du coût d'exploitation, la maintenance notamment peut représenter jusqu'à 50% du roulage, de même l'achat ou le remplacement d'un matériel roulant n'induit pas que des coûts directs. L'organisation du service exploité suppose donc des coûts indirects qu'il convient de limiter, de ce point de vue la délégation de service public sur un périmètre élargi est apparue la plus efficiente, car la contractualisation va permettre à la Métropole de mettre en concurrence et de négocier des coûts de possession (coût d'acquisition, coût énergétique, coût moyen de maintenance préventive) qui en gestion directe sont incompressibles et pèsent sur le coût final du service pour une durée de vie d'un matériel généralement estimée à 12 ans.

La métropole souhaite bénéficier du savoir-faire et de l'ingénierie des groupes opérateurs de transport en matière de construction de l'outil de production à savoir un dépôt sur le bassin de Salon de Provence. Il est en effet envisagé de confier les études et la construction de ce dépôt et que l'outil soit un bien de retour à la métropole. La maîtrise du foncier et le positionnement stratégique des dépôts sont en effet un élément indispensable à la maîtrise des coûts car il permet de limiter les kilomètres improductifs dits hauts le pied mais aussi de ne pas être tributaire d'un opérateur et permettre une meilleure concurrence à l'échéance des contrats.

En conséquence, au regard du critère technico-commercial, il est apparu opportun de confier à un délégataire mis en concurrence la commercialisation de l'ensemble des lignes.

- **Critère du savoir-faire commercial :**

Gérer un réseau de transport urbain est une activité commerciale tournée au quotidien vers la recherche de nouveaux clients et la satisfaction de leurs besoins. C'est une activité qui s'inscrit dans un vaste mouvement d'ouverture à la concurrence qui dépasse le cadre Métropolitain et qui se faisant touche l'attractivité même du territoire.

L'exercice de cette activité dans le champ concurrentiel ne fait aujourd'hui plus débat, d'autant qu'avec le développement des modes de déplacements alternatifs et les grands chantiers de modernisation des infrastructures l'utilisateur n'est pas captif.

Le savoir-faire commercial est donc primordial. Au-delà d'une exploitation performante des lignes, l'équilibre du service dépendra également de la capacité du gestionnaire à optimiser l'exploitation du réseau ; en effet, plus nombreux sont les usagers empruntant le réseau de transport, plus la charge d'amortissement du réseau est répartie, donc plus faible rapportée à l'utilisateur. Cette activité de commercialisation et de promotion du réseau présente donc pour l'exploitant une part non négligeable d'un risque industriel et commercial que la Métropole ne souhaite pas assumer compte tenu notamment de l'impératif d'efficacité du service public.

En conséquence, au regard du critère relatif au savoir-faire commercial, il est apparu opportun de confier à un délégataire mis en concurrence la commercialisation de l'ensemble des lignes.

- **Critère financier :**

L'objectif poursuivi sur ce périmètre élargi par rapport au périmètre de l'actuelle DSP et des marchés publics en cours est de parvenir à une gestion efficace consistant à produire le meilleur service au moindre coût.

La gestion d'un réseau de transport repose sur deux variables principales nécessaires à la production kilométrique : le personnel de conduite et l'outil de production dont le matériel roulant.

Or, il est à noter que cette seconde variable pourrait peser demain de manière plus importante dans la production kilométrique pour répondre aux exigences de la Loi de transition énergétique qui impose à l'autorité organisatrice, en cas de renouvellement de son parc d'autobus et d'autocars, d'acquérir ou d'utiliser dans la proportion de 50% du renouvellement en 2020 puis de 100% en 2025, des véhicules à faibles émissions : véhicules électriques ou électriques-hybrides ou roulant au gaz avec 20% de biogaz..

De surcroît, il est à noter que la modernisation des matériels roulants affectés à l'exploitation des services de transport est un élément incitatif majeur pour l'usager des transports en commun.

Au regard du critère financier, la gestion déléguée sous forme concessive est apparue la plus opportune, également parce les opérateurs privés de ce secteur d'activité bénéficient de tarifs de location ou d'acquisition des véhicules auxquels seuls les professionnels du secteur accèdent. L'optimisation de ces charges répercutées ainsi de manière indirecte sur le versement effectué par l'Autorité délégante est apparue comme un avantage qui ne pourrait être obtenu si la Métropole procédait elle-même aux investissements nécessaires à l'exécution du service.

Par Ailleurs, les professionnels du secteur ont la capacité de mobilisation pour répondre de manière efficace et rapide à une demande d'augmentation du nombre de véhicules de l'autorité délégante.

De surcroît, une gestion par un contrat permet de préserver de manière suffisante la capacité d'emprunt de la Métropole.

Sur ce critère et notamment sur la base de cette composante essentielle des coûts il est apparu que la gestion déléguée mettant à la charge du délégataire la constitution du parc de matériels roulants et la construction d'un dépôt, était le mode de gestion le plus pertinent pour le futur réseau.

- **Critère du transfert de risque :**

Dans le cadre d'une DSP, le délégataire s'engage sur les coûts d'exploitation (charges) et sur les recettes commerciales. Ainsi, sont délégués à l'exploitant l'intégralité du risque dit industriel sur l'évolution des dépenses de l'exploitation, et le risque commercial sur l'évolution des recettes de l'exploitation.

Le délégataire assure sa rémunération à partir des recettes commerciales de manière substantielle et d'une contribution forfaitaire fixée au début et pour toute la durée du contrat (à offre kilométrique constante et hors révision).

S'agissant des charges, le coût du personnel est un élément important. Sur ce volet social, la métropole reste vigilante quant au respect des obligations légales en matière de gestion du personnel dans le cadre des différentes conventions collectives qui régissent la profession au travers du cahier des charges. Elle choisit cependant de transférer ce risque vers un délégataire plutôt que de le conserver à travers une gestion par un opérateur interne.

Sur la base des éléments qui précèdent et dans un contexte budgétaire contraint, l'objectif Métropolitain de développer les transports publics, impose de jouer sur notamment trois leviers, une politique tarifaire volontariste, des coûts de production compétitifs, et une vitesse commerciale permettant de concurrencer la voiture particulière.

Il s'agit pour la Métropole d'obtenir les meilleurs services au meilleur coût. Il apparaît donc opportun, à l'échéance des contrats susvisés de mettre en concurrence les opérateurs sur le marché dans les meilleures conditions d'efficacité du service public.

La Métropole fait ainsi le choix de conserver une diversité d'opérateurs de transport et la possibilité d'utiliser chacun d'eux dans son domaine de pertinence, en veillant à pouvoir comparer en toute transparence les avantages des uns et des autres.

Dans le cas présent, le redécoupage des périmètres pertinents des bassins de mobilité du secteur Centre-Nord-ouest est également apparu opportun pour bénéficier d'économies d'échelles et de possibilité de réutilisation des moyens matériels, via le regroupement des contrats.

La Métropole escompte ainsi optimiser le contrôle, le suivi et la gestion des services autant que les coûts de production in fine obtenus, ces derniers n'étant cependant pas connus de manière certaine sur le nouveau périmètre, il est apparu opportun d'en transférer le risque dans le cadre d'une procédure avec négociation que seule la concession dans la forme d'une délégation de service public autorise. L'objectif in fine est un niveau élevé de qualité, de sécurité et d'accessibilité, d'égalité de traitement ainsi que la promotion de l'accès universel et des droits des usagers en matière de service de transport public de voyageurs sur tout le territoire.

Afin d'agir sur les leviers identifiés ci-avant pour réduire sensiblement les coûts, retrouver des marges de manœuvre et pouvoir ainsi financer le développement des transports publics, la délégation à un opérateur privé est apparue la solution la plus efficace à court et moyen terme.

Au regard des 4 critères développés ci-dessus la Métropole propose de recourir à une délégation de service public qui confie au délégataire la gestion de différents services de transport, la fourniture du parc de véhicules nécessaire à l'exploitation des lignes régulières devant assurer la transition énergétique, la gestion des pôles d'échange et parcs relais ainsi que la construction d'un dépôt pour le bassin de mobilité de Salon de Provence.

Ce choix est apparu après analyse le plus opportun pour assurer notamment un niveau élevé de qualité, de sécurité et d'accessibilité, l'égalité de traitement ainsi que la promotion de l'accès universel et des droits des usagers en matière de service de transport public de voyageurs.

Consistance des services attendus et orientations données par la Métropole

L'objectif de la Métropole en confiant à un délégataire l'exploitation technique et commerciale du service de transport est de proposer aux usagers des transports en commun un service moderne et attractif. L'exploitant répondra au programme de la Métropole dans un objectif d'amélioration constante et d'harmonisation de la qualité de service avec la garantie de la continuité du service public.

Objet et description de la mission d'exploitation :

La mission d'exploitation vise les services de transport urbains sur le périmètre de la Direction de Proximité Centre Nord-Ouest (réseaux des Bus de l'Etang et Libebus) étendu aux communes de Carry le Rouet, Châteauneuf les Martigues et Sausset les pins.

Le délégataire sera responsable de la bonne gestion du service qu'il assure seul. La mission d'exploitation du réseau que lui confie l'Autorité délégante met à la charge de l'exploitant :

- La responsabilité des opérations de transport des voyageurs y compris l'acquisition des véhicules dans le respect des dispositions relatives à la transition énergétique,
- L'entretien et la maintenance du parc relais de Salon de Provence et des pôles d'échange de Salon de Provence et de Vitrolles,
- La gestion du personnel,
- La relation commerciale et contractuelle avec les usagers,
- La gestion et la rémunération des dépositaires du réseau,
- Les obligations dues au titre de l'activité de transport urbain de voyageurs, aux administrations fiscales et sociales, ainsi qu'aux organismes spécialement dédiés aux différents contrôles de cette activité,
- La garde du matériel et la surveillance de l'état des biens mis à disposition par l'autorité délégante

Signé le 18 Juin 2019
Reçu au Contrôle de légalité le 08 juillet 2019

- L'entretien, la maintenance, les travaux de grosses réparations des installations et équipements nécessaires à l'exploitation et mis à disposition par l'autorité délégante à l'exclusion des poteaux d'arrêt et des abribus
- Le déménagement du dépôt des Estroublans à celui de l'Anjoly à Vitrolles
- La construction d'un dépôt sur le bassin de mobilité de Salon de Provence adapté à la transition énergétique et son aménagement
- L'aménagement, l'entretien et la maintenance des dépôts et des bâtiments annexes mis à disposition par l'autorité délégante à l'exception des travaux de grosses réparations et de gros entretien qui permettent de prolonger la durée de vie de ces biens immobiliers relevant du propriétaire,
- La gestion des espaces à usage commercial (boutiques mobilité)
- L'application du plan de maintenance des matériels roulants qu'il est chargé de fournir
- Le conseil technique et toute action de formation pour aider ou parfaire la maîtrise des services confiés,

Objet et consistance des services attendus

Dans l'objectif d'amélioration et d'optimisation du service l'Autorité Organisatrice structure son réseau afin de faciliter l'intermodalité aux usagers et d'inciter à l'usage des transports en commun. L'exploitant organise et propose des conditions de mise en œuvre des services de transport pour atteindre ces objectifs.

Les services de transport de voyageurs confiés sont notamment les suivants :

- Exploitation (gestion technique et commerciale), commercialisation et promotion des lignes régulières de transport urbain du réseau, internes au périmètre géographique
- Exploitation, commercialisation et promotion de la prestation de transport des scolaires internes au périmètre géographique du réseau,
- Exploitation, commercialisation et promotion de la prestation de transport à la demande y compris en soirée en fin de semaine, y compris la gestion de la centrale de réservation et des services de transport dédiés aux Personnes à Mobilité Réduite.

Le kilométrage prévisionnel du réseau délégué au démarrage de la convention est estimé environ 6 120 000 km/an en charge tenant compte de l'extension du périmètre géographique mais pas de l'intégration de certains circuits de transport scolaire actuellement exploités au travers d'accords cadre qui font l'objet de clauses de réexamen.

L'autorité organisatrice ambitionne d'adapter progressivement le réseau selon les principes d'organisation suivants :

- Hiérarchisation et optimisation des lignes et circuits scolaires
- Limitation des superpositions de services métropolitains
- Proposition de dessertes plus efficaces : trajets plus directs
- Développement des transports de proximité « innovants et interactifs »
- Proposition d'un transport à la demande plus performant et optimisé pour les secteurs peu denses
- Desserte adaptée vers les zones d'emplois
- Privilégier les lignes régulières pour le transport des scolaires
- Promouvoir un réseau respectueux de l'environnement

Des modifications ultérieures du réseau délégué et leurs conséquences financières et contractuelles seront gérées au travers des clauses de réexamen prévues à cet effet dans le projet de convention.

Signé le 18 Juin 2019
Reçu au Contrôle de légalité le 08 juillet 2019

En tant qu'Autorité Organisatrice, la Métropole privilégie une approche systémique de la mobilité sur son ressort territorial qui repose sur la mutualisation des outils existants comme le SAEIV (Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs) ou le système billettique qu'elle met à disposition du délégataire. Dans ce cadre les missions de ce dernier sont les suivantes :

- Réalisation des opérations d'installation et de câblage des systèmes embarqués mis à disposition,
- Entretien et maintenance de premier niveau des systèmes billettiques, d'exploitation et d'information des voyageurs mis à disposition,
- Contrôle des flux de fréquentation à l'aide du système billettique
- Prise en charge des interfaces nécessaires au transfert de l'ensemble de la topologie du réseau réalisée sur son outil de gestion et d'exploitation propre
- Financement, fourniture, entretien et maintenance des véhicules de transport public et élaboration d'un plan pluriannuel de renouvellement conforme aux dispositions de l'article 37 de la Loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte et du décret 2017-23 du 11 janvier 2017. Le nombre de véhicules nécessaires à l'exploitation du réseau délégué au démarrage de la concession est estimé à environ 192 véhicules (hors et circuits scolaires du bassin de mobilité de Salon de Provence).

Dans une logique de cohérence technique et fonctionnelle, d'autres prestations concourant à la mobilité des habitants sur le périmètre géographique susvisé sont confiées au délégataire. Elles sont les suivantes :

Gestion, entretien et maintenance (hors gros entretien et remplacement des bâtiments et infrastructures de voirie) des parkings relais et pôles d'échange situés sur le périmètre géographique du réseau défini ci-dessous soit :

- o pôles d'échanges de Salon-de-Provence et Vitrolles ;
- o parcs relais de Salon.

Et dans le cadre d'une clause de réexamen, cette mission pourra être étendue à des parkings relais supplémentaires dans des conditions financières établies sur le fondement d'un bordereau des coûts unitaires contractuel adapté aux différents types de parkings relais.

Information des voyageurs sur supports numériques (Borne d'information voyageurs et écrans) et physiques (poteaux d'arrêt, abribus et dans les P+R et pôles d'échanges) par la conception et la distribution des supports qui comprend l'information multimodale de tous les réseaux

Le délégataire aura la charge d'animer et rémunérer un réseau de dépositaires ainsi que 3 agences commerciales (boutiques mobilité) mise(s) à disposition par l'autorité délégante.

Dans le cadre d'une clause de réexamen, des services connexes seront présentés par le délégataire afin de répondre aux objectifs multimodaux de l'Autorité Organisatrice. Ces services connexes innovants tels que véhicules en libre-service, co-voiturage organisé, vélo en libre-service, Transport à la demande innovant pourront être développés progressivement selon un plan d'actions proposé.

La clause de réexamen encadrera les conditions financières de la mise en œuvre de ces services connexes sur le fondement de cadres de coûts individualisés pour lesquels toutes les composantes seront déterminées à l'exception des quantités.

La Métropole dans son rôle de facilitateur des déplacements et de promoteur du transport en commun pourra autoriser le délégataire, après accord expresse, à effectuer des activités annexes et accessoires dont notamment : le transport en commun des usagers lors des manifestations et événementiels organisées par les opérateurs publics ou privés en charge de l'animation des pôles culturels, sportifs ou touristiques implantés sur le périmètre géographique du réseau délégué.

D'une manière générale, le délégataire sera tenu d'assurer la continuité du service public de transports urbains, sauf en cas de force majeure. Il contribuera également aux objectifs de développement durable poursuivis par la Métropole.

Principales caractéristiques du contrat à passer

En application de l'article L1411-4 du Code Général des Collectivités Territoriales, le Conseil Métropolitain statue sur le choix de la délégation de service public au vu d'un rapport présentant les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire.

L'objet du contrat vise d'une manière générale l'exploitation des services de transport dans le respect des principes d'égalité de traitement des usagers et de continuité du service public de transports urbains sur le périmètre géographique visé.

Afin de répondre de manière efficiente aux besoins des usagers, le contrat d'exploitation qui sera passé avec le futur délégataire comporte un objectif d'optimisation du pilotage économique et de l'ajustement du service de transport urbain en continu.

Le contrat permettra de faire progresser les services délégués au fil des besoins et sur la durée du contrat grâce à des clauses de réexamen claires précises et non équivoques décrivant selon les services pressentis l'encadrement de leur rémunération sur le fondement exclusif des coûts définis initialement au contrat.

Pour atteindre les objectifs fixés par le contrat, l'exploitant conservant son autonomie de gestion aura toute latitude pour définir et mettre en œuvre à ses risques et périls les moyens appropriés, il contracte à cet égard une obligation de résultat doublée d'une obligation d'information et d'un devoir d'alerte vis-à-vis de l'Autorité délégante.

Pour contrôler cette obligation de résultat et préserver une relation partenariale, le contrat prévoira un système de mesure factuel de la performance selon des plans d'action établis dans une démarche globale « gagnant-gagnant ».

En particulier, et dans cet esprit, le contrat d'exploitation définira les mécanismes contractuels encadrant la mission du délégataire, les prestations mises à sa charge.

Durée du contrat d'exploitation :

La durée, eu égard aux investissements mis à la charge du délégataire est de 9 ans, à compter de la date d'entrée en vigueur du contrat. Une clause de réexamen spécifique prévoira les conditions dans lesquelles le contrat pourra se poursuivre au-delà de 9 ans dans la limite d'une année complémentaire.

Conditions financières et rémunération du délégataire :

Le délégataire se verra transférer le risque lié à l'exploitation du service.

Sa rémunération prendra principalement la forme d'un versement de l'autorité organisatrice :

- Tenant compte des obligations de service public qui lui sont imposées ;
- Basé sur un engagement ab initio de charges qui constituera le risque industriel supporté par le délégataire ;
- Minoré d'un engagement de recettes acquittées par les usagers sur lequel sera basé son risque commercial.

La délégataire s'engagera également sur les recettes annexes (amendes, publicité etc...).

La convention pourra prévoir des modalités de reversement des recettes à l'autorité organisatrice dans le cas où ces dernières dépasseraient les prévisions définies dans la convention, au-dessus d'un seuil et selon un taux définis contractuellement.

Elle pourra également prévoir un mécanisme d'intéressement basé sur la qualité du service, la fréquentation et l'évolution de la fraude.

Signé le 18 Juin 2019
Reçu au Contrôle de légalité le 08 juillet 2019

Les tarifs ainsi que les conditions d'évolution de ces tarifs seront fixés dans le contrat. Ces tarifs seront établis selon les principes suivants :

- Respect du principe d'égalité de traitement des usagers devant le service public,
- Convergence Métropolitaine progressive
- TVA à taux intermédiaire à la mise en service du contrat
- Compensation des tarifs sociaux
- Chambre de compensation qui encadre et définit les mécanismes de répartition des recettes entre la métropole et ses opérateurs de mobilité.

- **Clauses de réexamen**

La convention comprendra plusieurs clauses de réexamen permettant de faire évoluer au cours de la concession les caractéristiques des prestations à assurer ou les conditions d'exécution de la convention.

En première approche, il est prévu des clauses de réexamen portant sur :

- La prolongation d'un an de la durée de la convention
- L'évolution des tarifs dans le cadre de l'harmonisation des tarifs des réseaux de transports gérés par la Métropole non encore définie
- L'évolution du réseau délégué
- L'intégration éventuelle de circuits scolaires
- L'évolution du réseau suite à la mise en œuvre progressive du Réseau Express Métropolitain et l'intégration éventuelle des lignes « Le Car »
- L'évolution de la composition du parc de véhicules, pour permettre l'utilisation de véhicules de type hybride, électrique, fonctionnant au gaz naturel et non affectés au départ dans la délégation ou encore pour répondre à une évolution importante de la fréquentation
- L'exploitation de nouveaux parkings-relais
- La mise en œuvre expérimentale ou pérenne de services connexes et innovants tels que le covoiturage intégré, l'autopartage, des véhicules et vélos en libre-service et des navettes autonomes
- La modification des conditions d'exploitation du pôle d'échange de Vitrolles dans le cadre d'une éventuelle reconfiguration ;
- L'exploitation de la liaison en site propre entre la gare SNCF de Vitrolles – Airbus hélicoptères et l'Aéroport Marseille Provence en mode routier ou par câble.

Ces clauses seront claires, précises et sans équivoque et seront encadrées financièrement pour permettre leur mise en œuvre effective dans un cadre financier préétabli.

Conditions d'exécution du service :

Le délégataire devra prendre toutes les assurances nécessaires pour couvrir l'ensemble des responsabilités dont il a la charge au regard des missions qui lui seront confiées et en produira copie à l'autorité délégante.

L'autorité délégante remettra au délégataire un ensemble de biens meubles et immeubles affectés à la délégation selon un inventaire mis à jour qui sera préalablement communiqué aux candidats puis revu de façon contradictoire avec l'attributaire de la délégation.

Cet inventaire mis à jour annuellement, comportera notamment :

- Le dépôt de Vitrolles ainsi que ses équipements indissociables tels que les équipements lourds de l'atelier de maintenance (ponts élévateurs, station carburant Gazole, station lavage, recyclage, extracteur gaz d'échappement, distributeurs charge rapide GNV et distributeurs et perches équipant les quais pour un rechargement en GNV en charge lente...),

- Le matériel billettique, logiciels et équipements embarqués, terminaux de travail et ordinateur,
- Le SAEIV, logiciels, équipements embarqués et ordinateurs,
- Les sanitaires au terminus des lignes,
- Le parking relais de Salon de Provence et les pôles d'échanges de Salon de Provence et Vitrolles
- Les boutiques mobilité (Marignane, Salon de Provence, Vitrolles).

Le délégataire devra se doter de l'ensemble des autres moyens matériels nécessaires à l'exécution des prestations qui lui sont confiées et notamment du matériel roulant. Il devra en outre assurer le déménagement du dépôt des Estroublans vers le nouveau dépôt situé à l'Anjoly à Vitrolles. Il aura également à sa charge l'aménagement de ce nouveau dépôt.

A l'issue de la construction du dépôt du bassin de mobilité de Salon de Provence, le délégataire prendra aussi à sa charge l'aménagement et assurera le déménagement.

Il devra également faire son affaire du remisage des véhicules, en sus des dépôts mis à sa disposition par l'autorité délégante.

Le délégataire fera son affaire de l'éventuelle reprise du personnel actuellement affecté à l'exploitation des services qui lui sont confiés selon les dispositions légales applicables. Il devra par ailleurs s'engager à affecter à l'exécution des prestations qui lui sont confiées l'ensemble du personnel nécessaire, que ce personnel soit repris du précédent exploitant ou issu de nouveaux recrutements.

Relations avec les usagers :

Les relations entre les usagers et le délégataire seront définies dans le règlement de transport urbain métropolitain.

Il sera contractuellement prévu des dispositifs d'information en direction des usagers.

Société dédiée :

Afin de permettre le contrôle des comptes de la délégation de service public, le délégataire retenu constituera une société dédiée au service public délégué pour l'exécution du contrat d'exploitation.

Rôle de l'autorité délégante :

La Métropole, autorité délégante, en sa qualité d'Autorité Organisatrice de la Mobilité Durable sur son ressort territorial au sens des articles L.1231-1, L.1231-8 et L. 1231-14 à L. 1231-16 du Code des Transports et en application de l'article 18 de la NOTRe décide de confier par voie de concession, le service public de transport urbain sur le périmètre de la Direction de Proximité Centre Nord-Ouest – réseaux Bus de l'Etang et Libebus et étendu aux communes de Carry le Rouet, Sausset les Pins et, Châteauneuf les Martigues à un ou des opérateurs privé(s) après publicité et mise en concurrence conformément à l'ordonnance 2016-65 et au décret n° 2016-86 du 1^{er} février 2016 pris pour son application.

La Métropole conservera un droit d'information et de contrôle permanent du service concédé, qui s'exercera notamment au travers du rapport prévu à l'article L.3131-5 du Code de la Commande Publique.

Des sanctions (pénalités, résiliation, mise en régie) seront prévues par le contrat pour assurer le respect des obligations du délégataire.

Conformément à l'article L.3131-5 du Code de la Commande Publique, le délégataire produira chaque année un rapport comportant notamment les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution du contrat de concession et une analyse de la qualité des ouvrages ou des services. Le

contrat de concession à passer prendra toutes dispositions pour que ce rapport permette en outre d'apprécier les conditions d'exécution du service tant en quantité qu'en qualité.

Dans un souci constant de la continuité du service de transports publics de voyageurs, quelles que soient les circonstances (grèves, manifestations, pics de pollution...) la Métropole dans son rôle d'Autorité Organisatrice veillera à ce qu'une offre de transport soit mise en place le cas échéant aux frais et risques de l'exploitant défaillant.

A l'impératif de continuité du service public s'ajoute celui de son efficacité, de son efficience et de sa qualité.

Ainsi, l'autorité délégante s'est dotée des moyens d'assurer un suivi financier et technique lui permettant de procéder à des contrôles directs, grâce auxquels les deniers publics seront mieux gérés et les besoins des usagers satisfaits de manière plus efficiente. L'autorité délégante suivra les indicateurs techniques et financiers, via des agents dûment mandatés par ses soins ou par un organisme tiers.

La délégation de l'exploitation du service de transport public permettra également à la Métropole de développer des démarches répondant aux exigences du développement durable notamment sur la dimension environnementale (limitation des émissions de gaz à effet de serre...).

Pour ce faire, la Métropole sensible aux innovations entend apporter sa contribution notamment au travers d'expérimentations que le contrat à passer prévoira d'opérer, comme à titre d'exemple la desserte du 1^{er} ou dernier kilomètre le cas échéant via des véhicules autonomes...

5/ Principales modalités de consultation

La procédure de consultation sera organisée dans le cadre des nouvelles dispositions du code de la commande publique et du Code général des collectivités territoriales.

La procédure retenue sera une procédure ouverte, impliquant que les candidats déposent en même temps leur candidature et leur offre.

Cette consultation fera l'objet de l'insertion d'un avis d'appel public à la candidature dans les publications suivantes :

- Journal officiel de l'Union européenne (JOUE),
- Bulletin officiel des annonces de marchés publics (BOAMP),
- Une revue spécialisée dans les services de transport urbains

Les entreprises intéressées seront invitées à retirer un dossier qui comprendra principalement :

- un règlement de candidature.
- un projet de contrat et ses annexes décrivant les caractéristiques quantitatives et qualitatives des prestations ainsi que les exigences de la future délégation ;
- un document programme.

Les données de base de la consultation seront celles définies au projet de contrat et, en particulier, les prestations et conditions de tarification qui y seront spécifiées.

Telles sont les raisons qui nous incitent à proposer au Conseil de Territoire de prendre la délibération ci-après :

Le Conseil de Territoire Marseille Provence,

Vu

- La loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles ;
- La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République ;
- Le décret n° 2015-1085 du 28 août 2015 portant création de la Métropole Aix-Marseille-Provence ;

Signé le 18 Juin 2019
Reçu au Contrôle de légalité le 08 juillet 2019

- Le décret n° 2015-1520 du 23 novembre 2015 portant fixation des limites des territoires de la Métropole Aix-Marseille-Provence ;
- Le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment l'article L. 5218-7 ;
- Le procès-verbal de l'élection de Monsieur Jean MONTAGNAC en qualité de Président du Conseil de Territoire Marseille Provence du 13 Juillet 2017 ;
- La délibération du Conseil de la Métropole Aix-Marseille-Provence n° HN 056-187/16/CM du 28 avril 2016 portant délégation de compétences du Conseil de la Métropole au Conseil de Territoire Marseille Provence.
- La lettre de saisine de la Présidente de la Métropole

OUI LE RAPPORT CI-DESSUS,

Entendues les conclusions du rapporteur,

CONSIDERANT

- Que le Conseil de Territoire de Marseille Provence doit émettre un avis sur ce projet de délibération

DELIBERE

Article unique :

Le Conseil de Territoire Marseille Provence émet un avis favorable sur ce projet de délibération.

Cette proposition mise aux voix est adoptée.

Certifié Conforme,
Le Président du Conseil de Territoire
Marseille Provence

Jean MONTAGNAC

Signé le 18 Juin 2019
Reçu au Contrôle de légalité le 08 juillet 2019