

2011_A121

OBJET : Aménagement du Territoire - Délégation de Service Public pour l'exploitation du réseau de transports publics urbains Aix-en-Bus et l'exploitation et le gardiennage de parcs relais - Approbation du choix du délégataire

Le 13 juillet 2011 à 16 heures, le Conseil de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix s'est réuni en session ordinaire à Saint-Cannat sur la convocation qui lui a été adressée par Madame le Président de la Communauté d'Agglomération le 7 juillet 2011, conformément à l'article L 5211-1 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Etaient Présents :

JOISSAINS MASINI Maryse, Président - AGARRAT Henri - AGOPIAN Jacques - ALBERT Guy - ARNAUD Christian - BABULEAUD Jean-Pierre - BARBAT BLANC Odile - BARRET Guy - BELLUCCI Angélique - BLAIS Jean-Paul - BONFILLON Jean - BORDET André - BOULAN Michel - BOUTILLOT Guy - BOYER Michel - BRAMI Helliot - BUCCI Dominique - BUCKI Jacques - BURLE Christian - CANAL Jean-Louis - CASSAN René - CATELIN Mireille - CHARDON Robert - CHARRIN Philippe - CHAZEAU Maurice - CHEVALIER Eric - CHORRO Jean - CRISTIANI Georges - DAVENNE Chantal - DELOCHE Gérard - DEMENGE Jean - DEVAUX Pierre - DEVESA Brigitte - DI CARO Sylvaine - DRAOUZIA Fatima - DUCATEZ CHEVILLARD Christine - DUFOUR Jean-Pierre - DUPERREY Lucien - FERAUD Jean-Claude - GACHON Loïc - GARÇON Jacques - GERACI Gérard - GERARD Jacky - GROSDÉMANGE Gérard - GUEZ Daniel - GUINDE André - GUINIERI Frédéric - JOISSAINS Sophie - JOUVE Mireille - LAFON Henri - LAGIER Robert - LECLERC Jean-François - LEGIER Michel - LICCIA Marcel - LOUIT Christian - MARTIN Richard - MAURET Jacques - MAURICE Jany - MONDOLONI Jean-Claude - MOUGIN Jacques - MOYA Patrick - MUSSET Alain - NICOLAOU Jean-Claude - OLLIVIER Arlette - ORCIER Annie - PAOLI Stéphane - PATOT Gérard - PERRIN Jean-Claude - PIERRON Liliane - PIN Jacky - PIZOT Roger - POITOU Frédéric - RENAUDIN Michel - RIVET-JOLIN Catherine - ROUARD Alain - ROUSSEL Jacques - SAEZ Jean-Pierre - SANGLINE Bruno - SICARD DESNUELLE Marie-Pierre - SILVESTRE Catherine - SUSINI Jules - TAULAN Francis - TERME Françoise - TONIN Victor - TRINQUIER Noëlle - VALETA Marie-José - VILLEVIEILLE Robert

Etai(en)t excusé(s) et suppléé(s) :

CURINIER Erick suppléé par BUCHAUT Romain - GOUIRAND Daniel suppléé par CHALLIER Antoinette - GOURNES Jean-Pascal suppléé par SANTINI Joseph-Marie - MEDVEDOWSKY Alexandre suppléé par SKRIVAN Fleur - PORTE Henri-Michel suppléé par MENGEAUD Julien - VEYRUNES Bernard suppléé par DUNE Marie-Line - MOINE Anne suppléée par VERRIER Mireille -

Etai(en)t excusé(es) avec pouvoir donné conformément aux dispositions de l'article L. 2121-21 du Code Général des Collectivités Territoriales :

AMIEL Michel donne pouvoir à BUCCI Dominique - BERNARD Christine donne pouvoir à TERME Françoise - BONTHOUX Odile donne pouvoir à DRAOUZIA Fatima - BRAMOULLÉ Gérard donne pouvoir à TONIN Victor - BRUNET Danièle donne pouvoir à SICARD DESNUELLE Marie-Pierre - CONTE Marie-Ange donne pouvoir à BELLUCCI Angélique - DAGORNE Robert donne pouvoir à BURLE Christian - DE PERETTI François-Xavier donne pouvoir à DEVESA Brigitte - DECARA Yannick donne pouvoir à PAOLI Stéphane - DELAVET Christian donne pouvoir à DUPERREY Lucien - DESCLOUX Odette donne pouvoir à AGARRAT Henri - DILLINGER Laurent donne pouvoir à SILVESTRE Catherine - FENESTRAZ Martine donne pouvoir à TAULAN Francis - FERAUD Pierre donne pouvoir à BABULEAUD Jean-Pierre - GALLESE Alexandre donne pouvoir à DI CARO Sylvaine - HAMARD OULMI Nadira donne pouvoir à DUVATEZ CHEVILLARD Christine - JAUME Emmanuelle donne pouvoir à MAURET Jacques - JONES Michèle donne pouvoir à DELOCHE Gérard - LONG Danielle donne pouvoir à DEVAUX Pierre - MANCEL Joël donne pouvoir à BOUTILLOT Guy - MARTIN Régis donne pouvoir à GROSDÉMANGE Gérard - MATAS Henri donne pouvoir à GARÇON Jacques - MERGER Reine donne pouvoir à GERACI Gérard - MERSALI Malik donne pouvoir à RENAUDIN Michel - MICHEL Marie-Claude donne pouvoir à MODOLONI Jean-Claude - MORBELLI Pascale donne pouvoir à GACHON Loïc - PELLENC Roger donne pouvoir à LAFON Henri - PERRIN Jean-Marc donne pouvoir à JOISSAINS Sophie - ROUGIER Jacques donne pouvoir à ALBERT Guy - ROVARINO Isabelle donne pouvoir à LICCIA Marcel - SANTAMARIA Danielle donne pouvoir à RIVET JOLIN Catherine - SLISSA Monique donne pouvoir à PATOT Gérard -

Etai(en)t excusé(es) sans pouvoir :

AMAROUCHE Annie - AREZKI Alain - BAUTZMANN Marcel - BENON Charlotte - CIOT Jean-David - FILIPPI Claude - FOUQUET Robert - GARCIA Daniel - GARNIER Eliane - GASCUEL Jean - GROSSI Jean-Christophe - LARNAUDIE Patricia - MALLET Raymond - MICHEL Claude - MOHAMMEDI Amaria - NELIAS Mireille - POTIE François - VENEL Gérard

Secrétaire de séance : Stéphane PAOLI

Monsieur Jean CHORRO donne lecture du rapport ci-joint.



OBJET : Aménagement du Territoire - Délégation de Service Public pour l'exploitation du réseau de transports publics urbains Aix-en-Bus et l'exploitation et le gardiennage de parcs relais - Approbation du choix du délégataire

Vote sur le rapport

Inscrits	144
Votants	124
Abstentions	5
Blancs et nuls	0
Suffrages exprimés	119
Majorité absolue	60
Pour	119
Contre	0
Ne prennent pas part au vote	2

Etai(en)t présent(s) et ont voté contre :

Néant

Etai(en)t excusé(s) et ont voté contre :

Néant

Etai(en)t présent(s) et se sont abstenus :

AGOPIAN Jacques - DAVENNE Chantal - DEVESA Brigitte - SKRIVAN Fleur

Etai(en)t excusé(s) et se sont abstenus :

DE PERETTI François-Xavier

Messieurs Jacky GERARD et André GUINDE ne prennent pas part au vote.

Après en avoir délibéré, le Conseil de Communauté adopte à l'unanimité des suffrages exprimés le rapport ci-joint et le transforme en délibération.

Ont signé le Président et les membres du Conseil présents



Acte rendu exécutoire par transmission

En Sous-préfecture d'Aix-en-Provence

Le

20 JUL. 2011

BORDEREAU D'ENVOI
Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix
à
M. le Sous-préfet d'Aix-en-Provence

2 actes transmis le 20/07/2011

DIRECTION : Cellule Assemblées – C. BARTE – 04 88 78 88 15

OBJET : DELIB08TRANS

DATE DE L'ACTE : 13/07/2011

N° DE L'ACTE : 2011_A121

SOUS - PREFECTURE
AIX EN PROVENCE

20 JUL. 2011

COURRIER ARRIVE

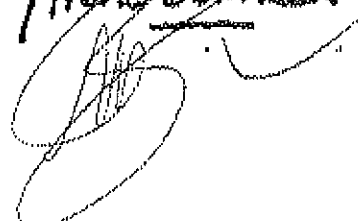
Détails :

- I. **Délibération du Conseil de Communauté et ses annexes**
- II. **Pièces relatives au déroulement de la procédure**
 - Avis du Comité Technique Paritaire
 - Avis de la Commission Consultative des Services Publics Locaux
 - Délibération statuant sur le principe de délégation de service Aix-en-Bus
 - Avis d'appel public à la concurrence + avis d'appel public à la concurrence rectificatif
 - Document programme
 - PV de la Commission de Délégation de Service Public dressant la liste des candidats admis à concourir
 - PV de la Commission de Délégation de Service Public relatif à l'ouverture des plis
 - Rapport d'analyse des offres
2. **Convention de délégation de service public ayant pour objet l'exploitation du réseau de transport public Aix-en-Bus et l'exploitation et le gardiennage de parc relais**
 - Annexe 1- Consistance des services de TC
 - Annexe 2- Fonctionnement des services de TAD
 - Annexe 3- Plan des lignes
 - Annexe 4- Liste des points d'arrêts du réseau délégué
 - Annexe 5- Liste des dépositaires
 - Annexe 6- Modalités de calcul des bonus / malus
 - Annexe 7- Liste des sous-traitants et détail des prestations à sous-traiter
 - Annexe 8- Plan de formation chiffré
 - Annexe 9- Plan d'information chiffré
 - Annexe 10- Plan marketing / commercial
 - Annexe 11- Plan environnemental proposé
 - Annexe 12- Plan de continuité des transports et modalités de remboursement
 - Annexe 13- Description de l'organisation générale du candidat
 - Annexe 14- Inventaire A
 - Annexe 15- Inventaire B
 - Annexe 16- Règlement intérieur et charte d'accueil des usagers
 - Annexe 17- Dispositif d'études
 - Annexe 18- Convention d'assistance au sein du groupe
 - Annexe 19- Détail des unités d'œuvre par ligne
 - Annexe 20- Compte d'exploitation prévisionnel (20A) et mémo financier (20B)
 - Annexe 21- Programme d'investissements
 - Annexe 22- Tableau de ratios économiques et financiers
 - Annexe 23- Grille tarifaire et catégories d'ayant-droit
 - Annexe 24- Contrat de maintenance des équipements billettiques et descriptif du système billettique
 - Annexe 25- Echancier prévisionnel de réalisation des aménagements à la charge de l'autorité délégante
 - Annexe 26- Cadre du compte-rendu annuel
 - Annexe 27- Cadre du tableau de bord mensuel
 - Annexe 28- Garanties
 - Annexe 29- Annexe relative aux pénalités
 - Annexe 30- Valeurs de références des indices entrant dans le calcul de la formule de révision
 - Annexe 31- Mesures de sécurité des usagers
 - Annexe 32- Entretien / maintenance des matériels roulants
 - Annexe 33- Programmation de mise en œuvre du nouveau réseau

OBJET : DELIB01INSTITUTION

DATE DE L'ACTE : 13/07/2011

N° DE L'ACTE : 2011_A123

Mme BELARD


CONSEIL DU 13 JUILLET 2011

Rapporteurs : Monsieur Jean CHORRO
Monsieur Jean-Louis CANAL

Objet : Délégation de service public pour l'exploitation du réseau de transports publics urbains Aix-en-Bus et l'exploitation et le gardiennage de parcs relais. Approbation du choix du délégataire.
Décision du Conseil

Mes Chers Collègues,

La convention de délégation de service public relative à l'exploitation du réseau de transports publics urbains « Aix-en-Bus » arrive à échéance le 31 décembre 2011.

Par délibération du 25 février 2010, a été approuvé le principe de gestion déléguée de l'ensemble du réseau actuel d'Aix-en-Provence en y ajoutant les lignes régulières d'Eguilles et de Venelles, des lignes scolaires, les Diablines, et enfin, les parcs relais existants et à venir.

Au terme de la procédure de consultation, il apparaît que la société KEOLIS a produit la meilleure offre au regard des critères de jugement des offres énoncés dans le règlement de la consultation.

Il vous est proposé d'attribuer la gestion de ce service public au candidat KEOLIS et d'approuver la convention de délégation de service public et ses annexes relatives à la bonne gestion du réseau de transports publics urbains.

I- RAPPEL DE LA PROCEDURE

Par convention de Délégation de Service Public en date du 28 juin 1999, prenant effet au 1er juillet 1999 et arrivant à expiration le 30 juin 2011, la Ville d'Aix-en-Provence a confié au groupement constitué de la société Autobus Aixois (mandataire) et de la RDT 13 la gestion du réseau de transports publics urbains « Aix-en-bus ».

Cette convention a été transférée le 1er janvier 2001 à la Communauté du Pays d'Aix, en sa qualité d'Autorité Organisatrice des Transports Urbains.

Par délibération n°2010A028 du 25 février 2010, après avis du Comité technique paritaire du 20 novembre 2009 et de la commission consultative des services publics locaux du 19 février 2009, le Conseil Communautaire a approuvé le principe du renouvellement de la gestion déléguée du service public de transports.

A cette occasion, le Conseil Communautaire a approuvé les modalités d'exploitation du futur réseau et le nouveau périmètre de la délégation de service public.

Pour mémoire, le périmètre géographique de la délégation de service public comprend les communes d'Aix-en-Provence, du Tholonet et de Saint Marc Jaumegarde.

D'autres services de transport public et services annexes, mis en oeuvre depuis 2001, font l'objet d'une intégration dans la future DSP :

Ces services concernent :

- Les services scolaires de Luynes, Les Milles, La Duranne, La Granettes et Puyricard ;
- La ligne spéciale les Diablines qui dessert en navettes électriques le centre historique d'Aix en Provence ;
- La ligne régulière desservant Venelles ;

- La ligne régulière desservant Eguilles ;
- L'exploitation et le gardiennage des parcs-relais existants : le Krypton au Sud, les Hauts de Brunet au Nord et Route des Alpes.

Chacun de ces services sera assuré par le nouveau délégataire à l'expiration des marchés qui les régissent actuellement.

Enfin, de nouveaux services sont d'ores et déjà prévus, à savoir l'exploitation de parcs relais supplémentaires, tels que Malacrida et l'extension du parc relais le Krypton (passage de 300 à 900 places).

En revanche, le périmètre de la future délégation de service public ne comprend pas la construction ni l'exploitation de la gare routière centrale d'Aix en Provence et ne comprend pas non plus l'exploitation du pôle d'échanges de Plan d'Aillane

Il avait été en outre prévu dans cette délibération :

- que la durée de la future délégation de service public serait comprise entre 7 et 9 ans ;
- que le nouveau délégataire s'engagerait à fournir tous les biens nécessaires à l'exploitation des services, ce qui inclut notamment le matériel roulant au titre des biens propres, la CPA souhaitant disposer de véhicules conformes aux normes d'accessibilité et environnementales actuelles et à venir ;
- qu'il construirait un ou plusieurs dépôts destinés à accueillir l'ensemble des matériels roulants qui reviendront à la CPA en fin de convention au titre des biens de retour ;

Un avenant n°5 à la convention de DSP a été conclu par lequel l'actuel exploitant acceptait de mettre ses dépôts à disposition du futur délégataire à compter de la date de commencement de la future convention jusqu'à la date prévisionnelle d'entrée en fonction du nouveau dépôt, moyennant le versement d'un loyer au prix du marché.

- qu'il s'engagerait à assurer et à rechercher un niveau de qualité de service le plus élevé possible, qui doit résulter notamment de :

- la formation des conducteurs de bus,
- la ponctualité des bus,

- la propreté des véhicules,
- l'information des voyageurs à bord des véhicules et aux points d'arrêts,
- la sécurité des usagers (vidéosurveillance),
- la gestion des réclamations et l'accueil de la clientèle.

- qu'il consacrerait annuellement un budget destiné à la mise en œuvre de la politique marketing et commerciale du réseau.

La CPA a ainsi engagé une procédure de délégation de service public (DSP) conformément aux dispositions des articles L.1411-1 et suivants et R.1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales afin de pourvoir au renouvellement de cette DSP.

Pour l'accompagner dans la conduite de la procédure, des négociations et de l'analyse des offres, la C.P.A. s'est adjoint le concours d'assistants à maîtrise d'ouvrage sur le plan technique, financier et juridique.

Un avis d'appel public à candidatures a été adressé le 14 avril 2010 aux organes de publications suivants : JOUE/BOAMP/VILLE RAIL ET TRANSPORTS, suivi d'un avis rectificatif le 26 mai 2010.

La date de clôture de réception des candidatures avait été fixée au 4 juin 2010. La Commission de délégation de service public, réunie le 7 juin 2010, a procédé à l'ouverture des candidatures, puis, conformément aux dispositions de l'article L 1411-1 CGCT, a décidé le 25 juin de retenir les cinq entreprises candidates, à savoir :

- KEOLIS
- SUMA
- CAR POSTAL
- AUTOBUS AIXOIS / RDT13
- CORPORATION FRANCAISE DES TRANSPORTS

La CPA a ensuite adressé le 23 novembre 2010 à l'ensemble des candidats retenus, les documents définissant les caractéristiques quantitatives et qualitatives des prestations et les conditions de tarification des usagers. La date de remise des offres a été arrêtée au 22 février 2011 à 16h00, puis reportée au 9 mars 2011.

Le 16 mars 2011 la Commission de Délégation de service public s'est réunie pour ouvrir les deux plis reçus dans les délais et à cette occasion, a accepté la modification de la candidature du candidat AUTOBUS AIXOIS/RDT13 en application de l'article 6.5 du règlement de la consultation.

Le 15 avril 2011, la Commission de Délégation de service public émettait l'avis d'engager les négociations avec les candidats AUTOBUS AIXOIS et KEOLIS.

La phase de négociations était engagée le 19 avril 2011 par l'envoi de questions écrites à chacun des candidats devant leur permettre de préciser leur offre et éventuellement la modifier.

Les réponses des candidats ont été fournies le 02 mai 2011.

Deux séances de négociations orales furent conduites par MM. Jean CHORRO et Jean Louis CANAL, délégués à cette fin, avec chacun des candidats, dans des conditions de déroulement strictement équivalentes :

- Le 10 et le 24 mai pour AUTOBUS AIXOIS donnant lieu à des réponses écrites respectivement parvenues le 23 mai et 31 mai 2011.
- Le 13 et le 27 mai pour KEOLIS donnant lieu à des réponses écrites respectivement parvenues le 24 mai et 3 juin 2011.

II - ANALYSE ET CRITERES DE JUGEMENT DES OFFRES

Les critères de jugement des offres étaient fixés à l'article 9 du règlement de consultation :

« Pour attribuer la délégation de service public au candidat qui a présenté l'offre économiquement la plus avantageuse, la Communauté du Pays d'Aix jugera les offres selon les critères suivants, hiérarchisés par ordre décroissant et précisés comme suit :

1. Critère financier, apprécié au regard des sous critères suivants :

- Moindre recours aux deniers publics jugé au travers du coût global constitué notamment de la contribution forfaitaire ;
- Cohérence et pertinence du compte d'exploitation prévisionnel ;

2. Critère technique, apprécié au regard des sous critères suivants :

- Pertinence de l'analyse du candidat sur le scénario de restructuration du réseau Aix-en-Bus contenu dans l'offre ;
- Performance de la politique commerciale et marketing visant à augmenter les recettes et le nombre d'usagers et de voyages annuels, appréciée au regard des éléments demandés dans les annexes 10 et 17 à la convention de DSP ;
- Performance environnementale, appréciée au regard des éléments demandés dans l'annexe 11 à la convention de DSP ;
- Pertinence des outils et démarches permettant d'apprécier la performance en termes de fréquence et de régularité du service, appréciée au regard des éléments demandés au point II de l'annexe 1 à la convention de DSP ;
- Performance en termes d'information des usagers, appréciée au regard des éléments demandés dans l'annexe 9 à la convention de DSP ;
- Performance en termes de sécurité des usagers, appréciée au regard des éléments demandés dans l'annexe 31 à la convention de DSP ;
- Performance de l'entretien / maintenance des matériels roulants, appréciée au regard des éléments demandés dans l'annexe 32 à la convention de DSP
- Performance en terme de formation du personnel afin d'optimiser la qualité du service offert à la clientèle, appréciée au regard des éléments demandés dans l'annexe 8 à la convention de DSP. »

III - SYNTHESE ET PROPOSITION DE CHOIX DU DELEGATAIRE

Les motifs détaillés de choix du délégataire découlant de l'application des critères et l'économie générale du contrat figurent en annexe du présent rapport.

Le classement des offres des deux candidats selon chacun des critères indiqués dans le règlement de consultation est indiqué dans le tableau ci-dessous :

	Autobus Aixois	Kéolis
Critères financiers		1er
Moindre recours aux deniers publics		1er
Cohérence et pertinence du compte d'exploitation	ex-æquo	ex-æquo
Critères techniques	ex-æquo	ex-æquo
Restructuration du réseau de bus	ex-æquo	ex-æquo
Politique commerciale et marketing	ex-æquo	ex-æquo
Performance environnementale	1er	
Fréquence et régularité des services	ex-æquo	ex-æquo
Information des usagers		1er
Sécurité des usagers		1er
Maintenance des matériels roulants	ex-æquo	ex-æquo
Formation du personnel	1er	

Vis-à-vis des critères financiers, qui sont prépondérants, l'offre de Kéolis est meilleure que celle des Autobus Aixois en ce qu'elle permet un moindre recours aux deniers publics.

Hors CET et taxe sur les salaires, le coût global pour la Communauté du Pays d'Aix est de 24 182 k€ dans l'offre des Autobus Aixois contre 22 967 k€ dans l'offre de Kéolis.

L'écart s'élève à 1 215 k€ par an en moyenne annuelle, soit 9 720 k€ sur la durée du contrat.

Vis-à-vis des critères techniques, les offres sont classées ex-æquo sur les sous-critères relatifs à la restructuration du réseau de bus, la politique

commerciale et le marketing, les outils permettant de mesurer la fréquence et la régularité des services et la maintenance des matériels roulants.

L'offre des Autobus Aixois est supérieure sur les sous-critères relatifs aux performances environnementales et la formation du personnel, mais celle de Kéolis est supérieure sur les sous-critères relatifs à l'information et la sécurité des usagers.

L'analyse réalisée avec le concours des assistants à maîtrise d'ouvrage conduit à vous proposer de retenir l'offre présentée par KEOLIS au regard de l'ensemble des critères.

Visas :

Vu les articles L.1411-1 et suivants et R.1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu l'avis du Comité Technique Paritaire du 20 novembre 2009 ;

Vu l'avis de la Commission Consultative des Services Publics Locaux du 19 février 2010 ;

Vu la délibération n° 2010-A028 du Conseil Communautaire du 25 février 2010 ;

Vu l'avis de la Commission de délégation de service public du 7 juin 2010 ;

Vu l'avis de la Commission de délégation de service public du 25 juin 2010 ;

Vu l'avis de la Commission de délégation de service public du 16 mars 2011 ;

Vu l'avis de la Commission de délégation de service public du 15 avril 2011 ;

Vu la présentation de l'économie générale du contrat ci-annexée ;

Vu la présentation des motifs du choix du délégataire ci-annexée ;

Vu le projet de convention de délégation du service public ;

Vu l'envoi le 24 juin 2011 du rapport de synthèse, du procès-verbal de la CDSP du 25 juin 2010 relatif à la recevabilité et à la sélection des candidatures, du procès-verbal de la CDSP du 15 avril 2011 relatif au choix des candidats admis à négocier, le rapport relatif aux motifs du choix du délégataire, la présentation de l'économie générale du contrat, la convention de délégation de service public et ses annexes ;

Dispositif :

Au vu de ce qui précède, je vous demande, Mes chers collègues, de bien vouloir :

- **APPROUVER** la convention de délégation de service public pour l'exploitation du réseau de transports publics urbains et l'exploitation et la gestion de parcs relais,
- **APPROUVER** le choix du candidat KEOLIS comme titulaire de la convention de délégation de service public visée ci-dessus,
- **AUTORISER** Madame le Président ou son représentant à signer la convention de délégation de service public visée ci-dessus ainsi que tous les documents afférents.

Affaire N°1

**DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION DU RESAU DE
TRANSPORT PUBLIC URBAIN D'AIX EN PROVENCE**

PROCES VERBAL DE LA COMMISSION DE DELEGATION DES SERVICES PUBLICS
du Vendredi 15 avril 2011 à 11h

CHOIX DE LA CDSP SUR LES CANDIDATS ADMIS À NÉGOCIER

ETAIENT PRESENTS :

MEMBRES AVEC VOIX DELIBERATIVE :

Président :

- Mme Maryse JOISSAINS-MASINI, Présidente
de la Communauté d'Agglomération du Pays
d'Aix en Provence

Représentants du Président :

M. Gérard BRAMOULLÉ (Aix)
Vice- Président de la CPA
M. Maurice CHAZEAU (Aix)
Conseiller Communautaire
Christian BURLE (Peynier)
Vice- Président de la CPA

Titulaires :

- M. Joël MANCEL (Beaurecueil)
Vice-Président de la CPA

- M. Robert LAGIER (Meyreuil)
Vice-Président de la CPA

- M. Jean-Pierre DUFOUR (St-Estève Janson)
Vice-Président de la CPA

- M. Jean-Pierre BABULEAUD (Venelles)
Conseiller Communautaire

- M. Patrick MOYA (Bouc Bel Air)
Mirabeau) Conseiller Communautaire
Communautaire

Suppléants (1) :

M. Richard MARTIN (Cabriès)
Vice-Président de la CPA

Mme Anne MOINE (ROGNES)
Conseillère Communautaire

Mme Nadira HAMARD OULMI (Pertuis)
Conseillère Communautaire

M. Marcel LICCIA (Vitrolles)
Conseiller Communautaire

Dominique BUCCI (Les Pennes
Conseiller

**(1) Un suppléant n'a voix délibérative qu'en l'absence du titulaire. N'importe quel
suppléant peut remplacer n'importe quel titulaire.**

**Membres désignés par délibération n° 2009-A145 du Conseil Communautaire du 29
juillet 2009.**

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU PAYS D'AIX-EN-PROVENCE

Hôtel de Boadès - 8, place Jeanne d'Arc - CS 40868 - 13626 Aix-en-Provence Cedex 1

Tél : 04 42 93 85 85 - Fax : 04 42 93 85 86 - SIRET : 241 300 276 000 29 - N° TVA : FR 2524130027600029
PV_CDSP_TRANSPORTS <http://www.agglo-paysd Aix.fr> - e.mail : administration@agglo-paysd Aix.fr

(1) Un suppléant n'a voix délibérative qu'en l'absence du titulaire. N'importe quel suppléant peut remplacer n'importe quel titulaire.

Membres désignés par délibération n° 2009-A145 du Conseil Communautaire du 29 juillet 2009.

MEMBRES AVEC VOIX CONSULTATIVE :

- M. Jean Luc PEJOUT, Trésorier Principal de la Communauté du Pays d'Aix en Provence, ou son représentant
- M. Gilbert BLANC, Représentant de la Direction Départementale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes,
- Mme France LEFORT, Directeur Général Adjoint
- M. CALANDO, Directeur

Le Président ouvre la séance à 11 h00.

Il est procédé à un rappel de la procédure :

Par convention de délégation de service public en date du 28 juin 1999, prenant effet au 1er juillet 1999, la Ville d'Aix en Provence a confié au groupement d'entreprises AUTOBUS AIXOIS / RDT 13 la gestion du réseau de transport public urbain Aix-en-Bus.

Cette convention a été transférée le 1er janvier 2001 à la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix (ci-après la CPA).

Cette convention arrive à échéance au 31 Décembre 2011.

En application des dispositions des articles L. 1411-1 et suivants et R. 1411-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales, la Communauté du Pays d'Aix a mis en œuvre une procédure de publicité et de mise en concurrence ayant pour objet de déléguer l'exploitation du réseau de transport public urbain Aix-en-Bus à compter du 1er juillet 2011.

Le périmètre géographique de la délégation de service public comprend les communes d'Aix-en-Provence, Le Tholonet, Saint Marc Jaumegarde, Venelles et Eguilles, soit un territoire de 274 Km² comptant 162 380 habitants en 2007.

D'autres services de transport public et services annexes, déjà mis en œuvre, sont intégrés dans la future délégation de service public. Ces services concernent :

- Les services scolaires de Luynes et des Milles ;
- La ligne régulière desservant Venelles ;
- La ligne régulière desservant Eguilles ;
- L'exploitation et le gardiennage des trois parcs-relais existants : « Krypton » au Sud, « Route des Alpes » et « Hauts de Brunet » au Nord.

Chacun de ces services sera assuré par le futur délégataire à l'expiration du marché qui les régit actuellement.

Enfin, le futur délégataire sera également en charge de l'exploitation et du gardiennage d'un parc relais supplémentaire en cours de réalisation (Malacrida) et de l'extension du parc relais le Krypton.

Un avis d'appel public à candidature, a été adressé le 14/04/2010 aux journaux ci-après, et publié aux dates suivantes :

- J.O.U.E

du 16/04/2010

- B.O.A.M P
- Ville Rail et Transport
- La Provence

du 17/04/2010
du 21/04/2010
du 20/04/2010

Un avis rectificatif a également été transmis à la publication le 26 mai 2010 aux supports précités afin d'offrir la possibilité aux candidats de présenter une variante à l'appui de leur offre.

La date limite de réception des candidatures était fixée au : 04/06/2010 à 16h00 A cette date, la CPA a reçu 5 plis dans les délais requis.

Le 7 juin 2010, les membres de la CDSP ont procédé à l'ouverture des plis reçus dans les délais et le 25 Juin 2010, la Commission de Délégation des Services Publics décidait de déclarer recevables les candidatures de :

- KEOLIS ;
- Groupement SUMA – TELLESCHI – PASTOURET – UTP ;
- Groupement SOCIETE DES AUTOBUS AIXOIS – RDT13 ;
- CORPORATION FRANCAISE DE TRANSPORT ;
- CAR POSTAL.

En conséquence, par courrier recommandé avec accusé de réception, le 22 novembre 2010, les cinq candidats ont été destinataires du Dossier de Consultation.

La date limite de remise des offres était initialement fixée au 22 Février 2011 à 16 heures.

Suite à des questions émanant des candidats, six courriers de renseignements complémentaires ont été fournis et la date limite de remise des offres a été reportée au 9 mars 2011 à 16 heures.

La Commission de Délégation des Services Publics, réunie le Mercredi 16 Mars 2011, a décidé, suite à la modification de candidature initiale du candidat AUTOBUS AIXOIS/ RDT 13 d'accepter cette modification et de retenir la candidature unique d'AUTOBUS AIXOIS et de procéder à l'ouverture des plis, qui contenaient les offres des candidats KEOLIS et AUTOBUS AIXOIS.

Afin de rendre l'avis mentionné à l'article 1411-5 du CGCT, la CDSP se réunit ce jour afin de procéder à l'examen du rapport d'analyse des offres, joint en annexe. Au regard du rapport qui lui est présenté, la CDSP réunie ce jour, émet les observations suivantes :

Mme Lefort expose aux membres de la CDSP les points suivants synthétisés dans l'annexe n°2 :

Elle commence par rappeler les mécanismes de fonctionnement d'une DSP ; obligations respectives des parties, dépenses d'exploitation à prendre en compte, recette perceptibles, et contribution forfaitaire d'équilibre versée par la collectivité. Elle indique que la moyenne nationale de la contribution forfaitaire versée couvre 70 à 75% des dépenses réelles.

Elle fournit les chiffres de la DSP en cours d'exécution (21 340 000 euros pour la contribution forfaitaire 2011). La dépense totale est de 5,03 euros / km. Le taux de financement par les recettes d'exploitation est de 16%.

Elle rappelle brièvement le déroulement de la procédure et souligne que les deux offres déposées sont celles de KEOLIS et AUTOBUS AIXOIS.

Elle précise quels sont les sous traitants désignés par les délégataires et que Keolis sous traite 10,3% des ms commerciaux, AA 28,6% des ms commerciaux.

Par comparaison avec la DSP actuelle, la cotraitance est de 15,8% et celle des sous traitants de 10,8%.

Le DCE prévoyait la possibilité de présenter des variantes.

KEOLIS a proposé des options mais pas véritablement des variantes (utilisation de bus hybrides, SAE ...)

AUTOBUS AIXOIS (A.A) présente deux variantes en complément à son offre de base.

La variante dite « Economies » qui exclut la construction d'un nouveau dépôt.

Elle rappelle les trois scénarios de restructuration prévus au programme et l'obligation pour les candidats d'étudier ces scénarios et de choisir l'hypothèse la plus avantageuse selon leur analyse.

Monsieur CALANDO indique pour sa part que :

Les candidats ont choisi tous les deux le scénario n°3.

L'offre de AUTOBUS AIXOIS sollicite plus le tour de ville que l'offre de KEOLIS. AA propose la constitution d'un pôle d'échange sur l'avenue des Belges. KEOLIS limite les terminus de régulation. Les avantages et inconvénients de ces deux propositions sont analysés.

KEOLIS ne respecte pas les objectifs pour la desserte du pôle sud ouest. AA respecte en revanche les objectifs de niveaux d'offres avec quelques écarts ponctuels. Le nombre de services par jour est plus important chez AUTOBUS AIXOIS.

Les réseaux de TAD sont organisés très différemment avec la mise en place pour KEOLIS de 10 lignes virtuelles.

Il expose le détail des unités d'œuvre de chaque candidat : volume des kilomètres commerciaux par an, volume des kilomètres haut le pied et technique, le nombre d'heures conducteur productives et le taux d'heure conducteurs improductives

Concernant les dépôts, AUTOBUS AIXOIS propose deux dépôts dont un neuf sur un terrain à acquérir dans le pôle d'activité d'Aix et l'autre sur Venelles.

En revanche, pour l'un de ses dépôts, KEOLIS a indiqué dans son offre qu'il serait construit sur un terrain fourni gracieusement un terrain à Plan d'Aillane. Ceci n'était pas prévu ;

Le parc des véhicules est présenté pour chaque candidat (plus important chez AA). L'âge moyen du parc des 4,2 ans chez AA et 3,9 ans chez KEOLIS.

Du point de vue du personnel, le nombre de conducteurs est plus important chez AA. Les budgets de formation sont de 257 000 euros chez AA et 186 000 euros chez KEOLIS ce qui est globalement supérieur aux exigences du document programme.

La démarche qualité repose sur un système de bonus malus globalement respecté par AA et supprimé par KEOLIS.

La démarche environnementale des deux candidats est exposée : biocarburants, éco conduite, construction du dépôts selon des auto labels dépôt vert.

Les deux candidats présentent des dispositifs innovants sur les modalités d'information des candidats qui sont recensées dans l'annexe n°2.

Les plans marketing des deux candidats sont très complets. La localisation des nouvelles agences commerciales est précisée ; les deux candidats créent une agence mobile. Les budgets sont de 2,9 millions pour AA et 2,8 pour KEOLIS.

La sécurité des usagers fait l'objet de dispositifs différents pour les candidats : tourné vers la réduction de la fraude pour AA et vers la prévention pour KEOLIS. Néanmoins le taux de contrôle est légèrement plus important chez KEOLIS. Les candidats s'engagent à diminuer le taux de fraude.

Du point de vue financier :

Les Comptes d'exploitation prévisionnels sont cohérents pour les deux candidats.

Les hypothèses de fréquentation prévisionnelles sont similaires et jugées timides. : 140,4 millions de voyage pour AA et 134,9 millions de voyage pour KEOLIS sur la durée totale de la convention.

Les montants de recettes commerciales sont présentées

Le taux de couverture des dépenses par les recettes directes est de 17,3% pour AA et de 18,3% pour KEOLIS. Ce taux de recette est jugé cohérent avec le niveau de service proposé.

L'écart sur charge repose surtout sur les charges variables et notamment de personnel.

Monsieur PEJOURD demande de quoi sont composées les charges de structure : et si l'amortissement du matériel roulant est impacté dans les charges variables. Il lui est répondu par l'affirmative et précisé que les dépôts sont intégrés aux charges de structure.

Les montants des contributions financières sont exposés.

Il est proposé aux membres de la CDSP les appréciations et classements suivants concernant les critères de jugement des offres :

A - Critères financiers ;

1 /Moindre recours aux deniers publics

Les contributions financières forfaitaires (hors contribution économique territoriale et taxe sur les salaires, prises en charge en transparence par l'Autorité Organisatrice) prévues par les candidats présentent un écart de +41,4 M€ dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS, soit +23%.

Le coût global prévisionnel pour la CPA, après intégration des compensations sociales et tarifaires, ainsi que la CET et la TS, est supérieur de 40,5 M€ soit 21% dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS.

Classement :**Premier :** Kéolis**Second :** Autobus Aixois**2/ Cohérence et pertinence du compte d'exploitation prévisionnel**

Les comptes d'exploitation prévisionnels apparaissent cohérents et pertinents, au regard notamment des offres de services proposées par les candidats. Ceux-ci ont globalement respecté le cadre Excel fourni dans le dossier de consultation pour la réalisation de leur offre financière, et ont fourni le mémoire financier demandé.

Le compte d'exploitation prévisionnel de KEOLIS apparaît plus détaillé sur certains onglets ; à l'inverse, AUTOBUS AIXOIS a fourni un mémoire financier plus dense.

Dans les deux offres, seules des erreurs ou incohérences mineures ont été relevées.

Classement :**Les deux candidats sont classés *ex-æquo*****B/ Critères techniques****1/Restructuration du réseau de bus****Kéolis**

On retiendra les points les plus significatifs suivants :

- choix du scénario 3
- Forte diminution de la circulation de bus sur le tour de ville mais avec pour conséquence la multiplication des correspondances
- Niveau d'offre insuffisant sur le Pôle Sud Ouest aixois
- Faible augmentation de l'offre kilométrique
- Absence de régulation en centre ville

Autobus Aixois

On retiendra les points les plus significatifs suivants :

- choix du scénario 3
- diminution modérée de la circulation de bus sur le tour de ville
- respect satisfaisant des niveaux d'offre attendu
- augmentation sensible de l'offre kilométrique, jusqu'à la limite autorisée
- aménagement d'un nouveau pôle d'échanges sur l'avenue des Belges dont la compatibilité avec l'environnement urbain n'est pas évidente

Classement :**Premier :** Autobus Aixois**Second :** Kéolis

2/ Politique commerciale & marketing

Kéolis

On retiendra les mesures les plus significatives suivantes :

- nouvelle identité visuelle, nouveau logo
- une nouvelle agence commerciale rue des Cordeliers et une agence itinérante
- budget global de 2,8 M€, dont 530 000 € d'enquêtes

Autobus Aixois

On retiendra les mesures les plus significatives suivantes :

- nouveau nom, nouvelle identité visuelle, nouveau logo
- une nouvelle agence commerciale place Jeanne d'Arc : la Maison de la Mobilité
- budget global de 2,9 M€, dont 450 000 € d'enquêtes

Classement :

Les deux candidats sont classés **ex-æquo**

3/ Performance environnementale

Kéolis

On retiendra les mesures les plus significatives suivantes :

- Utilisation d'un biocarburant à base de Diester
- 175 conducteurs formés à l'éco-conduite pour une réduction de 3% des consommations de carburant en fin de convention
- Construction du nouveau dépôt conforme à l'auto-label dépôt vert du groupe Kéolis

Autobus Aixois

On retiendra les mesures les plus significatives suivantes :

- Utilisation d'un biocarburant à base d'esters d'huiles usagées, avec un objectif de réduction de 1 700 tonnes de CO2 par an
- 516 conducteurs formés à l'éco-conduite pour une réduction de 6,5% des consommations de carburant en fin de convention
- Construction du nouveau dépôt conforme à l'auto-label dépôt vert du groupe Véolia
- Certification iso 26000 (responsabilité sociétale de l'entreprise) en 2016
- Mise en place d'un PDE

Classement :

Premier : Autobus Aixois

Second : Kéolis

4/ Fréquence et régularité des services

Les deux candidats relient les outils et démarches permettant d'apprécier la fréquence et la régularité de services au système d'aide à l'exploitation et l'information des voyageurs que doit fournir la CPA.

Classement :

Les deux candidats sont classés **ex-æquo**

5/ Information des usagers

Kéolis

On retiendra les mesures les plus significatives suivantes :

- un dispositif large et varié
- des exemples convaincants
- un budget de 0,75 M€ (intégré au budget marketing)

Autobus Aixois

On retiendra les mesures les plus significatives suivantes :

- un dispositif évolutif
- un budget de 1,1 M€ (intégré au budget marketing)

Classement :

Premier : Kéolis

Second : Autobus Aixois

6/ Sécurité des usagers

Kéolis

On retiendra les mesures les plus significatives suivantes :

- un dispositif de nature « préventive », orienté vers la médiation et la dissuasion
- pas de vidéosurveillance

Autobus Aixois

On retiendra les mesures les plus significatives suivantes :

- un dispositif de nature « répressive », orienté vers la réduction de la fraude
- système de vidéosurveillance dans les bus

Classement :

Premier : Kéolis

Second : Autobus Aixois

7/ Maintenance des matériels roulants

Les procédures décrites par les deux candidats, de maintenances et d'entretien, sont très classiques et répondent aux attentes en la matière.

Classement :

Les deux candidats sont classés **ex-æquo**

8/ Formation du personnel

Kéolis

On retiendra les mesures les plus significatives suivantes :

- programme orienté sur le service à la clientèle
- budget annuel moyen de 186 200 €

Autobus Aixois

On retiendra les mesures les plus significatives suivantes :

- programme orienté sur la sécurité et l'environnement
- budget annuel moyen de 257 400 €
- un effort particulier la première année

Classement :

Premier : Autobus Aixois

Second : Kéolis

Il est proposé d'engager les négociations avec les deux candidats sur la base, notamment des points suivants :

POUR AUTOBUS AIXOIS :

- Impact du nouveau réseau sur les espaces publics du centre ville
- Estimations de fréquentation
- Productivité du réseau
- Certains postes de charges

POUR KEOLIS

- Respect des objectifs de la CPA concernant la desserte du Pôle sud ouest
- L'acquisition des terrains par le candidat pour les dépôts
- Les garanties à apporter sur le respect des horaires et la bonne prise en compte des correspondances en centre ville
- Les estimations de fréquentation
- Certains postes de charges

M BRAMOULLE fait observer que la problématique de la réalisation des dépôts est identique pour l'offre d'AUTOBUS AIXOIS ET KEOLIS puisque dans les deux cas, l'acquisition des terrains reste aléatoire.

Monsieur BRAMOULLE demande pourquoi le taux de couverture des dépenses est si mauvais par rapport à la moyenne nationale. Mme LEFORT explique que cela s'explique par la tarification très basse du ticket.

Cet exposé étant terminé, Mme LEFORT et M.CALANDO quittent la CDSP à 12h37. Les membres de la CDSP entament alors une discussion sur le contenu des offres et les négociations à mener.

Monsieur BLANC indique que les pistes de négociation doivent être étayées et porter sur l'ensemble des points susceptibles de faire l'objet d'une optimisation et de compléments, notamment sur les points suivants : .

Les membres de la CDSP s'interrogent sur le montant de la tarification pratiquée et soulignent toutefois qu'une tarification basse contribue à faire monter la fréquentation.

Il est souligné que le coût de km en ville est important. Monsieur BLANC suggère que l'engagement pris par les candidats en terme de fréquentation soit renforcé.

Au vu de l'ensemble de ces éléments, les membres de la CDSP émettent l'avis d'engager les négociations avec les candidats AUTOBUS AIXOIS et KEOLIS, sur l'ensemble des points ci avant évoqués.

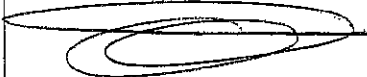
La séance est levée à 12h50.

F/- SIGNATURES

A l'issue de leurs travaux, les membres de la Commission de Délégation des Services Publics ont signé le présent procès-verbal :

LES MEMBRES AVEC VOIX DELIBERATIVE :

TITULAIRES :

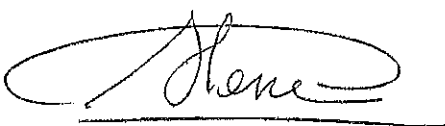
G BRAMOULLÉ ou M CHAZEAU ou C BURLÉ Président	J MANGEL	JP DUFOUR
		
R LAGIER	JP BABULEAUD	P MOYA
		

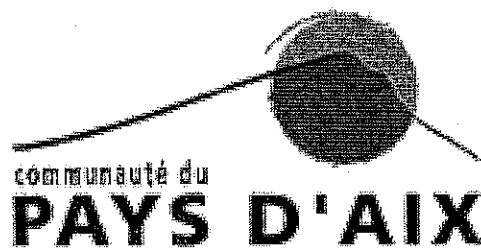
SUPPLEANTS :

R MARTIN	N HAMARD OULMI	A MOINE
		
M LICOIA	D BUCCI	

LES MEMBRES AVEC VOIX CONSULTATIVE

M le Trésorier Principal	M le représentant de la D.G.C.C.R.F.	Mme LEFORT	M CALANDO
--------------------------	---	------------	-----------

**Identité du pouvoir adjudicateur :**

Communauté d'agglomération du Pays d'Aix
Hôtel de Boades, 8 place Jeanne d'arc, CS 40868
F-13626 Aix-en-Provence Cedex

Objet de la consultation

Délégation de service public pour l'exploitation du réseau de transport public urbain Aix-En-Bus

[Rapport d'analyse des offres]

Avril 2011

ENTREPRISES ADMISES A PRESENTER UNE OFFRE

1. L'appel à candidatures

Dans le cadre du projet de renouvellement du contrat d'exploitation du réseau de transport urbain de la Communauté du Pays d'Aix, un appel public à candidatures a été lancé le 14 avril 2010.

Cinq dossiers de candidatures ont été déposés dans les délais prescrits et ouverts par la Commission prévue à l'article L. 1411-5 du Code général des collectivités territoriales, qui s'est réunie le 25 juin 2010.

2. Le choix des entreprises admises à présenter une offre

Chacun des dossiers de candidatures a été examiné selon les champs d'analyse suivants :

- conformité administrative du dossier présenté
- garanties professionnelles et financières
- moyens techniques et humains
- références présentées

A la suite de cette analyse, la Commission prévue à l'article L. 1411-5 du Code général des collectivités territoriales, réunie le 25 juin 2010, a décidé de retenir les cinq entreprises candidates, à savoir :

- KEOLIS
- groupement SUMA – TELLESCHI – PASTOURET – UTP
- groupement Autobus Aixois – Régie Départementale des Transports 13
- Compagnie Française de Transport (C.F.T.)
- CarPostal

Le dossier de consultation des entreprises (DCE) a été adressé aux cinq candidats le 22 novembre 2010.

Il se composait des pièces suivantes :

- Règlement de la Consultation et ses annexes
- Document Programme
- Projet de convention et ses annexes

La date de remise des offres était fixée initialement au 22 février 2011.

A la suite de la demande d'un des candidats, cette date a été repoussée au 09 mars 2011. Ce report se justifie au regard des demandes d'informations supplémentaires apparaissant comme nécessaires à l'élaboration complète des offres des candidats et comme ayant une influence sur le compte d'exploitation prévisionnel.

Conformément à l'article 7.3 du règlement de consultation, certains candidats ont adressé des questions écrites à la Communauté du Pays d'Aix laquelle y a répondu par écrit. L'ensemble des candidats a été destinataire de ces réponses ainsi que des pièces supplémentaires portées au DCE.

Une première série de questions a été réceptionnée les 22 et 24 décembre 2010. La CPA y a répondu le 17 janvier 2011 puis a adressé des compléments d'information à l'ensemble des candidats le 26 janvier 2011.

Une deuxième série de questions a été réceptionnée les 13 et 14 janvier 2011. La CPA y a répondu le 03 février 2011.

Une dernière série de questions a été réceptionnée le 26 janvier 2011, à laquelle la CPA a répondu le 15 février 2011.

3. Les entreprises ayant remis une offre

Deux entreprises seulement ont remis une offre : Kéolis et les Autobus Aixois.

La société CarPostal a adressé un courrier pour indiquer qu'elle ne remettrait pas d'offre, et les autres candidats ne se sont pas manifestés.

Les deux dossiers d'offres ont été déposés dans les délais prescrits et ouverts par la Commission prévue à l'article L. 1411-5 du Code général des collectivités territoriales, qui s'est réunie le 16 mars 2011.

Le 25 janvier 2011, la société Autobus Aixois informe la CPA de la nécessité de modifier sa candidature du fait des statuts de son cotraitant RDT13 l'empêchant de constituer une société dédiée. Autobus Aixois demande l'acceptation de sa candidature avec, cette fois-ci, RDT13 comme sous-traitant.

Cette demande est acceptée par la Commission prévue à l'article L. 1411-5 du Code général des collectivités territoriales, le 16 mars 2011.

Les deux offres ont été jugées conformes.

On trouvera ci-après, l'analyse qui en a été faite, sur la base des documents remis par les candidats conformément à l'article 8.2 du règlement de consultation, puis l'évaluation de ces offres sur la base des critères indiqués à l'article 9 du règlement de consultation.

ANALYSE DES OFFRES

1. Présentation des offres

1.1. Pièces composant les offres

1.1.1. Offre Kéolis

L'offre comprend formellement ce qui était demandé dans le règlement de consultation : un mémoire technique, relativement condensé et comprenant la note spécifique au délai d'acquisition des matériels roulants et à l'utilisation provisoire du dépôt du délégataire sortant, ainsi que les annexes du projet de convention renseignées. On note que le candidat a modifié, ou complété, certaines annexes qui étaient indiquées comme non modifiables. En outre, deux tableaux Excel ne sont pas fournis : celui de l'inventaire B (annexe 15) et celui du programme d'investissement (annexe 21).

Les annexes sont présentées dans le document intitulé « exposé de l'offre ».

1.1.2. Offre Autobus Aixois

L'offre comprend formellement ce qui était demandé dans le règlement de consultation : un mémoire technique, la note spécifique au délai d'acquisition des matériels roulants et à l'utilisation provisoire du dépôt du délégataire sortant, ainsi que les annexes du projet de convention renseignées.

Le mémoire technique est très volumineux : trois tomes (environ 1000 pages) et comprend également des annexes présentant les résultats des études et enquêtes réalisées par le candidat pour élaborer son offre. En revanche, les annexes au projet de convention, traitées à part à partir des modèles fournis, sont plutôt succinctes et il faut donc y associer la lecture du mémoire technique pour analyser correctement l'offre du candidat.

1.2. Options et offres alternatives

1.2.1. Offre Kéolis

Le candidat propose ponctuellement des options complémentaires à son offre de base comme l'utilisation de deux bus à piles à combustible ou la fourniture d'un système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs. Ces options sont peu développées mais le candidat propose de les détailler si l'autorité délégante se déclare intéressée.

1.2.2. Offre Autobus Aixois

Le candidat propose deux offres alternatives à son offre de base dont elles diffèrent principalement sur les véhicules, les dépôts et les actions de marketing.

La première, intitulée « alternative économie », vise à réduire les coûts d'exploitation en intégrant :

- L'augmentation des âges maximum admissibles des véhicules ainsi que la suppression des prescriptions sur les âges moyens
- L'utilisation du dépôt existant de Pont de l'Arc, cédé à l'achèvement de la convention à la CPA en tant que bien de retour, ce qui permet d'éviter de construire un dépôt neuf

La seconde, intitulée « alternative excellence », vise à réduire les coûts d'exploitation, à agir pour l'environnement et à augmenter la fréquentation du réseau en intégrant :

- les propositions concernant les âges des véhicules et le dépôt comprises dans « l'alternative économie »
- l'utilisation de minibus électriques sur les lignes du centre ville (13 véhicules en exploitation plus 2 en réserve) et de bus à pile combustible sur deux lignes primaires (13 véhicules en exploitation plus 2 en réserve)
- des actions de marketing supplémentaires

Ces alternatives ne font pas l'objet d'une offre complète mais leurs conséquences financières, en particulier sur la contribution versée par la CPA, sont clairement indiquées par le candidat.

2. Analyse des offres au regard du document programme

Le document programme définit ce que la Communauté du Pays d'Aix attend du futur exploitant du réseau de transport collectif urbain Aix-en-Bus et selon quelles sujétions de service public. Il y figure toutes les indications permettant aux candidats d'établir leurs offres techniques et financières :

- Les principes constitutifs du nouveau réseau ;
- Les objectifs de la Communauté du Pays d'Aix vis-à-vis :
 - du niveau de l'offre à mettre en place selon les différents secteurs du territoire ;
 - du kilométrage annuel attendu sur le nouveau réseau ;
 - de la qualité du service rendu ;
- Les prescriptions sur les moyens et en particulier les exigences de la Communauté du Pays d'Aix vis-à-vis des véhicules ;
- Le système tarifaire souhaité par la Communauté du Pays d'Aix et qui n'est pas susceptible de variante.

On trouvera ci-après de quelle manière chacun de candidats tient compte de ces indications et les points de son offre qui posent question.

2.1. Le nouveau réseau

2.1.1. Le choix du scénario d'exploitation des lignes du centre ville

Rappel des indications du document programme

Le document programme présente trois scénarios d'exploitation des lignes desservant le centre ville qui se distinguent par l'intensité de la circulation des bus sur les boulevards de ceinture (tour de ville).

Le scénario 1 repose sur le maintien de lignes diamétrales qui empruntent le tour de ville.

Le scénario 2 repose sur le rabattement de toutes les lignes diamétrales à leur arrivée sur le tour de ville et la mise en place d'une ligne circulaire.

Le scénario 3 se veut intermédiaire aux deux autres, avec des lignes qui continuent à emprunter le tour de ville, mais réduites en nombre, associées à une ligne circulaire.

Il était demandé aux candidats de faire une analyse comparative des trois scénarios proposés et d'en choisir un pour établir leur offre de restructuration du réseau.

Kéolis

L'analyse comparative des trois scénarios effectuée par le candidat est relativement sommaire et se résume à un tableau avantages – inconvénients.

Sur cette base, étayée toutefois par le résultat de tables rondes organisées par le candidat regroupant un panel de la population aixoise, le choix du candidat se porte sur le scénario 3.

Ceci lui permet de conserver des relations diamétrales sur les origines-destinations les plus importantes et de diminuer le nombre de lignes régulières passant par le tour de ville de 10 aujourd'hui (y compris Venelles-Aix) à 3, et le nombre de passages journaliers de bus de 446 à 174, soit une réduction de 61%.

Cette nouvelle situation permet de réduire la circulation sur le tour de ville (de façon marginale, toutefois, à l'échelle du trafic automobile), mais elle conduit aussi à diminuer la desserte directe des établissements scolaires situés le long de ces boulevards et impose en particulier des correspondances aux élèves résidant dans les quartiers Ouest et Sud du pôle urbain (desserte directe actuellement assurée par les lignes 4 et 3).

Or, le risque que représente cette diminution, qu'il soit commercial ou relatif à l'exploitation, n'a pas, semble-t-il, été pris en compte par le candidat ce qui constitue une fragilité de son offre.

Autobus Aixois

L'analyse comparative des trois scénarios effectuée par le candidat est bien étayée et croise différents critères pertinents. La problématique principalement développée est celle de l'impact sur la clientèle actuelle des différents scénarios, et se base sur les enquêtes origine-destination effectuées sur le réseau en 2008.

Sur cette base, le choix du candidat se porte sur le scénario 3.

Ceci lui permet de conserver des relations diamétrales sur les origines-destinations les plus importantes et de diminuer le nombre de lignes régulières passant par le tour de ville de 10 aujourd'hui (y compris Venelles-Aix) à 7, et le nombre de passages journaliers de bus de 446 à 366, soit une réduction de -17%.

Cette réduction, de la circulation de bus sur le tour de ville, relativement modeste, permet au candidat d'assurer maintenir l'attractivité du réseau.

« Pour aller plus loin », le candidat propose à la réflexion de la CPA un quatrième scénario reposant sur l'aménagement de couloirs bus à contre sens sur une partie du tour de ville. Cet aménagement, dont la faisabilité a été étudiée par le candidat (niveau étude préliminaire), lui permet de configurer différemment son réseau pour une meilleure lisibilité des lignes et la réduction des coûts d'exploitation.

2.1.2. Les niveaux d'offre par secteurs

Rappel des indications du document programme

Le document programme comprend des prescriptions de niveaux d'offre pour les différents secteurs géographiques du périmètre de DSP : les communes et quartiers périphériques, le pôle Sud-Ouest d'Aix en Provence, les différents quartiers du pôle urbain.

Ces niveaux d'offres sont exprimés en nombre de lignes à prévoir sur différentes relations (desserte interne, relation avec le pôle urbain,...) en précisant le type de lignes et, par conséquent, l'intervalle d'offre journalière attendue.

Il est précisé que les candidats disposent d'une certaine latitude pour répondre à ces prescriptions.

Kéolis

Le réseau proposé par le candidat s'écarte nettement du document programme sur le pôle Sud-Ouest (Les Milles, Luynes la Duranne), où :

- il n'y a pas véritablement de réseau dédié,
- la desserte du pôle d'activités d'Aix en Provence (PAAP) et de la Duranne est insuffisante en nombre de lignes et de services,
- la ligne rapide par RD9 n'est qu'aux 20' (10' en objectif),

- et le pôle d'échanges de Plan d'Aillane est très mal desservi.

Ce dernier point est particulièrement frappant : le pôle d'échanges de Plan d'Aillane n'est desservi que par une seule ligne urbaine qui est orientée, en outre, vers le pôle urbain et non le PAAP. Ce parti-pris remet fortement en cause la pertinence même d'aménager ce pôle d'échanges.

D'autres écarts peuvent être relevés :

- un seul circuit de microbus électrique projeté (contre trois à ce jour)
- une offre un peu faible sur le pôle urbain
- une offre faible sur L17 Venelles-Puyricard (12 ARQ pour un objectif minimal de 34 ARQ)
- pas de liaison Jas de Bouffan – PAAP

Hors services scolaires et transport à la demande, le réseau est constitué de 21 lignes dont :

6 lignes de liaisons
1 ligne « zones d'activités »
0 ligne interne au Pôle Sud Ouest
9 lignes internes au Pôle urbain
3 lignes Mini
1 ligne de microbus électrique
1 ligne Venelles-Puyricard

Par ailleurs, on note que :

6 lignes offrent plus de 65 ARQ
6 lignes offrent plus de 35 ARQ
9 lignes offrent moins

Le réseau comptabilise un jour de semaine hiver hors vacances scolaires : 1 927 services par jour.

En période de vacances scolaires, l'offre, hors services scolaires et en moyenne, est réduite de 15%. Les dimanches et jours fériés hors vacances scolaires, l'offre est réduite de 72%.

Autobus Aixois

Globalement, le réseau proposé par le candidat respecte les niveaux d'offre indiqués dans le document programme.

Des écarts peuvent toutefois être relevés :

- la ligne directe L17 la Duranne – centre ville n'est proposée qu'en heure de pointe
- la desserte du P+R Krypton n'est assurée qu'aux 12' en HP pour un objectif à 10'
- l'offre est faible sur L25 Venelles-Puyricard (17 ARQ pour un objectif minimal de 34 ARQ)
- Le candidat propose une ligne L12 Luynes – centre ville par le secteur Malouesse à la place de la ligne directe demandée sur RN8 au motif qu'il existe déjà la ligne RDT13
- Il n'y a pas de ligne directe A51 depuis Luynes proposée

Hors services scolaires et transport à la demande, le réseau est constitué de 34 lignes dont :

- 9 lignes de liaisons
- 3 lignes « zones d'activités »
- 4 lignes internes au Pôle Sud Ouest
- 10 lignes internes au Pôle urbain
- 4 lignes Mini
- 3 lignes « Diabline »
- 1 ligne Venelles-Puyricard

- 9 lignes offrent plus de 65 ARQ
- 8 lignes offrent plus de 35 ARQ
- 17 lignes offrent moins

Le réseau comptabilise un jour de semaine hiver hors vacances scolaires : 2 589 services par jour.

En période de vacances scolaires, l'offre, hors services scolaires et en moyenne, est réduite de 21%.
Les dimanches et jours fériés hors vacances scolaires, l'offre est réduite de 83%.

2.1.3. Le plafond de l'offre kilométrique

Rappel des indications du document programme

Le document programme indique que la production kilométrique du réseau délégué doit s'inscrire dans une enveloppe de 6 500 000 km commerciaux par an (non compris les kilomètres haut le pied).

Kéolis

A partir de 2014, la production kilométrique du nouveau réseau est de 5 944 000 Km/an, 8,5% inférieure à la limite de 6 500 000 Km/an et 2,5 % supérieure à la situation actuelle (2010) estimée à 5 800 000 Km/an (scolaires, Diablins, lignes de Venelles et Eguilles compris).

Le candidat a ainsi choisi de modérer l'évolution de l'offre kilométrique sur le périmètre de la DSP qui ne connaît donc pas de bond quantitatif.

Autobus Aixois

A partir de 2014, la production kilométrique du nouveau réseau est de 6 435 000 Km/an, 1,1% inférieure à la limite de 6 500 000 Km/an et 10,9% supérieure à la situation actuelle (2010) estimée à 5 800 000 Km/an (scolaires, Diablins, lignes de Venelles et Eguilles compris).

Ce faisant, le candidat s'inscrit dans les évolutions passées du réseau qui ont consisté à augmenter régulièrement l'offre kilométrique.

2.2. Les évolutions extérieures à prendre en compte

2.2.1. La gare routière d'Aix

Rappel des indications du document programme

Le document programme indique que le projet d'aménagement de la gare routière centrale d'Aix rend cette dernière exclusivement interurbaine, les arrêts du réseau délégué étant déportés sur les voies environnantes et en particulier l'avenue des Belges où il est prévu 2 arrêts de bus et 3 espaces de régulations pour les véhicules du réseau délégué.

Kéolis

Le candidat a correctement pris en compte cet élément de programme, puisqu'aucun terminus n'est envisagé dans la gare routière. On ne compte que trois lignes en terminus sur l'avenue des Belges où passent également six autres lignes.

D'une façon générale, l'organisation du réseau proposé repose sur la limitation des terminus en centre ville, par l'utilisation de lignes diamétrales (mais sans passage par le tour de ville) et de ligne en boucle, qui viennent d'un quartier passent au centre ville et repartent vers le même quartier. En outre, les lignes radiales qui demeurent, et affichent donc leurs terminus en centre ville, n'y sont pas régulées : elles arrivent à leur terminus en centre ville, et repartent aussitôt.

Ainsi, le candidat se félicite de n'avoir aucun terminus de régulation en centre ville (sauf les trois de l'avenue des Belges). Si ce parti-pris est intéressant du point de vue de la libération de l'espace (particulièrement sur la Rotonde), il pourrait être problématique vis-à-vis du respect des horaires de départ du centre ville. En effet, la régulation sert, entre autre, à caler les départs des terminus sur les horaires théoriques. Sans régulation, les risques sont importants qu'un bus parte en retard du centre ville, ou, pire, en avance.

Autobus Aixois

Le candidat a correctement pris en compte cet élément de programme, puisqu'aucun terminus n'est envisagé dans la gare routière.

En « compensation », le candidat propose la création du « pôle d'échanges Belges » sur l'avenue éponyme. De fait, les fonctions actuellement assurées par la gare routière sont décalées sur cet axe où le candidat prévoit le passage de 4 lignes et le positionnement de 11 lignes en terminus !

Dans ce dessein, le candidat préconise la réalisation de couloirs bus dans les deux sens et de bout en bout, et prévoit l'aménagement de quatre quais de chaque côté du trottoir et de deux emplacements de régulation de chaque côté également. Ceci est nettement supérieur à ce qui est prévu pour le moment comme arrêts de bus sur cet axe.

2.2.2. L'aménagement des couloirs bus

Rappel des indications du document programme

Le document programme indique les couloirs bus projetés par la CPA pour améliorer le fonctionnement du réseau de bus.

Kéolis

Le candidat ne fait aucune référence à ces projets sauf en ce qui concerne les aménagements envisagés pour la ligne de Bus à Haut Niveau de Service entre Plan d'Aillane et le centre ville, sur lesquels il propose la circulation d'une ligne aux 20' seulement en heures de pointe.

Autobus Aixois

Le candidat reprend à son compte les projets de couloir bus envisagés par la CPA et suggère même des adaptations.

Mais il précise que les gains procurés par ces aménagements n'ont pas été intégrés dans sa proposition financière. Toutefois, il propose d'ajouter au projet de convention, un article relatif aux gains de vitesse commerciale que pourraient procurer ces aménagements pour « restituer à la CPA la plus grande partie des gains de productivité » engendrés.

Par ailleurs, les effets du PDU communautaire (dont les sites propres) sont valorisés à hauteur de 150 000 déplacements supplémentaires sur le réseau en 2019, ce qui est symbolique mais appréciable.

2.3. Prescription sur les moyens

2.3.1. Les véhicules

Rappel des indications du document programme

Le document programme indique que le choix des types de véhicules devra être adapté à la fréquentation prévisionnelle de la ligne et que tous les véhicules (sauf microbus électriques) devront être accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR).

Il fixe également les âges moyens et maximum par type de véhicules à ne pas dépasser.

Kéolis

Le candidat répond aux exigences du document programme en proposant différents types de matériels en fonction des lignes : bus standard, bus de moyenne capacité, minibus...

Pour les microbus, la proposition porte sur le modèle Tia de la société BiScot spécialisée dans les véhicules électriques. Il s'agit d'un nouveau modèle, jamais testé.

A partir de 2014, le parc est composé de 152 véhicules au total, dont :

Bus, midibus, lowentry :	86
Mini :	34
Cars, minicar :	26
Microbus :	6

On compte 39 100 Km commerciaux par véhicule par an (contre 35 900 en 2009 sur Aix-en-Bus).

On note que le parc du candidat non compris les scolaires et microbus est plus petit que celui d'Aix-en-Bus en 2009 : 120 contre 123, pour un kilométrage augmenté. Soit le candidat prévoit d'améliorer sensiblement l'efficacité du réseau, soit son parc est sous-dimensionné.

100% du parc est neuf au démarrage et accessible aux PMR.

Autobus Aixois

Le candidat répond aux exigences du document programme en proposant différents types de matériels en fonction des lignes : bus standard de type BHNS, bus standard, bus de moyenne capacité, minibus...

Pour les microbus, la proposition porte sur les véhicules Diabline actuels.

A partir de 2014, le parc est composé de 170 véhicules en lignes + 20,7 réserves, dont :

Bus, midibus, lowentry :	112
Mini :	32
Cars, minicar :	26
Microbus :	21

On compte 33 500 Km commerciaux par véhicule par an (contre 35 900 en 2009 sur Aix-en-Bus).

L'offre de base respecte les âges maximum et moyen. Au maximum, l'âge moyen du parc dans sa totalité est de 4,19 ans. 74% du parc est neuf au démarrage.

Dans ses offres alternatives, le candidat propose de porter les âges maximum à 10 ans pour les bus, 8 ans pour les minibus, 6 ans pour les Diablines et 13 ans pour les autocars. Cette variante part avec un parc neuf à 37% avec une moyenne d'âge de 2,97 ans qui atteint 6,17 en 2019.

Dans son offre « alternative excellence », le candidat propose, en plus, l'utilisation de 13+2 minibus électriques (microbus Gruau) pour les lignes du centre ville et de 13+1 bus hybrides diesel-électrique pour la ligne circulaire du tour de ville et la ligne 1.

Dans cette variante, le parc s'élève à 175 + 21,7 véhicules.

2.3.2. Les dépôts

Rappel des indications du document programme

Le délégataire est tenu de fournir le(s) dépôt(s), les ateliers et les bureaux nécessaires à l'exploitation du réseau délégué au plus tard le 01 janvier 2014.

Dans ce cadre, il a l'obligation de financer et construire un dépôt neuf destiné à accueillir tous les matériels roulants et les bureaux et doit, dès la signature de la convention, engager les démarches nécessaires à cette fin comme : l'achat d'un terrain, le dépôt du permis de construire et la satisfaction de toutes les formalités administratives, l'aménagement du terrain et la construction des bâtiments, l'équipement du dépôt et des ateliers.

Il est précisé que ce dépôt neuf est un bien de retour, inscrit à ce titre à l'inventaire A annexé à la convention, dont la propriété sera donc transférée à l'autorité délégante à l'achèvement du contrat.

Durant la période transitoire du 01/01/2012 au 01/01/2014, le délégataire a la possibilité de louer les dépôts du délégataire sortant.

Kéolis

Le candidat propose d'utiliser deux dépôts neufs : l'un principal (80 places) à construire à Plan d'Aillane sur un terrain que devra fournir la CPA, et l'autre (40 pl) à construire au nord d'Aix sur un terrain fourni par le candidat (la proposition du candidat n'est pas claire sur le fait qu'il s'agit d'un dépôt neuf ou déjà existant).

L'hypothèse de la mise à disposition par la CPA d'un terrain pour construire le dépôt n'est absolument pas conforme à ce qui est indiqué dans les documents de la consultation.

Comme biens de retour, la CPA aurait deux dépôts disposant d'une capacité totale de 120 places environ.

Les dépôts des sous-traitants sont également sollicités, à hauteur d'une quarantaine de places.

Les 6 microbus électriques seraient remisés sur le parking des employés de la gare SNCF, mais les conditions de l'utilisation de ce parking privatif par le candidat ne sont pas précisées.

En période transitoire, le candidat ne souhaite pas disposer du dépôt du délégataire en place mais envisage de louer une installation dans le PAAP.

Autobus Aixois

Le candidat propose d'utiliser deux dépôts principaux : l'un existant à Venelles (70 places) et l'autre à construire sur la ZAC de l'Enfant (82 places) sur un terrain acquis par lui-même.

Comme biens de retour, la CPA aurait deux dépôts disposant d'une capacité totale de 150 places environ.

Les dépôts des sous-traitants sont également sollicités (une cinquantaine de places).

Les 21 Diablines seraient remises sur trois sites localisés en centre ville : rue Irma Moreau, sur le parking de la clinique Axiom et l'ancien dépôt de la CAP av de Lattre de Tassigny.

L'utilisation du parking de la Rotonde est également évoquée mais le candidat n'en détaille pas les conditions.

Dans ses offres alternatives, le candidat propose de ne pas construire le dépôt neuf mais d'utiliser le dépôt actuel de Pont de l'Arc (Clos de Piervil : 47 pl) et de le remettre à la CPA comme bien de retour à l'achèvement de la DSP, avec celui de Venelles.

3. Analyse des offres au regard du projet de convention et ses annexes

Il était demandé aux candidats de compléter les annexes au projet de convention fournies dans le DCE et à travers lesquelles ils devaient détailler leurs propositions techniques et financières.

On trouvera ci-après l'analyse de chacune des annexes pour les deux candidats, étant entendu que nous appliquons un principe de proportionnalité : les annexes qui ne posent pas de questions sont peu commentées.

Avant cela, il convient de noter que les deux candidats font des propositions de modifications de certains articles du projet de convention.

Ces propositions n'engagent pas la CPA car elles portent, sauf exception, sur des articles qui avaient été désignés comme non modifiables dans le règlement de consultation. L'autorité délégante a de la sorte toute latitude pour rejeter ces propositions sans que cela puisse être contesté par les candidats. Elle peut aussi se servir de ces propositions pour améliorer, dans son intérêt, la rédaction de certaines clauses contractuelles.

Les candidats n'ont pas tenu compte de leurs propres propositions de modifications pour élaborer leurs offres techniques et financières.

3.1. *Annexe 1 : consistance des services de TC*

Les tableaux sont correctement renseignés par les deux candidats.

3.2. *Annexe 2 : fonctionnement des services de TAD*

Kéolis

Le réseau TAD proposé par le candidat est composé de 10 lignes virtuelles à horaires prédéfinis servant essentiellement à rabattre les usagers sur des lignes urbaines, et très peu sur les pôles de vie locaux. En heures de pointe, le service est systématique (pas besoin de réserver) et se compose de 3 allers le matin et 3 retours le soir. S'y ajoutent des horaires en heures creuses, à la demande (2 à 4 par sens selon les lignes).

Le candidat estime que ce système est plus lisible pour l'utilisateur et plus simple d'utilisation. Mais on peut aussi considérer qu'il est moins souple que celui en place actuellement, sans horaire prédéterminé.

Autobus Aixois

Le candidat reprend le fonctionnement actuel du réseau Proxibus sans horaire prédéterminé. Le nouveau réseau est organisé autour de six zones de rabattement vers une ligne régulière de/vers Aix et/ou vers le centre du village affecté à chaque zone. L'utilisateur est libre de ses horaires (à +/- 30') de 6h30 à 20h30.

3.3. *Annexe 3 : plan des lignes*

Les plans sont fournis par les deux candidats.

3.4. Annexe 4 : liste des points d'arrêts du réseau délégué

Cette annexe devra être mise au point à la conclusion du contrat.

3.5. Annexe 5 : Liste des dépositaires

Cette annexe est fournie dans le DCE et n'est pas censée être modifiée par les candidats.

3.6. Annexe 6 : démarche qualité et modalités de calcul des bonus/malus

Cette annexe est fournie dans le DCE et n'est pas censée être modifiée par les candidats.

Néanmoins, les deux candidats y apportent des modifications non négligeables que l'on peut commenter.

Kéolis

Le candidat prévoit la création d'un « pôle qualité » au sein du service « marketing – étude », qui est composé d'un agent.

Vis-à-vis des indicateurs de suivi de la qualité du réseau, le candidat, dans la démarche qu'il propose, ne reprend à son compte que partiellement le dispositif indiqué dans l'annexe 6 du projet de convention. Certains indicateurs proposés dans celle-ci manquent, comme le niveau d'offre réellement effectué et le taux de fraude.

En outre, le candidat ne fait aucune proposition de bonus/ malus associée à cette démarche.

Autobus Aixois

Le candidat prévoit la création d'un service dédié au pilotage de la qualité, directement rattaché au directeur général et composé de deux personnes (1 cadre + 1 apprenti).

Il intègre la démarche qualité associée à un système de bonus/ malus et indiquée dans l'annexe 6 du projet de convention ; et il propose la mise en place de nouveaux indicateurs à valider au moment de la mise en place effective de la démarche, au début de la deuxième année d'exploitation du réseau.

3.7. Annexe 7 : liste des sous-traitants et détail des prestations sous-traitées

Kéolis

Le candidat envisage de recourir à un ou deux opérateurs de transport locaux en raison de l'étendue du périmètre de la DSP. L'un d'eux est déjà identifié et il s'agit de la société Telieschi pressentie pour exploiter les TAD. Le kilométrage sous-traité indiqué dans le compte d'exploitation prévisionnel est de 609 530 Km commerciaux sur un total de 5 944 190 Km (10% environ).

Par ailleurs, le candidat propose de sous-traiter le gardiennage des parc-relais à la société Effia stationnement.

Autobus Aixois

Le candidat envisage de sous-traiter certains services de transport à des opérateurs locaux dont :

- La Régie Départementale des Transport des Bouches du Rhône (RDT13) en charge de 16,7% des Km commerciaux

- Les Cars du Pays d'Aix (3,6%)
- Transdev CAP Provence (4,3%)
- Autocars Sumian (2,4%)
- Autocars Blanc (1,1%)
- Autocars Burle (0,4%)

Au total, les prestations sous-traitées représentent environ 28,6% des Km commerciaux.

En outre, le candidat envisage de sous-traiter la surveillance et le gardiennage des parcs-relais à la société Arcosur qui remplit actuellement cette mission pour le compte de la CPA.

3.8. Annexe 8 : plan de formation chiffré

Kéolis

Le candidat décrit son plan de formation, très orienté sur le service à la clientèle. Les sessions de FCO (Formation Continue Obligatoire) sont organisées à l'aide d'un outil multimédia interactif, baptisé Mediaways.

20 fiches de formation sont présentées.

Le budget alloué par le candidat à la formation est d'environ 1,5 M€, soit 186 200 €/an, soit un « taux d'effort » (budget alloué à la formation ramené à l'assiette de cotisation obligatoire) de 2,16%.

Autobus Aixois

Le plan de formation du candidat est très orienté sur le respect de l'environnement et la sécurité. Organisées pour la plupart sur le « Campus Véolia » installé à La Ciotat, les séances de formation concernent l'ensemble des salariés de la société dédiée ; rien n'est dit concernant la formation du personnel des sociétés sous-traitantes.

Un effort particulier est porté sur la première année d'exploitation, avec notamment un module « Valid'action » dispensé aux conducteurs pour développer leur compétences relationnelles et favoriser la Validation Systématique à l'Entrée (objectif : réduction de la fraude).

Le budget alloué par le candidat à la formation est d'environ 2,06 M€, soit 257 400 €/an, soit un « taux d'effort » (budget alloué à la formation ramené à l'assiette de cotisation obligatoire) de 2,97%.

3.9. Annexe 9 : plan d'information chiffré

Kéolis

Le candidat décrit son plan d'information, distinguant 6 dispositifs :

- l'information de base (plan du réseau, fiches horaires, ...). Le candidat insiste sur l'importance, pour lui, que le plan soit à l'échelle et non pas schématique
- l'information aux points d'arrêt (équipé de flashcodes permettant aux usagers d'obtenir sur leur téléphone portable les horaires de passage des deux prochains bus)
- l'information dynamique dans les bus, grâce à un Système d'Information des Voyageurs qui est un module d'un SAEIV baptisé Luciol®, que le candidat soumet d'ailleurs à l'agrément de la CPA – il précise que le SIV peut néanmoins s'adapter à un autre SAEIV

- l'information à domicile (distribution annuelle de documents d'information de base, site internet)
- l'information dernière génération, sur les supports Facebook®, Widget, smartphones, newsletter, SMS, ...
- l'information en situation perturbée

De nombreux exemples sont fournis, ainsi que des mises en situation fictives destinées à montrer l'intérêt des solutions proposées.

Un budget de 754 k€ est consacré à l'information des voyageurs.

Autobus Aixois

Le candidat décrit de manière très détaillée et illustrée, dans son offre, puis plus succinctement, dans son annexe n°9, son plan d'information, sous la forme d'un tableau montrant l'échelonnement dans le temps des actions. Le plan est décliné en 4 points :

- information de base, destinée à faciliter le déplacement des voyageurs (plan de réseau amélioré, numérotation des lignes repensée, fiches horaires plus lisibles, guides ciblés, ...)
- information multisupports disponible partout (site internet revu, information aux points d'arrêt, information dynamique dans les bus, information dans les parcs-relais, dans certains lieux publics)
- information innovante (utilisation de tous les supports technologiques : SMS, flashcode, webmobile, application i-phone, réseaux sociaux, ...)
- information en situation perturbée

L'ensemble est présenté avec de nombreuses illustrations.

Un budget de 1,1 M€ est consacré à l'information des voyageurs.

3.10. Annexe 10 : plan marketing/commercial

Kéolis

Le candidat décrit, dans son « exposé de l'offre » (chapitre 2.10), son plan marketing qui se développe sur 4 axes :

- une nouvelle identité visuelle
- une stratégie de communication, notamment au lancement du nouveau réseau
- des actions commerciales ciblées (lycéens, seniors, étudiants, actifs, nouveaux arrivants, fraudeurs)
- un nouveau point d'accueil (rue des Cordeliers) et une agence itinérante

Un nouveau logo est proposé, après avoir été testé sur un panel d'habitants :



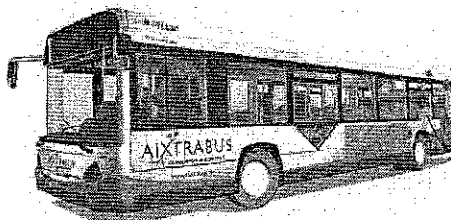
Le budget marketing s'élève à 2,3 M€ sur la durée de la D.S.P. (y compris l'information des voyageurs mais hors enquêtes).

Autobus Aixois

Le candidat décrit de manière très détaillée et illustrée, dans son offre, puis plus succinctement, dans son annexe n°10, son plan marketing qui vise 5 objectifs :

- gagner des parts de marché
- faciliter le déplacement des voyageurs (cf. information des voyageurs)
- dynamiser l'image de transports en commun
- comprendre les besoins et connaître les voyageurs (cf. dispositif d'enquêtes)
- créer un réseau éco-efficace

Un nouveau nom est proposé, accompagné d'un nouveau logo :



Une nouvelle agence commerciale est créée place Jeanne d'Arc, que le candidat propose de transformer en Maison de la Mobilité.

Le budget marketing s'élève à 2,4 M€ sur la durée de la D.S.P. (y compris l'information des voyageurs mais non compris les enquêtes).

3.11. Annexe 11 : plan environnemental proposé

Kéolis

L'engagement environnemental du candidat s'appuie sur « six axes forts ».

Le plus significatif concerne l'utilisation d'un biocarburant contenant 70% de gasoil et 30% de diester, sur l'ensemble des véhicules circulant sur le réseau. Le diester est un biodiesel à base d'huile végétale, élaboré à partir de Colza, principalement. Son utilisation est ancienne et ses effets de réduction des gaz à effet de serre et des émissions de polluants atmosphériques sont avérés. Le candidat n'indique pas la masse d'équivalent CO₂ que l'utilisation de ce biocarburant permettrait d'économiser par an par rapport à l'utilisation d'un gasoil « normal ».

Toujours en matière de réduction des émissions des gaz à effet de serre, le candidat s'engage également à former 25 conducteurs par an à partir de 2013 (i.e. 175 conducteurs sur sept ans soit 58% du personnel de conduite) à « l'éco-conduite ». Le candidat annonce pouvoir gagner 3% de consommation en fin de convention avec cette mesure. Mais on note que cette baisse est valorisée dans le compte d'exploitation prévisionnel à hauteur de seulement 2,3% pour les bus standard et de 2,7% pour les bus lowentry et midibus (nulle pour les mini).

Vis-à-vis du dépôt neuf de Plan d'Aillane, le candidat s'engage à utiliser « l'approche Haute Qualité Environnementale » pour sa conception. En outre, il s'engage à obtenir pour ce dépôt le « label vert ». Mais il convient de noter que ce label est interne au groupe Kéolis et qu'il ne vaut

pas certification de la norme iso 14001 (système de management environnemental) de laquelle il s'inspire.

Les trois autres « axes forts » ont moins de portée que les précédents :

- Sensibilisation de tous les salariés à l'éco-responsabilité
- Sensibilisation des entreprises implantées sur le territoire à la démarche de Plans de Déplacements d'Entreprise ; mais on notera que le candidat n'évoque pas pour lui-même la mise en place d'un tel plan alors que c'est obligatoire dans les Bouches-du-Rhône pour les entreprises de plus de 250 salariés !
- Mise en place, en option, d'un partenariat avec une centrale de covoiturage

Autobus Aixois

Le plan environnemental proposé par le candidat comporte huit têtes de chapitres regroupant chacune plusieurs actions.

L'ensemble s'inscrit dans le respect de la démarche FACE Environnement mise au point par Véolia sur le principe de la norme iso 14001 (système de management environnemental) et qui s'applique à toutes les composantes de l'activité et à tous les niveaux de l'entreprise. Dans ce cadre, le candidat s'engage à atteindre le 2^e niveau de ce référentiel qui en compte trois, à partir de 2014 avec la mise en service du nouveau dépôt. Notons que, si la démarche FACE est interne au groupe Véolia, l'obtention des labels par les entreprises du groupe est soumise à un audit externe de labellisation (bureau Véritas).

En outre, le candidat s'engage à obtenir la certification iso 26000 en 2016. Cette nouvelle norme (2010) concerne la responsabilité sociétale de l'entreprise et a vocation à aider les organisations à contribuer au développement durable. On notera cependant que cette norme n'ayant pas été conçue à des fins de certification, l'entreprise s'engage en fait à être évaluée selon le référentiel de cette norme et, implicitement, à obtenir un bon score.

En matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, l'action la plus significative concerne l'utilisation d'un biocarburant contenant 70% de gasoil et 30% d'ester d'huiles alimentaires usagées (HAU), sur l'ensemble des véhicules circulant sur le réseau, à l'exception des minibus. Le biodiesel HAU proposé est produit par Véolia Environnement depuis peu et son utilisation à grande échelle n'a jamais, sauf erreur, été testée. Le candidat propose donc des phases de test préalable à son utilisation sur le réseau Aixois. Les études indépendantes faites sur les biocarburants établissent que ceux élaborés à partir de déchets (dont les HAU) présentent un intérêt vis-à-vis de la réduction des gaz à effet de serre supérieur à ceux élaborés à partir de végétaux¹. De son côté le candidat annonce que « pour 6 000 000 de kilomètres parcourus, l'économie de CO₂ offerte par le biodiesel HAU est d'environ 1 700 tonnes contre 800 tonnes pour le Diester traditionnel ». Il n'est pas certain, cependant, que cette estimation tienne compte du fait que le biocarburant est acheminé depuis la région parisienne où se trouve la seule usine de production de ce biocarburant exploitée par Véolia Environnement.

Le candidat s'engage également à former à l'éco-conduite 65 conducteurs par an soit 516 personnes sur huit ans ce qui signifie que les 258 conducteurs de la société dédiée reçoivent deux formations de ce type au cours du contrat, ce qui est peut-être excessif. Le candidat annonce pouvoir gagner 6,5% de consommation en fin de convention avec cette mesure. Mais on note que cette baisse est

¹ « Analyses de Cycle de Vie appliquées aux biocarburants de première génération consommés en France » Ademe février 2010

valorisée dans le compte d'exploitation prévisionnel uniquement pour la seule société dédiée et à hauteur de 5,1% pour les bus standard et de 5,8% pour les midibus et 1,3% pour les minibus.

Vis-à-vis du dépôt neuf de la ZAC de l'Enfant, le candidat s'engage à ce que sa conception et son exploitation soient conformes aux normes de « dépôt vert » du groupe Véolia inscrites dans le programme FACE. Le dépôt sera également labellisé « Bâtiment Durable Méditerranéen », ce qui implique des choix constructifs particuliers, mais n'est pas véritablement contraignant.

Parmi les autres mesures intéressantes, on peut citer l'engagement par le candidat à mettre en place son propre Plan de Déplacements d'Entreprise à partir de 2014, comprenant en particulier l'expérimentation d'un service de transport à la demande pour le transport des salariés sur leurs sites d'emploi.

Les autres mesures ont moins de portée que les précédentes :

- Actions de communication auprès du grand public sur la thématique du développement durable
- Mise en place d'indicateurs environnementaux pour faciliter le suivi par la CPA du Plan environnemental de l'entreprise
- Participation à des programmes de recherche conduit par le groupe Véolia sur des véhicules moins polluants

3.12. Annexe 12 : plan de continuité des transports

Les deux candidats établissent leurs plans de transport adapté indiquant pour chacune des lignes la fréquence assurée et le nombre de véhicules affectés selon les trois niveaux requis (25% de l'offre, 50% de l'offre et 75% de l'offre).

Ils indiquent que le plan d'information des usagers s'appuiera sur les outils d'information mis en place sur le réseau.

Aucun des deux candidats ne propose de dédommagement des clients.

3.13. Annexe 13 : description de l'organisation générale du candidat

Kéolis

Le candidat s'engage à créer une société dédiée pour l'exploitation du réseau délégué.

Son organigramme prévisionnel fait état de 40 employés au sein de cette société non compris les conducteurs. Ceux-ci représentent 239 emplois en équivalent temps plein (EQTP).

En ajoutant les conducteurs des sous-traitants, l'exploitation du réseau nécessite 300 conducteurs en EQTP.

Autobus Aixois

Le candidat s'engage à créer une société dédiée pour l'exploitation du réseau délégué.

Son organigramme prévisionnel fait état de 67 employés au sein de cette société non compris les conducteurs. Ceux-ci représentent 280 emplois en équivalent temps plein (EQTP).

En ajoutant les conducteurs des sous-traitants, l'exploitation du réseau nécessite 357 conducteurs en EQTP.

3.14. Annexe 14 : inventaire A

Cette annexe est fournie dans le DCE et n'est pas censée être modifiée par les candidats.

3.15. Annexe 15 : inventaire B

Kéolis

Cette annexe n'est pas fournie par le candidat

Autobus Aixois

Cette annexe est correctement renseignée.

3.16. Annexe 16 : règlement intérieur & charte d'accueil des usagers

Cette annexe devra être mise au point à la conclusion du contrat.

3.17. Annexe 17 : dispositif d'études

Kéolis

Le candidat décrit, dans son « exposé de l'offre » (chapitre 2.17), son dispositif d'études qui s'articule autour de cinq objectifs principaux :

- connaissance approfondie du trafic
- écoute des clients et des habitants
- prospective à l'échelle nationale
- analyses sectorielles des lignes
- mesure de la satisfaction, de la fraude, ...

Le budget « enquêtes » s'élève à 530 k€ sur la durée de la D.S.P.

Autobus Aixois

Le candidat décrit de manière détaillée dans son offre, puis plus succinctement, dans son annexe n°17 son dispositif d'études qui se développe sur trois axes :

- enquête clientèle et d'analyse du trafic (satisfaction, enquête auprès des non-clients, enquête origine-destination aux points d'arrêt)
- suivi de la performance du réseau (analyse des données de comptage, étude de vente des titres, enquête fraude)
- veille et étude des comportements (observatoire Véolia de la mobilité, psychologie sociale de l'environnement, partenariat avec les Grandes Ecoles)

Le budget « enquêtes » s'élève à 450 k€ sur la durée de la D.S.P.

3.18. Annexe 18 : conventions d'assistance au sein du groupe

Kéolis

Le candidat explicite quelles seront les prestations et compétences dont pourra bénéficier la société dédiée de la part du groupe Kéolis, d'une part et de la Direction Déléguée Kéolis Méditerranée, d'autre part.

Mais il ne fournit aucune convention ni aucun renseignement sur le coût de ces apports.

Autobus Aixois

Le candidat explicite quelles seront les prestations et compétences dont pourra bénéficier la société dédiée de la part du « siège » (Veolia Transport Urbain SAS), d'une part, et du « pôle régional » (Veolia Transport Méditerranée SAS), d'autre part.

Les conventions sont fournies et le coût des frais de siège est estimé à 580 k€ par an et celui des frais de région à 380 k€ par an, soit un total de 960 k€ annuels.

3.19. Annexe 19 : détail des unités d'œuvre par ligne

Kéolis

Les tableaux Excel fournis sont correctement remplis.

Le kilométrage commercial du réseau proposé par le candidat est de 5 944 000 Km/an (à partir de 2014).

La répartition est la suivante :

Lignes régulières :	5 522 000 Km/an
Lignes scolaires :	182 000 Km/an
TAD :	239 000 Km/an

La part des Km haut le pied et des Km techniques sur le kilométrage total est de 12,3% en moyenne sur 8 ans, contre 8,5% en 2009 sur Aix-en-Bus. Cet écart s'explique par la localisation des dépôts.

Les heures de conducteurs « productives » s'élèvent à 446 000 h/an (à partir de 2014), ce qui donne un ratio de 15,13 Km pour une heure (Km total / H productive), ce qui est « dans la norme ».

La part des heures conducteurs « improductives » est de 18,5% en moyenne sur 8 ans, ce qui est « dans la norme ».

Autobus Aixois

Les tableaux Excel fournis sont correctement remplis.

Le kilométrage commercial du réseau proposé par le candidat est de 6 435 000 Km/an (à partir de 2014).

La répartition est la suivante :

Lignes régulières :	5 900 000 Km/an
Lignes scolaires :	182 000 Km/an
TAD :	239 000 Km/an

La part des Km haut le pied et des Km techniques sur le kilométrage total est de 14,5% en moyenne sur 8 ans, contre 8,5% en 2009 sur Aix-en-Bus. Cet écart s'explique par la localisation des dépôts.

Les heures de conducteurs « productives » s'élèvent à 506 000 h/an (à partir de 2014), ce qui donne un ratio de 14,83 Km pour une heure (Km total / H productive), ce qui est « dans la norme ».

La part des heures conducteurs « improductives » est de 19,0% en moyenne sur 8 ans, ce qui est « dans la norme ».

3.20. Annexe 20 : compte d'exploitation prévisionnel (20A) & mémoire financier (20B)

On ne traite ci-après que les hypothèses de fréquentations retenues par les candidats qui ont servi à élaborer les estimations de recettes prévisionnelles.

|| L'analyse des comptes d'exploitation est effectuée au chapitre 4 ci-après « Analyse financière des offres ».

Kéolis

Le candidat, pour élaborer ces hypothèses de fréquentation est parti de la fréquentation actuelle estimée pour l'année 2011 à 13 711 489 voy/an (hors fraude).

Sur cette base, il détermine, année par année, les évolutions de trafic générées par :

- des facteurs exogènes comme la croissance de la population
- les effets propres à la nouvelle offre, à travers l'ajout de nouvelles lignes et nouveaux parcs-relais, l'évolution des fréquences, des temps de parcours, du maillage du territoire, de la lisibilité de l'offre...
- les actions du délégataire comme la lutte contre la fraude, les actions de marketing
- le changement de la gamme tarifaire

Cette méthode est satisfaisante et n'appelle pas de réserves de fond. Des points particuliers, cependant méritent d'être notés :

- La croissance de la population (+0.5%) ne reflète pas le dynamisme réel du territoire
- Le gain exogène lié à « la prise de conscience » environnementale (+0.2%/an), n'a pas, semble-t-il, été pris en compte
- Les effets de changement de la gamme tarifaire sont insuffisamment argumentés
- Le développement des parcs-relais génère en 2019 seulement 85 voyages par an par place supplémentaire (850 places créées) alors qu'en 2009, les deux parcs-relais existants ont généré 370 voyages par place (en comptant 2 voyages par ticket distribué)

En 2012, la fréquentation totale prévisionnelle s'élève à 15,7 Mvoy/an (y.c la fraude) soit une hausse de 12,9% par rapport à la fréquentation 2009 du seul réseau Aix-en-Bus (13,9 Mvoy/an).

A l'issue de la DSP, la fréquentation totale prévisionnelle atteint 17,5 Mvoy/an soit une hausse de 11,5% sur la durée de la convention.

Le compte d'exploitation prévisionnel fournit des indications sur la ventilation des voyages ainsi calculés selon les titres de transport qui ressort de la façon suivante par grandes catégories (en moyenne sur huit ans) :

- Tickets à l'unité et en carnet : 28%

- . Abonnements annuels : 45%
- . Abonnement mensuels : 16%
- . Titres CPA ou Cartreize : 11%

La part des abonnements annuels apparaît importante comparée au réseau Aix-en-Bus 2009 (42%).

De leur côté, les parcs-relais, en 2019, généreront 367 000 voyages, soit environ 214 voyages par place (1 716 places prévues), ce qui est nettement plus faible que ce qui se constate en 2009 sur deux parcs-relais seulement (370 voyages par place et par an).

Enfin, les voyages effectués avec des titres de transport gratuits sont estimés à environ 1 072 000 voy/an (moyenne sur huit ans) contre 1 677 000 en 2009.

La part des voyages effectués en fraude sur le total des voyages est de 10,16% en 2012 et tombe à 6,98% en 2019. Sur le cumul, ce taux est de 7,58%.

Autobus Aixois

Le candidat, pour élaborer ces hypothèses de fréquentation est parti de la fréquentation actuelle estimée pour l'année 2010 à 12 850 000 voy/an (hors fraude).

Sur cette base, il détermine, année par année, les évolutions de trafic générées par :

- des facteurs exogènes comme la croissance de la population
- les effets propres à la nouvelle offre, à travers l'ajout de nouvelles lignes et nouveaux parcs-relais, l'évolution des fréquences, des temps de parcours, du maillage du territoire, de la lisibilité de l'offre...
- les actions du délégataire comme la lutte contre la fraude, les actions de marketing
- le changement de la gamme tarifaire
- les effets du PDU (marginiaux)

Cette méthode est satisfaisante et n'appelle pas de réserves de fond. Les « élasticités » retenues sont correctes même s'il est probable qu'elles disposent de marge de manœuvre. L'effet de la restructuration du réseau en particulier (+4% sur deux ans) doit pouvoir être mieux valorisé ainsi que l'effet de la tendance de fond (+0.6%/an).

En 2012, la fréquentation totale prévisionnelle s'élève à 15,6 Mvoy/an (y.c la fraude) soit une hausse de 12,2% par rapport à la fréquentation 2009 du seul réseau Aix-en-Bus (13,9 Mvoy/an).

A l'issue de la DSP, la fréquentation totale prévisionnelle atteint 18,5 Mvoy/an soit une hausse de 18,5% sur la durée de la convention.

Outre les effets cités plus haut, cette hausse s'explique également en partie par l'évolution du taux de correspondance qui passe de 1,07 en 2008 à 1,14 dans le réseau délégué. Une telle augmentation demeure assez artificielle et devrait être mieux argumentée.

Le compte d'exploitation prévisionnel fournit des indications sur la ventilation des voyages ainsi calculés selon les titres de transport qui ressort de la façon suivante par grandes catégories (en moyenne sur huit ans) :

- Tickets à l'unité et en carnet : 30%
- Abonnements annuels : 43%
- Abonnement mensuels : 18%
- Titres CPA ou Cartreize : 9%

De leur côté, les parcs-relais, en 2019, généreront 792 000 voyages, soit environ 462 voyages par place (1 716 places prévues), ce qui est nettement plus fort que ce qui se constate en 2009 sur deux parcs-relais seulement (370 voyages par place et par an), et témoigne de l'engagement du candidat à améliorer le remplissage des ouvrages.

Enfin, les voyages effectués avec des titres de transport gratuits sont estimés à environ 974 000 voy/an (moyenne sur huit ans) contre 1 677 000 en 2009.

La part des voyages effectués en fraude sur le total des voyages est de 11,55% en 2012 et tombe à 6,52% en 2019. Sur le cumul, ce taux est de 7,62%.

L'alternative « excellence » permet aux candidats de porter ses hypothèses de fréquentation à 19,8 Mvoy en 2019, soit un gain de 7% par rapport à l'offre de base, essentiellement (voire uniquement) dû aux actions de marketing supplémentaires contenues dans cette alternative.

3.21. Annexe 21 : programme d'investissements

Autobus Aixois

Le plan d'investissements dans le matériel roulant est le suivant :

En KE	Année 1 occasion	Année 1 neuf	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	CUMUL
Parc de matériel roulant										
Autobus standard diesel	89	56	1	-	5	15	41	1	-	208
Autobus standard diesel confort BHNS	-	4	-	-	-	-	4	-	-	8
Midibus diesel	14	34	2	-	-	6	23	2	-	86
Minibus diesel	18	21	-	-	-	-	21	-	-	60
Minibus TAB diesel	10	11	-	-	-	8	3	-	-	32
Autocar Low Entry diesel	-	-	5	-	-	-	-	-	-	5
Autocar diesel	-	4	1	-	-	-	-	-	-	5
Autobus scolaire standard diesel	5	-	-	-	-	-	-	-	-	5
Autocar scolaire diesel	15	5	-	-	-	-	1	5	4	30
Minicar scolaire diesel	3	-	-	-	-	-	3	-	-	6
Diabline électrique	21	4	3	-	14	-	4	3	-	49
Nombre total de véhicules	175	139	12	-	19	29	105	11	4	494
Montant des investissements	11 957	26 135	1 760	-	1 618	5 487	20 469	1 580	640	69 645

Le montant total des investissements au titre du parc de véhicules est ainsi de 69,6 M€.

Le plan d'investissements global est présenté ci-dessous :

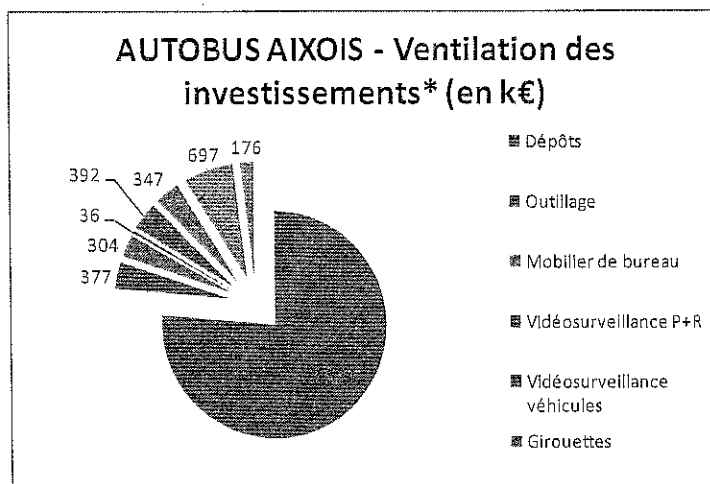
En K€	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	CUMUL
Plan d'investissements									
Logiciels	128	-	-	-	-	-	-	-	128
Dépôts	2 203	5 321	-	-	-	-	-	-	7 524
Matériels roulants	28 022	632	-	478	5 487	16 094	450	-	51 163
Outillage	152	-	225	-	-	-	-	-	377
Mobilier de bureau	154	-	150	-	-	-	-	-	304
Vidéosurveillance P+R	36	-	-	-	-	-	-	-	36
Vidéosurveillance véhicules	352	4	-	1	9	25	1	-	392
Girouettes	308	4	-	1	9	25	1	-	347
Livrées	352	11	-	7	86	235	7	-	697
Ecrans FI/bandeaux	140	1	-	1	9	25	1	-	176
Investissement total	31 846	5 973	375	487	5 600	16 404	459	-	61 144
Dont investissements Incorporels	128	-	-	-	-	-	-	-	128
Dont matériel roulant	28 022	632	-	478	5 487	16 094	450	-	51 163
Dont investissements corporels	3 696	5 341	375	9	113	310	9	-	9 853

Le total des investissements sur la durée du contrat est de 61,1 M€, dont 9,9 M€ d'investissements corporels hors matériels roulants.

Le montant des investissements dans le matériel roulant représente 84% du total des investissements. On note des incohérences, en première lecture, entre le plan d'investissements des véhicules et le plan d'investissements global qui ne semble correspondre que pour l'année 5.

Hors matériel roulant, les investissements sont constitués à 75% des dépôts. Ceux-ci sont réalisés durant les années 1 et 2 du contrat.

Les investissements sont réalisés pour 52% la première année du contrat.



**Hors matériel roulant et logiciels*

Les investissements corporels hors matériels roulants sont réalisés pour 38% la première année du contrat, pour 54% la 2^e année.

Kéolis

Le candidat n'a pas remis l'annexe 21.

Les informations suivantes sont tirées du mémoire financier.

L'investissement dans le parc de matériel roulant est réalisé par ce candidat en locations opérationnelles. Il correspond aux charges de matériel roulant.

Le parc de véhicule est rappelé ci-dessous :

En K€	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	Moyenne
Parc de matériel roulant									
Autobus standard	35	37	37	37	37	37	37	37	37
Autobus low entry	39	39	39	39	39	39	39	39	39
Midibus	8	10	10	10	10	10	10	10	10
Minibus	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Navette électrique	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Autocar	26	26	26	26	26	26	26	26	26
Nombre total de véhicules	148	152	152	152	152	152	152	152	152
Dont délégataire	118	122	122	122	122	122	122	122	122
Dont sous-traitants	30	30	30	30	30	30	30	30	30

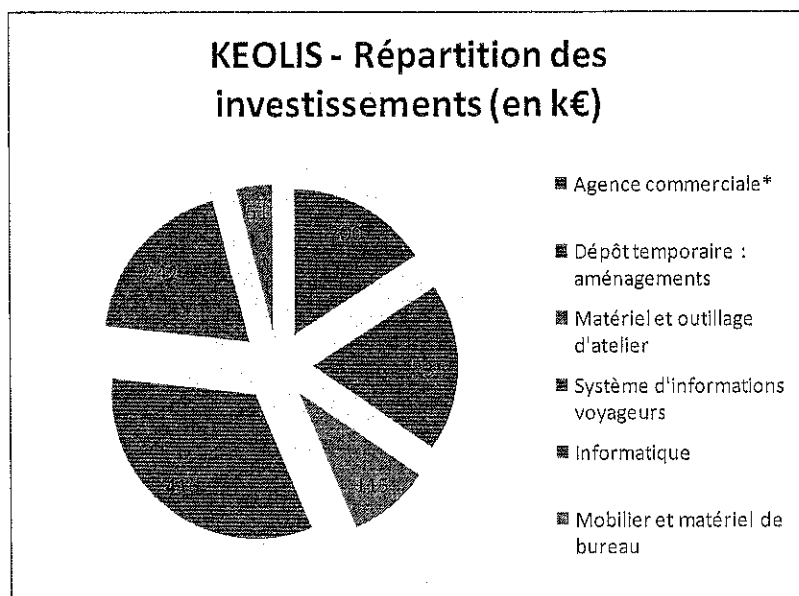
Le plan d'investissements pour les autres biens est le suivant :

En K€	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	CUMUL
Plan d'investissements									
Agence commerciale*	200,0	-	-	-	-	-	-	-	200,0
Dépôt temporaire : aménagements	235,0	-	-	-	-	-	-	-	235,0
Matériel et outillage d'atelier	93,7	-	11,4	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	115,1
Système d'Informations voyageurs	364,3	-	8,6	8,6	8,6	8,6	8,6	8,6	416,0
Informatique	196,6	2,0	2,0	4,0	24,0	9,0	2,0	2,0	241,6
Mobilier et matériel de bureau	30,1	8,6	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	50,7
Investissement total	1 119,7	10,6	24,1	16,6	36,6	21,6	14,6	14,6	1 258,4
*Droit au bail et aménagements									

Le total des investissements, hors matériels roulants, est ainsi de 7,7 M€ soit un montant inférieur de 2,2 M€ à celui de l'offre d'AUTOBUS AIXOIS.

Les investissements sont réalisés pour 89% la première année du contrat. Le système d'information des voyageurs représente un tiers du montant total des investissements.

Les aménagements du dépôt temporaire ainsi que les investissements informatiques constituent environ 20% chacun des investissements.



Comparaison des plans d'investissements

Le tableau ci-dessous présente une comparaison des plans d'investissements tels que ventilés par les candidats :

	AUTOBUS AIXOIS (A)	KEOLIS (B)	Ecart (A - B)	Ecart%
Dépôts	7 524	6 648	875	13%
Aménagements agence com.		200	200	-100%
Outillage	377	115	262	227%
Mobilier de bureau	304	51	253	500%
Vidéosurveillance P+R	36	-	36	N/A
Vidéosurveillance véhicules	392	-	392	N/A
Girouettes	347		69	-17%
Livrées	697	416	697	N/A
Ecrans FT/bandeaux	176		176	N/A
Informatique	-	242	242	N/A
Total	9 853	7 672	2 181	28%

L'écart de 2,2 M€ se forme principalement :

- Sur les dépôts, pour 0,9 M€, y compris les aménagements de 0,2M€ pour le dépôt temporaire dans l'offre de KEOLIS
- Sur les livrées, pour 0,7 M€, dont les coûts n'apparaissent pas en première lecture dans l'offre de KEOLIS

3.22. Annexe 22 : tableau de ratios économiques et financiers

Les tableaux sont correctement renseignés par les deux candidats.

3.23. Annexe 23 : grille tarifaire et catégories d'ayant-droit

Cette annexe est fournie dans le DCE et n'est pas censée être modifiée par les candidats.

On note cependant que Kéolis propose la création d'un abonnement annuel « salariés » non prévu par la CPA.

Et Autobus-Aixoise conserve l'abonnement « Probus » à destination de ses salariés (gratuit mais non compensé).

3.24. Annexe 24 : contrat de maintenance des équipements billettique et descriptif du système billettique

Cette annexe est fournie dans le DCE et n'est pas censée être modifiée par les candidats.

3.25. Annexe 25 : échéancier prévisionnel de réalisation des aménagements à la charge de l'autorité délégante

Cette annexe est fournie dans le DCE et n'est pas censée être modifiée par les candidats.

3.26. Annexe 26 : cadre du compte-rendu annuel

Cette annexe est fournie dans le DCE et n'est pas censée être modifiée par les candidats.

3.27. Annexe 27 : cadre du tableau de bord mensuel

Cette annexe est fournie dans le DCE et n'est pas censée être modifiée par les candidats.

3.28. Annexe 28 : garanties

Chaque candidat s'engage à produire les garanties demandées à la signature du contrat.

3.29. Annexe 29 : pénalités

Cette annexe est fournie dans le DCE et n'est pas censée être modifiée par les candidats.

3.30. Annexe 30 : valeurs de références des indices entrant dans le calcul de la formule de révision

Les valeurs seront définies en fin de procédure en fonction du mois de référence de la proposition financière finale.

3.31. Annexe 31 : mesures de sécurité des usagers

Kéolis

Le candidat décrit son offre en matière de sécurité des usagers qui s'articule autour de trois grands « fondamentaux » :

- prévention
- médiation
- dissuasion

L'aspect « répression » passe au second rang ; à titre d'exemple, le candidat propose d'appliquer une mesure originale en cas de fraude : proposer au contrevenant de souscrire un abonnement mensuel à 24 € plutôt que de payer l'amende forfaitaire à 27 €, et faire ainsi d'un fraudeur un abonné !

Autre exemple, l'absence de système de vidéosurveillance à bord des véhicules.

Des partenariats sont noués avec la Police Municipale, la Police Nationale et le Conseil Intercommunal de Sécurité et de Prévention de la Délinquance.

Un tableau de suivi trimestriel des incidents est proposé ainsi que la création d'un Comité de Sécurité piloté par le directeur général de la société dédiée.

Autobus Aixois

Le candidat décrit de manière détaillée dans son offre, puis plus succinctement, dans son annexe n°31 son dispositif en matière de sécurité des usagers qui se développe sur cinq axes :

- un plan d'actions multiples
- une équipe de 18 équivalent temps plein dédiée au contrôle et à la sûreté
- des formations orientées sécurité
- des moyens techniques (vidéosurveillance, système d'alerte en temps réel)
- dissuasion pédagogique

Des objectifs sont proposés en matière de réduction de la fraude (de 12% en décembre 2012 à 7% en fin de convention).

Des partenariats sont proposés avec la Justice, la Police Municipale, la Police Nationale et le Conseil Intercommunal de Sécurité et de Prévention de la Délinquance.

3.32. Annexe 32 : entretien / maintenance des matériels roulants

Kéolis

Le candidat loue l'ensemble de son parc de véhicules en location longue durée. Cependant, l'entretien et la maintenance des véhicules sont effectués par ses propres salariés dans les ateliers des deux dépôts projetés ; les réparations sont sous-traitées, y compris la carrosserie, ainsi que les pneumatiques.

Les équipes d'ateliers sont encadrées par 2 chefs d'équipes et comprennent 4 mécaniciens et 1 carrossier. Ramené au parc constitué de 122 véhicules (hors sous-traitant), le ratio est d'une personne pour 17,4 véhicules.

L'activité bénéficie d'une gestion de la maintenance assistée par ordinateur.

L'entretien préventif est assuré selon trois niveaux, tous les 10 000 Km, tous les 20 000 Km et tous les 80 000 Km.

La procédure de signalement des pannes et des incidents est des plus classiques.

Autobus Aixois

L'entretien et la maintenance des véhicules achetés par le candidat sont effectués par les salariés du candidat dans les ateliers des deux dépôts projetés, mais les réparations sont sous-traitées, ainsi que les pneumatiques. Les réparations de carrosserie et les opérations de peintures sont effectuées dans l'atelier carrosserie peinture Véolia Transport d'Eguilles.

Les équipes d'ateliers sont encadrées par deux chefs d'équipes et comprennent 3 mécaniciens/électromécaniciens et 1,5 agent de maintenance. Ramené au parc constitué de 130 véhicules (hors sous-traitants et y compris réserves), le ratio est d'une personne pour 20,0 véhicules.

L'activité bénéficie d'une gestion de la maintenance assistée par ordinateur.

L'entretien préventif est assuré selon trois niveaux, tous les 10 000 Km, tous les 20 000 Km et tous les 80 000 Km.

La procédure de signalement des pannes et des incidents est des plus classiques.

3.33. Annexe 33 : Programmation de mise en œuvre du nouveau réseau

Les candidats fournissent les éléments demandés qui n'appellent pas de commentaires particuliers.

4. Analyse financière des offres

Cette analyse, qui renvoie aux critères de jugement financiers, est basée principalement sur l'examen des documents suivants des offres des candidats :

- Annexe 20 A au projet de convention : compte d'exploitation prévisionnel (CEP)
- Annexe 20 B au projet de convention : mémoire financier
- Annexe 22 au projet de convention : tableau de ratios économiques et financiers

4.1. Présentation générale des offres financières des candidats

4.1.1. Présentation des CEP remis par les candidats

Les CEP synthétiques des deux candidats (onglet 1 de l'annexe 20), sont présentés ci-dessous.

Le dossier de consultation (informations complémentaires) demandait que l'ensemble des prix soit exprimé en valeur de décembre 2010. Ce principe a été appliqué dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS. Il convient de noter que l'offre de KEOLIS est exprimée en valeur octobre 2010, ce qui correspond à la valeur de référence du dossier de consultation initial.

Les candidats ont globalement respecté le cadre Excel fourni pour la présentation du CEP. AUTOBUS AIXOIS a modifié l'ordre des postes de charges (charges liées au dépôt en tête) sans impact toutefois sur les calculs.

Les comptes ci-dessous sont restitués tels que fournis par les candidats dans le cadre de leur offre. Seule la colonne indiquant les onglets de référence pour chaque poste (présentant le détail du calcul) a été masquée pour une meilleure lisibilité.

CEP d'AUTOBUS AIXOIS

AUTOBUS AIXOIS		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Cumulé
RECETTES										
Recettes commerciales sur usagers	R1a	4 448 616	5 038 770	5 492 529	5 592 001	5 654 302	5 710 620	5 767 958	5 834 515	43 599 411
Compensations sociales de la CPA	R1b	691 799	701 315	709 862	719 068	731 112	744 055	758 440	774 633	5 830 293
Sous-total recettes du trafic (R1a + R1b)	R1	5 140 414	5 800 086	6 202 490	6 311 068	6 385 414	6 454 675	6 526 398	6 609 148	49 429 695
Recettes annexes/accessoires	R2	304 601	311 966	307 240	357 928	316 914	298 348	299 946	300 465	2 497 409
Sous-total recettes directes (R1a + R2)		4 753 217	5 410 736	5 799 869	5 949 929	5 971 216	6 008 968	6 067 905	6 134 981	46 096 820
Contribution forfaitaire	C	24 253 808	27 872 772	28 134 452	27 987 858	27 987 336	28 172 858	28 444 508	28 447 688	230 800 961
CHARGES										
Charges liées au dépôt	D3	732 621	1 629 630	1 335 269	1 335 269	1 335 269	1 335 269	1 335 269	1 335 269	10 373 865
Charges variables	D1	23 239 176	25 640 000	26 905 580	26 896 949	26 907 071	27 207 265	27 513 497	27 640 062	211 949 599
Dont coûts de roulage		3 421 855	3 585 565	3 692 241	3 670 282	3 646 095	3 645 990	3 622 486	3 622 382	28 906 895
Dont charges variables de personnel		11 229 438	11 605 706	12 140 808	12 140 808	12 140 808	12 140 808	12 140 808	12 140 808	95 679 993
Dont charges de matériel roulant		2 971 913	3 890 789	3 912 807	3 926 697	3 961 569	4 240 694	4 510 008	4 521 178	31 935 666
Dont autres charges variables		5 615 969	6 557 931	7 159 723	7 159 162	7 158 600	7 179 772	7 240 195	7 355 694	55 427 045
Charges de structure	D2	4 584 475	4 927 315	5 070 865	5 091 681	5 113 106	5 040 044	5 085 517	5 022 055	39 915 059
Dont achats		126 300	130 200	130 200	130 200	130 200	130 200	130 200	130 200	1 037 700
Dont services extérieurs		646 728	1 054 861	1 081 236	1 089 236	1 085 236	1 089 236	1 085 236	1 089 236	8 221 004
Dont impôts, taxes et versements assimilés		125 294	59 350	44 400	47 876	87 847	121 111	70 786	69 400	626 064
Dont charges de personnel de structure		1 655 909	1 798 199	1 798 199	1 798 199	1 798 199	1 798 199	1 798 199	1 798 199	14 243 293
Dont charges financières		4 304	4 760	4 760	4 760	4 760	4 760	4 760	4 760	37 627
Dont charges exceptionnelles		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dont autres charges de structure		2 025 941	1 879 945	2 012 070	2 021 410	2 006 864	1 896 538	1 976 336	1 930 260	15 749 365
RESSOURCES FINANCIERES										
Taxe sur les salaires		625 636	647 752	616 321	596 711	591 696	586 601	581 424	576 164	4 822 305
Contribution Economique et Sociale		346 204	384 852	394 142	395 333	397 440	403 286	407 782	408 995	3 138 035
Coût global pour l'AO (R1b+C)		25 917 147	29 106 691	29 854 776	29 698 970	29 707 584	29 906 800	30 192 159	30 207 460	234 591 583

CEP de KEOLIS

KEOLIS		Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	CORAIL
RECETTES										
Recettes commerciales sur usagers	R1a	4 340 158	4 774 238	5 014 613	5 112 781	5 171 193	5 226 071	5 269 396	5 310 533	40 218 345
Compensations sociales de la CPA	R1b	837 575	840 305	848 021	845 656	848 286	850 912	853 533	856 158	6 775 448
Sous-total recettes du trafic (R1a + R1b)	R1	5 177 733	5 614 541	5 852 633	5 958 437	6 019 479	6 076 982	6 122 929	6 166 691	46 994 392
Recettes annexes/accessoires	R2	217 601	249 939	244 199	240 533	231 111	231 841	232 617	233 450	1 875 291
Sous-total recettes directes (R1a + R2)		4 557 759	5 018 175	5 258 816	5 353 314	5 402 254	5 457 912	5 502 015	5 543 983	42 094 296
Contribution forfaitaire	C	22 968 980	23 296 507	23 201 794	23 803 715	23 614 057	23 509 313	23 383 943	23 274 407	188 051 116
TOTAL RECETTES		27 526 739	28 314 682	28 460 610	29 157 029	29 016 311	28 967 225	28 885 958	28 818 390	230 145 412
CHARGES										
Charges variables	D1	20 682 700	21 080 506	21 584 397	21 592 717	21 547 528	21 536 070	21 682 129	21 667 712	171 435 760
Dont coûts de roulage		3 588 011	3 419 332	3 312 436	3 300 581	3 288 686	3 288 686	3 283 696	3 283 696	26 775 082
Dont charges variables de personnel		11 797 423	12 047 139	12 592 546	12 612 741	12 681 150	12 681 692	12 769 751	12 751 334	99 879 775
Dont charges de matériel roulant		3 186 765	3 219 195	3 284 580	3 284 580	3 232 857	3 232 857	3 232 857	3 232 857	25 906 547
Dont autres charges variables		1 110 502	2 394 840	2 394 836	2 394 836	2 394 836	2 394 836	2 394 836	2 394 836	18 874 358
Charges de structure	D2	6 501 911	6 235 010	6 261 511	6 309 587	6 240 782	6 155 125	6 024 739	5 996 125	49 754 770
Dont achats		399 305	243 265	252 053	298 809	244 864	245 393	245 870	246 279	2 175 641
Dont services extérieurs		2 881 872	2 787 754	2 804 318	2 799 354	2 785 837	2 782 295	2 780 555	2 778 215	22 450 294
Dont impôts, taxes et versements assimilés		1 210 881	1 148 717	1 193 729	1 185 329	1 213 393	1 242 610	1 179 699	1 176 112	9 552 424
Dont charges de personnel de structure		1 512 696	1 547 935	1 511 462	1 564 060	1 538 196	1 544 988	1 458 509	1 446 956	12 159 785
Dont charges financières		81 988	102 966	80 634	22 780	16 953	13 784	12 718	11 414	293 238
Dont charges exceptionnelles		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dont autres charges de structure		415 180	424 371	439 321	439 235	444 779	336 059	337 393	337 143	3 173 477
Charges liées au dépôt	D3	328 333	946 710	1 550 115	1 201 820	1 181 839	1 161 897	1 141 936	1 121 975	6 694 645
TOTAL CHARGES		27 513 944	28 261 236	28 845 913	28 104 124	27 788 310	27 691 202	27 809 064	27 785 812	228 254 905
Coût global pour l'AO (R1b+C)		23 891 559	24 137 212	24 044 818	24 649 371	24 461 344	24 360 225	24 297 475	24 130 595	194 826 563
Dont CET		304 040	338 859	457 288	471 320	411 456	410 041	403 423	407 479	3 750 221
Dont Taxe sur les salaires		635 087	652 010	680 662	677 061	680 499	678 565	671 870	672 673	5 350 458
Contribution hors CET et taxe sur les salaires		22 794 599	23 086 344	23 946 873	23 959 990	23 370 391	23 271 518	23 155 882	23 050 713	186 226 904

Nota : Les montants de Contribution Economique et Territoriale (CET) et de Taxe sur les salaires (TS) ont été précisés au bas du CEP à l'initiative des candidats.

Ces montants font l'objet d'une différence de traitement dans les offres :

- Le montant du poste « impôt et taxes » de l'offre d'AUTOBUS AIXOIS n'intègre pas la CET et la TS ; le montant de contribution financière forfaitaire est donc calculé hors CET et TS, réintégrées dans un second temps au coût global, en bas du CEP.
- Pour KEOLIS, la contribution forfaitaire intègre ces deux postes, qui sont distingués du coût global en bas de CEP.

AUTOBUS AIXOIS a justifié le choix de sortir ces montants de la contribution financière forfaitaire, dans la mesure où la CET et la TS sont prises en charge à l'euro-l'euro par l'Autorité Organisatrice.

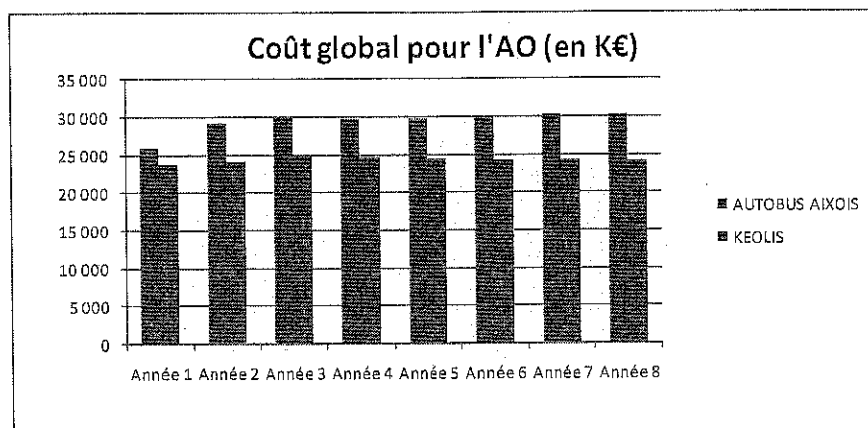
4.1.2. Comparaison des CEP synthétiques sur la durée du contrat

Le tableau ci-dessous présente une comparaison des CEP sur l'ensemble de la durée du contrat.

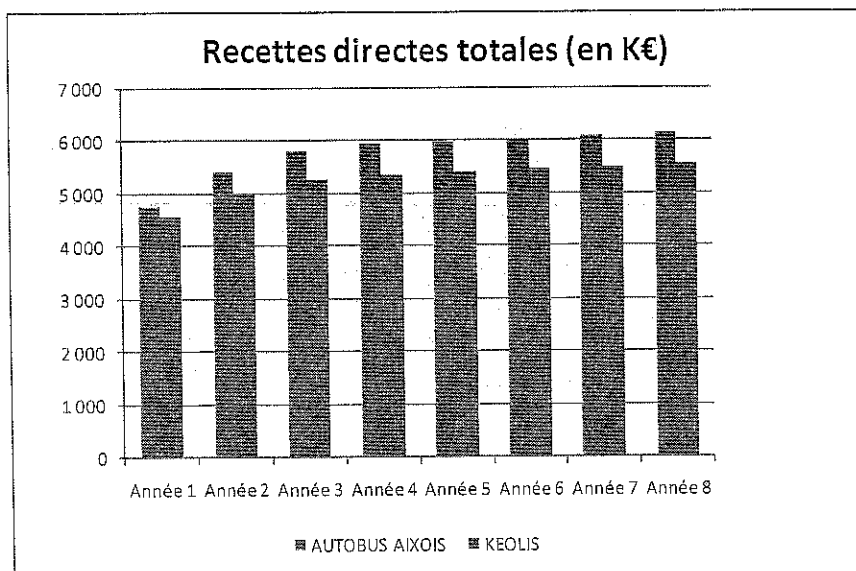
Rappel : la CET et la TS prévisionnelles sont intégrées dans la contribution forfaitaire dans l'offre de KEOLIS, et non dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS.

Comparaison CEP sur 8 ans - en K€	AUTOBUS AIXOIS (A)	KEOLIS (B)	Ecart (A-B)	Ecart%
RECETTES	272 723	269 924	2 799	1%
Recettes commerciales sur usagers	43 599	40 219	3 380	8%
Compensations sociales de la CPA	5 830	6 775	-945	-14%
<i>Sous-total recettes du trafic</i>	<i>49 430</i>	<i>46 994</i>	<i>2 435</i>	<i>5%</i>
Recettes annexes/accessoires	2 497	1 875	622	33%
<i>Sous-total recettes directes</i>	<i>46 097</i>	<i>42 094</i>	<i>4 003</i>	<i>10%</i>
Contribution forfaitaire	220 801	188 051	32 750	17%
CHARGES	262 239	229 825	32 413	14%
Charges liées au dépôt	10 374	8 635	1 739	20%
Charges variables	211 950	171 436	40 514	24%
<i>Dont coûts de roulage</i>	<i>28 907</i>	<i>26 775</i>	<i>2 132</i>	<i>8%</i>
<i>Dont charges variables de personnel</i>	<i>95 680</i>	<i>99 880</i>	<i>-4 200</i>	<i>-4%</i>
<i>Dont charges de matériel roulant</i>	<i>31 936</i>	<i>25 907</i>	<i>6 029</i>	<i>23%</i>
<i>Dont autres charges variables</i>	<i>55 427</i>	<i>18 874</i>	<i>36 553</i>	<i>194%</i>
Charges de structure	39 915	49 755	-9 840	-20%
<i>Dont achats</i>	<i>1 038</i>	<i>2 176</i>	<i>-1 138</i>	<i>-52%</i>
<i>Dont services extérieurs</i>	<i>8 221</i>	<i>22 400</i>	<i>-14 179</i>	<i>-63%</i>
<i>Dont impôts, taxes et versements assimilés</i>	<i>626</i>	<i>9 552</i>	<i>-8 926</i>	<i>-93%</i>
<i>Dont charges de personnel de structure</i>	<i>14 243</i>	<i>12 160</i>	<i>2 084</i>	<i>17%</i>
<i>Dont charges financières</i>	<i>38</i>	<i>293</i>	<i>-256</i>	<i>-87%</i>
<i>Dont charges exceptionnelles</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	
<i>Dont autres charges de structure</i>	<i>15 749</i>	<i>3 173</i>	<i>12 576</i>	<i>396%</i>
RÉSULTAT AVANT IMÔT SUR LES SOCIÉTÉS	10 484	17 096	-6 612	-48%
Taxe sur les salaires	4 822	5 350	-528	-10%
Contribution Economique et Sociale	3 138	3 250	-112	-3%
Coût global pour l'AO	234 592	194 827	39 765	20%

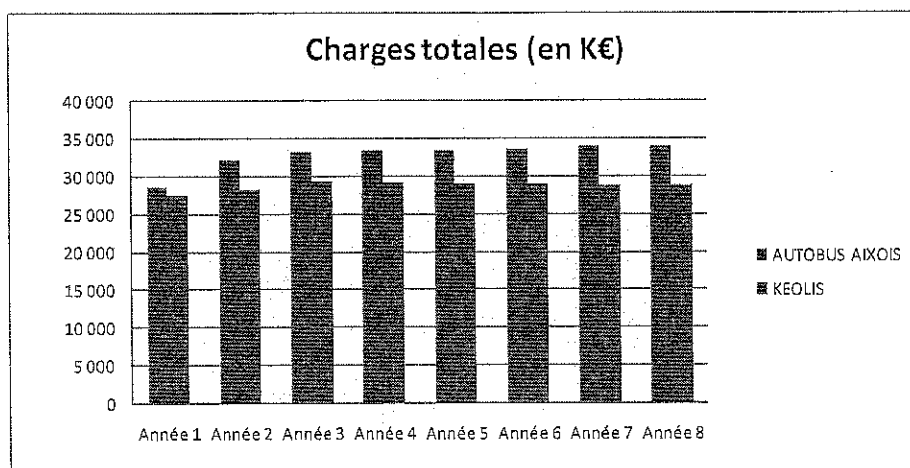
Ce tableau met en évidence un coût global pour l'Autorité Organisatrice supérieur de 39,8 M€ dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS, soit +20%.



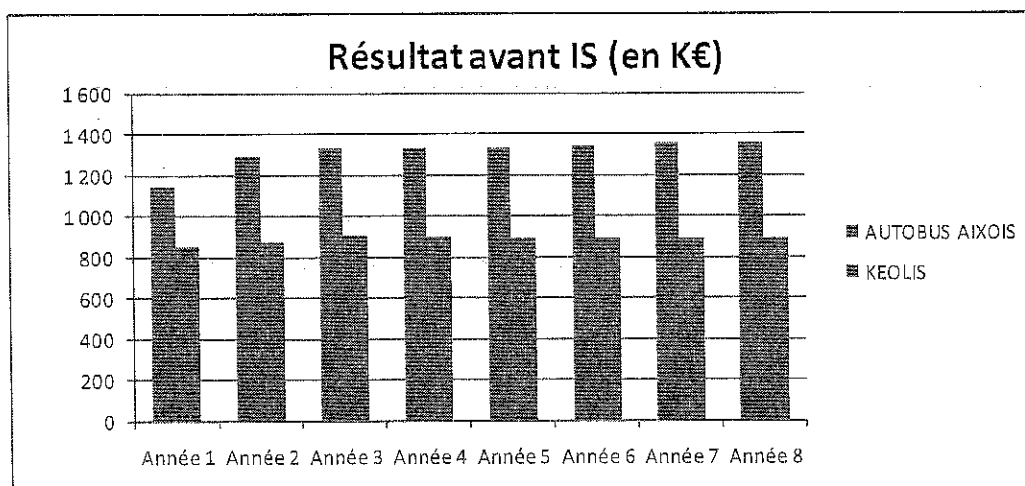
Les recettes directes totales, qui n'incluent ni le poste compensations sociales ni le poste contribution forfaitaire, sont représentées ci-dessous. Le graphique met en évidence un écart en faveur d'AUTOBUS AIXOIS, qui s'élève à 4,0 M€ sur la durée du contrat.



Le coût global supérieur dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS, malgré des recettes directes supérieures, s'explique principalement par l'écart sur les charges, représentées par le graphique ci-dessous. Le montant prévisionnel de l'offre d'AUTOBUS AIXOIS est supérieur de 32,4 M€ soit +14% à celui de l'offre de KEOLIS. L'écart se forme notamment à partir de la 2^e année.



Cette tendance est renforcée par le résultat prévisionnel, supérieur de 3,4 M€ dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS.



⇒ En synthèse de la présentation générale des offres financières des candidats

Les candidats ont remis des CEP globalement conformes au fichier Excel du dossier de consultation. L'offre d'AUTOBUS AIXOIS est exprimée en valeur décembre 2010, celle de KEOLIS en valeur octobre 2010.

Les hypothèses de recettes directes sont supérieures de plus de 4,0 M€, soit 10%, dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS.

Cet écart est toutefois plus que compensé par celui constaté sur les charges totales, de 32,4 M€ soit +14%, dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS.

Le résultat avant impôt sur les sociétés prévisionnel vient renforcer cette tendance ; le montant est supérieur dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS de 3,4 M€ soit 48%.

Au total, le coût prévisionnel global pour l'AO issu du CEP de KEOLIS est inférieur de près de 40 M€, soit 20%, à celui de l'offre d'AUTOBUS AIXOIS.

4.2. Analyse et comparaison des montants et hypothèses des recettes prévisionnelles

Les recettes prévisionnelles des deux candidats, soit les onglets 2 et 3 de l'annexe 20, sont présentées ci-dessous.

Elles se décomposent comme suit :

- Recettes commerciales : recettes de la vente des titres
- Compensations sociales : compensation par l'AO de l'écart entre le tarif social pratiqué auprès de l'usager et le tarif de base, pour chaque titre vendu, comme prévu au contrat

Les recettes commerciales et compensations sociales constituent le montant intermédiaire « recettes de trafic ».

- Recettes annexes

Les recettes commerciales et annexes constituent le montant intermédiaire « recettes directes ».

- Contribution forfaitaire

Les recettes prévisionnelles d'AUTOBUS AIXOIS

AUTOBUS AIXOIS - en K€		Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	CUMUL
Recettes commerciales sur usagers	R1a	4 449	5 099	5 493	5 592	5 654	5 711	5 768	5 835	43 599
Compensations sociales de la CPA	R1b	692	701	710	719	731	744	758	775	5 830
Sous-total recettes du trafic (R1a + R1b)	R1	5 140	5 800	6 202	6 311	6 385	6 455	6 526	6 609	49 430
Recettes annexes/accessoires	R2	305	312	307	358	317	298	300	300	2 497
Sous-total recettes directes (R1a + R2)		4 753	5 411	5 800	5 950	5 971	6 009	6 068	6 135	46 097
Contribution forfaitaire	C	24 254	27 373	28 134	27 988	27 987	28 173	28 445	28 448	220 801

Les recettes prévisionnelles de KEOLIS

KEOLIS - en K€		Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	CUMUL
Recettes commerciales sur usagers	R1a	4 340	4 774	5 015	5 113	5 171	5 226	5 269	5 311	40 219
Compensations sociales de la CPA	R1b	838	840	843	846	848	851	854	856	6 775
Sous-total recettes du trafic (R1a + R1b)	R1	5 178	5 615	5 858	5 958	6 019	6 077	6 123	6 167	46 994
Recettes annexes/accessoires	R2	218	244	244	241	231	232	233	233	1 875
Sous-total recettes directes (R1a + R2)		4 558	5 018	5 259	5 353	5 402	5 458	5 502	5 544	42 094
Contribution forfaitaire	C	22 967	23 297	24 202	23 804	23 614	23 508	23 384	23 274	188 051

L'offre d'AUTOBUS AIXOIS intègre dans les recettes commerciales telles que présentées dans l'onglet 1 du CEP (CEP synthétique) la compensation tarifaire versée au délégataire pour les voyages en correspondance gratuite depuis le réseau départemental Carreize à hauteur de 86 K€ annuels. Cette compensation en revanche est distinguée dans l'onglet 2, qui détaille le calcul des recettes commerciales et sociales, dans une ligne spécifique.

Dans l'offre de KEOLIS, la compensation au titre des voyages du réseau départemental est estimée à 80 K€ annuels et est comprise dans le poste des compensations sociales versées par la Collectivité au titre des tarifs réduits, dans l'onglet synthétique 1 comme dans l'onglet détaillé 2.

4.2.1. Les recettes commerciales

Le calcul des recettes commerciales est présenté dans l'onglet 2 du CEP.

Pour AUTOBUS AIXOIS, les chiffres des onglets 1 et 2 du CEP (CEP synthétique et détail du calcul des recettes commerciales) sont cohérents.

Au total, les recettes commerciales présentées dans le CEP synthétique s'élèvent à 43 599 K€ sur la durée du contrat, soit 5 450 K€ par an en moyenne. Elles augmentent de 31% entre l'année 1 (4 449 K€) et l'année 8 (5 835K€).

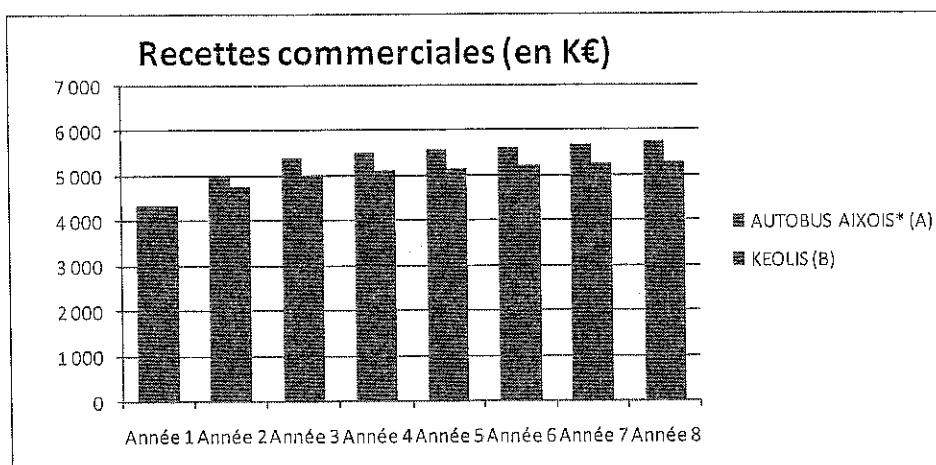
De même, pour KEOLIS, les chiffres des onglets 1 et 2 du CEP (CEP synthétique et détail du calcul des recettes commerciales) sont cohérents.

Au total, les recettes commerciales présentées dans le CEP synthétique s'élèvent à 40 219 K€ sur la durée du contrat, soit 5 027 K€ par an en moyenne. Elles augmentent de 22% entre l'année 1 (4 340K€) et l'année 8 (5 311 K€).

Analyse comparée des offres sur le plan des recettes commerciales

Le tableau ci-dessous ainsi que le graphique associé reprennent le montant des recettes prévisionnelles de la vente des titres des candidats ; ainsi, le montant de compensation tarifaire versée au délégataire pour les voyages en correspondance gratuite depuis le réseau départemental Cartreize a été retraité du montant affiché dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS.

en K€	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	CUMUL
Recettes commerciales									
AUTOBUS AIXOIS* (A)	4 363	5 013	5 407	5 506	5 568	5 625	5 682	5 749	42 911
KEOLIS (B)	4 340	4 774	5 015	5 113	5 171	5 226	5 269	5 311	40 219
Ecart (A-B)	22	239	392	393	397	399	413	438	2 692
Ecart %	1%	5%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	7%
*Hors compensation "Cartreize"									



Au total, l'écart relatif aux recettes commerciales s'élève à 2 692 K€, soit 7% en faveur d'AUTOBUS AIXOIS. Cet écart existe tout au long du contrat et se forme notamment à partir de l'année 2.

L'écart relatif sur les recettes commerciales est :

- Supérieur à celui constaté sur les voyages (+4% dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS)
- Inférieur à celui constaté sur les kilomètres commerciaux (+8% dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS)

Les tableaux ci-dessous présentent :

- Les recettes commerciales par voyage
- Les recettes commerciales par kilomètre commercial

En K€	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	Moyenne
Recettes commerciales/voyage									
AUTOBUS AIXOIS* (A)	0,28 €	0,29 €	0,31 €	0,31 €	0,31 €	0,31 €	0,31 €	0,31 €	0,31 €
KEOLIS (B)	0,28 €	0,29 €	0,30 €	0,30 €	0,30 €	0,30 €	0,30 €	0,30 €	0,30 €
Ecart (A-B)	0,00 €	0,00 €	0,01 €	0,01 €	0,01 €	0,01 €	0,01 €	0,01 €	0,01 €
Ecart %	1%	0%	3%	4%	3%	3%	3%	3%	2%
*Hors compensation "Cartrelze"									
En K€	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	CUMUL
Recettes commerciales/kilomètre commercial									
AUTOBUS AIXOIS* (A)	0,77 €	0,82 €	0,84 €	0,86 €	0,87 €	0,87 €	0,88 €	0,89 €	0,85 €
KEOLIS (B)	0,80 €	0,83 €	0,84 €	0,86 €	0,87 €	0,88 €	0,89 €	0,89 €	0,86 €
Ecart (A-B)	- 0,03 €	- 0,01 €	- 0,00 €	- 0,00 €	- 0,00 €	- 0,01 €	- 0,00 €	- 0,00 €	- 0,01 €
Ecart %	-3%	-1%	0%	-1%	-1%	-1%	0%	0%	-1%
*Hors compensation "Cartrelze"									

A noter que les voyages incluent :

- Les voyages au titre des cartes gratuites, dans les deux offres
- Les voyages réalisés gratuitement sur le réseau avec des titres départementaux, dans les deux offres
- Les voyages en fraude, dans les deux offres
- Les voyages réalisés gratuitement sur le réseau avec des titres CPA (titres du réseau sur le reste du territoire communautaire), dans l'offre de KEOLIS uniquement

Les recettes commerciales par voyage sont en moyenne supérieures de 0,01 € soit 2% dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS.

A l'inverse, les recettes commerciales par kilomètre commercial sont supérieures dans l'offre de KEOLIS, de 0,01€ (-1% dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS).

Analyse comparée des offres sur le plan des ventes de titres

En préalable, les différences suivantes peuvent être constatées entre les grilles tarifaires retenues par les candidats :

- AUTOBUS AIXOIS introduit la carte Probus, à destination de ses salariés
- AUTOBUS AIXOIS propose un titre combiné TER supplémentaire par rapport à KEOLIS : l'abonnement combiné TER libre circulation plus ; il est rappelé que la convention TER relative au titres intermodaux est en cours de signature.
- KEOLIS introduit un tarif PDE (Plan de Déplacement des Entreprises)

Le tableau ci-dessous présente le montant des ventes pour les quatre titres principaux, qui représentent respectivement 80% et 74% des recettes commerciales prévisionnelles des candidats

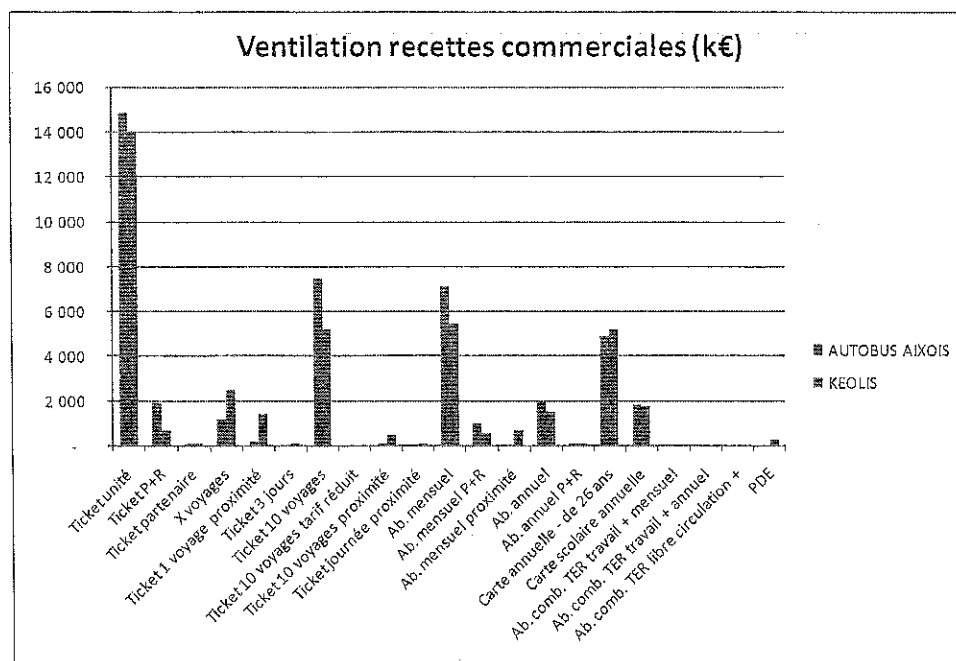
RECETTES COMMERCIALES	AUTOBUS AIXOIS		KEOLIS	
	Recettes (k€)	Part dans les recettes totales	Recettes (k€)	Part dans les recettes totales
Ticket unité	14 870	35%	13 969	35%
Ticket 10 voyages	7 456	17%	5 229	13%
Abonnement mensuel	7 132	17%	5 451	14%
Carte annuelle - de 26 ans	4 869	11%	5 205	13%
TOTAL	34 327	80%	29 854	74%

La comparaison des montants est réalisée ci-dessous :

RECETTES COMMERCIALES (k€)	AUTOBUS AIXOIS (A)	KEOLIS (B)	Ecart (A-B)	Ecart %
Ticket unité	14 870	13 969	901	6%
Ticket 10 voyages	7 456	5 229	2 227	43%
Abonnement mensuel	7 132	5 451	1 681	31%
Carte annuelle - de 26 ans	4 869	5 205	- 336	-6%
TOTAL	34 327	29 854	4 473	15%

Ce tableau met en évidence un écart sur les principaux titres de 4,5 M€ en faveur d'AUTOBUS AIXOIS, soit 1,8 M€ de plus que l'écart global de recettes commerciales.

En effet, la comparaison des recettes sur l'ensemble des titres commerciaux fait apparaître des écarts importants sur d'autres titres, pour lesquels KEOLIS présente une recette supérieure :



- Pour le titre X voyages : + 1302 k€ dans l'offre de KEOLIS
- Pour le titre 1 voyage proximité : + 1219 k€ dans l'offre de KEOLIS
- Pour le titre abonnement mensuel proximité : + 694 k€ dans l'offre de KEOLIS

A noter en outre + 336 k€ au titre de la carte annuelle – de 26 ans (cf. tableau titres significatifs ci-dessus) et + 264 k€ en lien avec le titre PDE dans l'offre de KEOLIS.

Etant donné que le prix de vente de tickets est fixé par la convention de délégation de service public, ces différences proviennent directement des hypothèses des quantités de vente de titre.

4.2.2. Les compensations sociales et tarifaires

Le tableau ci-dessous établit une comparaison des hypothèses de compensations sociales et tarifaires des deux candidats.

Rappel : le montant de l'offre d'AUTOBUS AIXOIS intègre la compensation « Cartreize » (cf. ci-avant).

En K€	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	CUMUL
Compensation sociales									
AUTOBUS AIXOIS* (A)	778	787	796	805	817	830	844	861	6 518
KEOLIS (B)	838	840	843	846	848	851	854	856	6 775
Ecart (A-B)	-60	-53	-47	-41	-31	-21	-9	4	-257
Ecart %	-7,1%	-6,3%	-5,6%	-4,8%	-3,7%	-2,5%	-1,1%	0,5%	-3,8%
*Y compris compensation "Cartreize"									

Dans les deux offres, les compensations sont réalisées au titre :

- Du ticket 10 voyages tarif réduit
- Des deux cartes gratuites
- Des abonnements TER (deux dans l'offre de KEOLIS, trois dans celle d'AUTOBUS AIXOIS, cf. ci-avant)

Les montants présentés ci-avant intègrent donc également les compensations au titre des voyages réalisés gratuitement avec des titres départementaux :

- Pour 80k€ annuels dans l'offre de KEOLIS
- Pour 86k€ annuels dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS

En outre, KEOLIS inclut dans le montant de ses compensations sociales prévisionnelles une compensation au titre d'un tarif « famille nombreuse ». Cette compensation n'est pas intégrée dans les compensations sociales d'AUTOBUS AIXOIS.

Celui-ci prend pour hypothèse la non refacturation de la réduction famille nombreuse, au même titre que le tarif boursier ; la compensation apparaît en tant que charge dans l'onglet 3 des recettes annexes du CEP, comme recette négative ; cette comptabilisation n'est pas explicitée par le candidat.

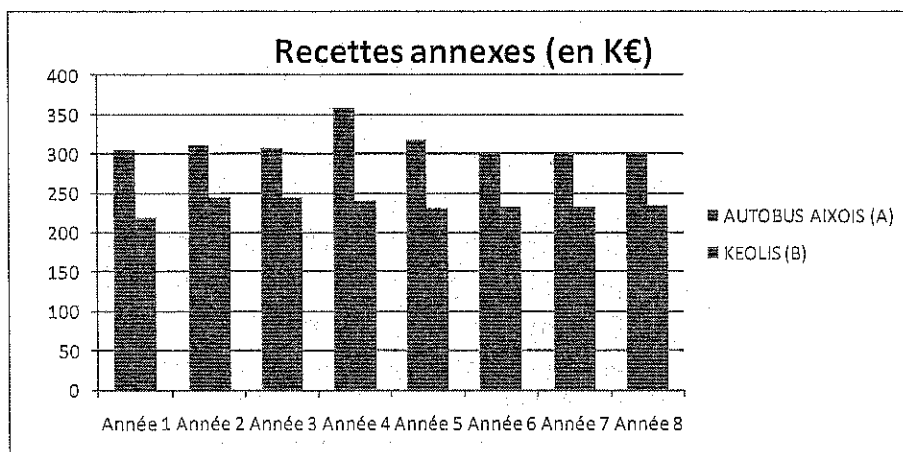
Les hypothèses de compensations sociales sont supérieures de 257 K€ soit près de 4% au total, dans l'offre de KEOLIS.

Il convient de mentionner que, selon l'article 31-2 du projet de convention, le montant de compensations sociales versées chaque année est plafonné au montant prévisionnel.

4.2.3. Recettes annexes

Le tableau ci-dessous présente les recettes annexes prévisionnelles des deux candidats :

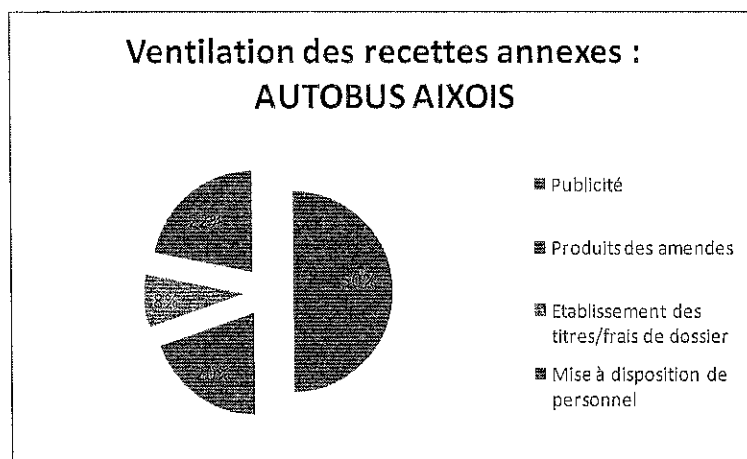
En K€	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	CUMUL
Recettes annexes									
AUTOBUS AIXOIS (A)	305	312	307	358	317	298	300	300	2497
KEOLIS (B)	218	244	244	241	231	232	233	233	1875
Ecart (A-B)	87	68	63	117	86	67	67	67	622
Ecart %	40%	28%	26%	49%	37%	29%	29%	29%	33%



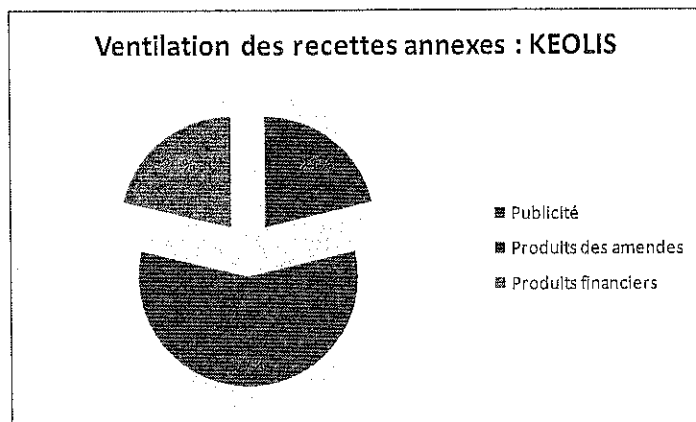
Les prévisions d'AUTOBUS AIXOIS sont supérieures de 622 K€, soit 33%, sur la durée du contrat ; comme indiqué ci-avant, ce total intègre un montant de 30k€ annuels soit 240 k€ sur la durée du contrat de « recettes négatives » au titre de la non refacturation des titres famille nombreuse et boursier.

Ce montant retraité, l'écart entre les deux offres au titres des recettes annexes est de 862 k€.

Le périmètre des recettes annexes n'est pas identique dans les deux offres, comme l'indiquent les graphiques ci-dessous.



Nota : le graphique pour AUTOBUS AIXOIS est réalisé hors prise en compte du montant négatif de 240 k€. Il est réalisé sur un total de 2,7 M€.



La décomposition des recettes annexes appelle plusieurs remarques :

- La publicité, qui représente la moitié des recettes annexes d'AUTOBUS AIXOIS soit 1,4 M€, est estimée à 400 k€ dans l'offre de KEOLIS
- A l'inverse, les produits des amendes représentent 20% pour 537 k€ dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS tandis qu'ils s'élèvent à 1075 k€ soit 57% des recettes annexes prévisionnelles de KEOLIS.
- Les produits d'établissement de titres et frais de dossier ainsi que la mise à disposition du personnel sont chiffrés dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS et non dans celle de KEOLIS
- A l'inverse, KEOLIS prévoit des produits financiers, contrairement à AUTOBUS AIXOIS

⇒ En synthèse pour les recettes :

Les hypothèses de recettes commerciales d'AUTOBUS AIXOIS sont supérieures de 2,7M€ à celles de KEOLIS. Elles s'appuient notamment sur des prévisions de vente de titres supérieures sur les trois titres les plus significatifs en termes de chiffre d'affaires.

Les recettes commerciales par voyage sont en moyenne de 0,31€ pour AUTOBUS AIXOIS et de 0,30€ pour KEOLIS. L'écart de recettes entre les candidats est donc cohérent avec l'écart en termes de voyages prévisionnels.

Les recettes commerciales par kilomètre commercial sont en moyenne de 0,85€ dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS et 0,86€ dans celle de KEOLIS. De même, l'écart de recettes entre les candidats est donc cohérent avec l'écart en termes de kilomètres commerciaux prévisionnels.

A l'inverse, les hypothèses de compensations sociales sont supérieures dans l'offre de KEOLIS de 257 k€, ce montant prévisionnel constituant le plafond des compensations effectivement versées compte tenu des dispositions contractuelles.

Les recettes annexes d'AUTOBUS AIXOIS sont supérieures à celles de KEOLIS de 622K€. Le périmètre de ces recettes n'est pas identique entre les deux offres.

Au total, le taux de couverture des dépenses par les recettes directes (ventes de titres et recettes annexes) est de 17,3% dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS contre 18,3% dans l'offre de KEOLIS.

4.3. Analyse et comparaison des montants et hypothèses des charges prévisionnelles

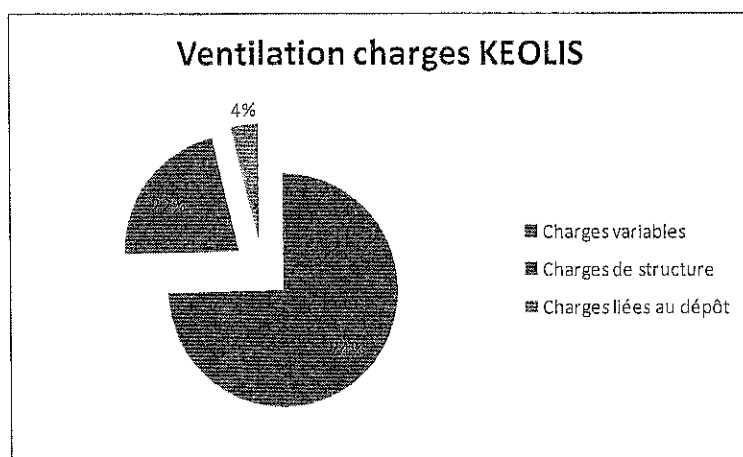
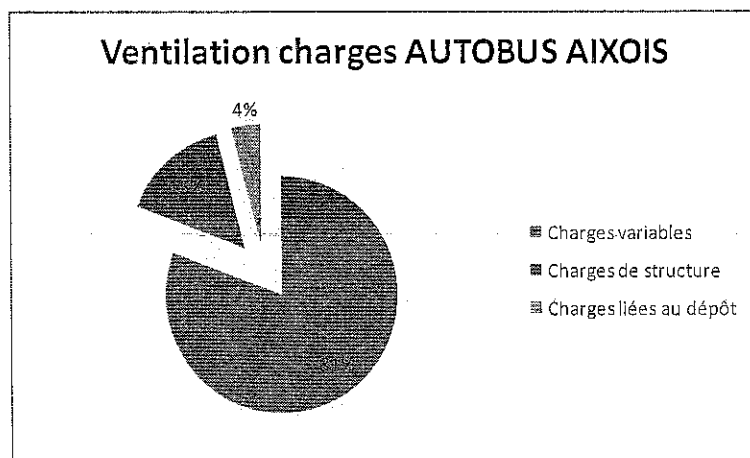
4.3.1. Présentation générale des charges

Le tableau ci-dessous présente les montants globaux de charges sur la durée du contrat pour les deux candidats :

En k€ - 8 ans	AUTOBUS AIXOIS (A)	KEOLIS (B)	Ecart (A-B)	Ecart %
Charges variables	211 950	171 436	40 514	24%
Charges de structure	39 915	49 755	- 9 840	-20%
Charges liées au dépôt	10 374	8 635	1 739	20%
TOTAL CHARGES	262 239	229 825	32 413	14%

L'écart global à la hausse dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS se forme principalement sur les charges variables, supérieures de plus de 40 M€ dans l'offre de ce candidat, tandis que le montant de charges de structure est supérieur dans l'offre de KEOLIS de près de 10 M€.

La ventilation des charges dans les deux offres est présentée dans les graphiques ci-dessous :



La comparaison des graphiques fait apparaître :

- un poids des charges variables de 81% dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS pour 74% dans l'offre de KEOLIS
- un poids des charges de structure de 15% dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS pour 22% dans l'offre de KEOLIS
- un poids comparable des charges liées aux dépôts, de 4% du total

4.3.2. Les charges variables

Ci-dessous sont présentées les charges variables issues du CEP des deux candidats (onglet 1).

Les chiffres du CEP synthétique et des onglets relatifs aux charges variables (onglets 4 et suivants) sont cohérents.

CEP SYNTHÉTIQUE D'AUTOBUS AIXOIS	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	CUMUL
Charges variables	23 239 176	25 640 000	26 905 580	26 896 949	26 907 071	27 207 265	27 513 497	27 640 062	211 949 599
Dont coûts de roulage	3 421 855	3 585 565	3 692 241	3 670 282	3 646 095	3 645 990	3 622 486	3 622 382	28 906 895
Dont charges variables de personnel	11 229 438	11 605 706	12 140 808	12 140 808	12 140 808	12 140 808	12 140 808	12 140 808	95 679 993
Dont charges de matériel roulant	2 971 913	3 890 799	3 912 807	3 926 697	3 961 569	4 240 694	4 510 008	4 521 178	31 935 666
Dont autres charges variables	5 615 969	6 557 931	7 159 723	7 159 162	7 158 600	7 179 772	7 240 195	7 355 694	55 427 045

CEP SYNTHÉTIQUE DE KEOLIS	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	CUMUL
Charges variables	20 682 700	21 080 506	21 584 397	21 592 717	21 547 528	21 598 070	21 682 129	21 667 712	171 435 780
Dont coûts de roulage	3 588 011	3 419 932	3 312 436	3 300 561	3 288 686	3 288 686	3 288 686	3 288 686	26 775 082
Dont charges variables de personnel	11 797 423	12 047 139	12 592 546	12 612 741	12 631 150	12 681 692	12 765 751	12 751 334	99 879 775
Dont charges de matériel roulant	3 186 765	3 219 195	3 284 580	3 284 580	3 232 857	3 232 857	3 232 857	3 232 857	25 906 547
Dont autres charges variables	2 110 502	2 394 840	2 394 836	2 394 836	2 394 836	2 394 836	2 394 836	2 394 836	18 874 356

a) Comparaison du montant global des charges variables

Le tableau ci-dessous compare les montants globaux des charges variables des offres des deux candidats.

En KE	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	CUMUL
Charges variables									
AUTOBUS AIXOIS (A)	23 239	25 640	26 906	26 897	26 907	27 207	27 513	27 640	211 950
KEOLIS (B)	20 683	21 081	21 584	21 593	21 548	21 598	21 682	21 668	171 436
Ecart (A-B)	2 556	4 559	5 321	5 304	5 360	5 609	5 831	5 972	40 514
Ecart %	12%	22%	25%	25%	25%	26%	27%	28%	24%

L'offre de KEOLIS est dotée d'hypothèses de charges variables inférieures de 40,5 M€, soit 24%, à celle d'AUTOBUS AIXOIS.

Le tableau ci-dessous identifie les écarts sur les postes de charges variables.

CEP sur 8 ans - en KE	AUTOBUS AIXOIS (A)	KEOLIS (B)	Ecart (A-B)	Ecart %
Charges variables	211 950	171 436	40 514	24%
Dont coûts de roulage	28 907	26 775	2 132	8%
Dont charges variables de personnel	95 680	99 880	-4 200	-4%
Dont charges de matériel roulant	31 936	25 907	6 029	23%
Dont autres charges variables	55 427	18 874	36 553	194%

Ces chiffres doivent être appréhendés au regard du taux de sous-traitance de chacune des deux offres, les charges de sous-traitance constituant dans les deux cas les « autres charges variables » :

- Taux de sous-traitance de 28,7% sur la durée du contrat dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS (taux affiché dans l'annexe relative à la sous-traitance)
- Taux de sous-traitance de 10,2 % (nombre de kilomètres commerciaux sous-traités/nombre de kilomètres commerciaux totaux) sur la durée du contrat dans l'offre de KEOLIS

On retrouve pour le taux de sous-traitance l'écart de 1 à 3 constaté pour les « autres charges variables ».

b) Coûts de roulage

Le tableau ci-dessous présente le montant des coûts de roulage pour l'exploitation réalisée en propre (hors sous-traitance) respectivement pour AUTOBUS AIXOIS et KEOLIS, ainsi que le coût unitaire au kilomètre. En effet, compte tenu du poids différent de la sous-traitance dans les deux offres, les montants ne peuvent être comparés strictement.

AUTOBUS AIXOIS (A) - COÛT DE ROULAGE	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	Moyenne
Coûts de roulage (en K€, en propre)	3 422	3 586	3 692	3 670	3 646	3 646	3 622	3 622	3 613
Km totaux (en milliers, en propre)	4 658	5 066	5 340	5 340	5 340	5 340	5 340	5 340	5 221
Coût kilométrique	0,73 €	0,71 €	0,69 €	0,69 €	0,68 €	0,68 €	0,68 €	0,68 €	0,69 €
KEOLIS (B) - COÛT DE ROULAGE	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	Moyenne
Coûts de roulage (en K€, en propre)	3 588	3 419	3 312	3 301	3 289	3 289	3 289	3 289	3 347
Km totaux (en milliers, en propre)	5 714	5 798	5 992	5 992	5 992	5 992	5 992	5 992	5 933
Coût kilométrique	0,63 €	0,59 €	0,55 €	0,55 €	0,55 €	0,55 €	0,55 €	0,55 €	0,56 €
COMPARAISON (A-B)	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	Moyenne
Ecart	0,11 €	0,12 €	0,14 €	0,14 €	0,13 €	0,13 €	0,13 €	0,13 €	0,13 €
Ecart %	17%	20%	25%	25%	24%	24%	24%	24%	23%

La comparaison fait apparaître un écart de 0,13€ soit +23% dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS.

Les informations fournies dans les offres ne permettent pas de réaliser une comparaison similaire pour l'ensemble des coûts de roulage, y compris sous-traitance. En effet, dans l'offre de AUTOBUS AIXOIS, les coûts de roulages relatifs aux sous-traitants Autocars Blanc, Burle et Sumian ne sont isolés et ne permettent pas de disposer de coûts de roulage globaux.

Afin de comprendre l'écart concernant le coût unitaire de roulage (pour les kilomètres en propre) constatés ci-dessus, un examen des coûts unitaires par sous-poste a été réalisé :

Coûts de carburant

Le coût moyen au kilomètre qui ressort de l'offre de KEOLIS est de 0,34€ pour 0,40€ dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS.

Les hypothèses en termes de coût du gazole (hors récupération de la TIPP) sont les suivantes :

- AUTOBUS AIXOIS : 1,029 €/L
- KEOLIS : 1,034€/L, soit + 0,5%

Il est en outre rappelé, s'agissant d'un produit volatile, que KEOLIS a formulé sa proposition en euros d'octobre 2010, tandis qu'AUTOBUS AIXOIS a retenu des données de décembre 2010. Or, l'indice INSEE du gazole met en évidence une évolution de 4,5% du gazole entre ces deux mois.

A l'inverse, le détail du chiffrage des propositions fait apparaître des consommations prévisionnelles inférieures dans l'offre de KEOLIS. Ainsi, pour les autobus standards, la consommation varie :

- De 49,37 L/100 km à 47,35 L/100 km dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS
- De 44,88 L/100 km à 43,86 L/100 km dans l'offre de KEOLIS

Les données relatives aux coûts de sous-traitance permettent de calculer un coût au carburant par kilomètre sous-traité :

- Dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS :
 - o De 0,33€ pour la RDT13
 - o De 0,35€ pour les Cars du Pays d'Aix
 - o De 0,34€ pour CAP13
- Dans l'offre de KEOLIS : de 0,17€ à 0,18€ selon les années.

Pièces détachées/entretien-maintenance

Le coût moyen au kilomètre des pièces détachées qui ressort de l'offre de KEOLIS est de 0,03€ pour 0,12€ dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS.

Compte tenu de la décomposition des postes des deux candidats, le coût des pièces détachées peut être appréhendé de manière consolidée avec l'entretien maintenance (qui inclut pour KEOLIS un poste « travaux extérieurs » et un poste « accidents-vandalisme » en plus du poste nettoyage, qui est le seul qu'AUTOBUS AIXOIS détaille).

Le coût moyen au kilomètre de l'entretien-maintenance qui ressort de l'offre de KEOLIS est de 0,13€ pour 0,07€ dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS.

Les coûts unitaires consolidés sont donc de :

- Pour AUTOBUS AIXOIS : 0,19€
- Pour KEOLIS : 0,16€

L'écart est donc de 0,03€ soit 18%.

Les données relatives aux coûts de sous-traitance permettent de calculer un coût carburant par kilomètre sous-traité :

- Dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS, pour les postes « pièces détachées » et « entretien-maintenance » :
 - o De 0,16€ pour la RDT13
 - o De 0,21€ pour les Cars du Pays d'Aix
 - o De 0,47€ pour CAP13
- Dans l'offre de KEOLIS, sur un poste global « entretien véhicules » : de 0,23€

Assurances véhicules

Le coût de l'assurance par véhicule est chiffré :

- A 2700€ environ en moyenne dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS, avec une diminution sur la durée du contrat :
- A 1800 € environ en moyenne dans l'offre de KEOLIS, le montant étant stable sur la durée du contrat

c) Coût variable de personnel bus

Les coûts variables de personnel pour l'exploitation en propre sont constitués respectivement pour 89% et 93% des coûts de personnel de conduite dans les offres d'AUTOBUS AIXOIS et de KEOLIS.

Le tableau ci-dessous présente le coût moyen de personnel par catégorie pour les services exploités en propre, respectivement pour AUTOBUS AIXOIS et KEOLIS, ainsi que le coût unitaire au

kilomètre. En effet, compte tenu du poids différent de la sous-traitance dans les deux offres, les montants ne peuvent être comparés strictement.

Services exploités en propre	AUTOBUS AIXOIS (A)	KEOLIS (B)	Ecart (A-B)	Ecart %
Moyenne annuelle				
Personnel de conduite				
Coût (k€)	10 593	11 374	-781	-7%
ETP	255,5	284,4	-28,8	-10%
Coût/ETP (k€)	41,5	40,0	1,5	4%
Personnel d'atelier				
Coût (k€)	523	388	135	35%
ETP	13,6	9,0	4,6	51%
Coût/ETP (k€)	38,5	43,1	-4,6	-11%
Personnel de contrôle				
Coût (k€)	787	483	304	63%
ETP	17,6	11,1	6,6	59%
Coût/ETP (k€)	44,7	43,6	1,0	2%
Autres coûts variables de personnel, y compris participation				
Coût (k€)	57	240	-183	-76%
TOTAL				
Coût (k€)	11 960	12 485	-525	-4%
ETP	286,7	304,4	-17,7	-6%
Coût/ETP (k€)	41,7	41,0	0,7	2%

Les informations fournies dans les offres permettent de calculer un coût par ETP de conduite et par heure de conduite pour l'ensemble du groupement, pour AUTOBUS AIXOIS comme pour KEOLIS. Les données ont été reprises :

- Pour les ETP conduite : annexe 22
- Pour les coûts de conduite AUTOBUS AIXOIS : annexe 22
- Pour les coûts de conduite KEOLIS : total des coûts de conduite en propre et sous-traités, issus du CEP, les coûts de conduite indiqués dans l'annexe 22 correspondant a priori aux seuls services exploités en propre

Y compris sous-traitance	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	Moyenne
Coût total de personnel de conduite en k€									
AUTOBUS AIXOIS (A)	12 791	13 335	14 167	14 167	14 167	14 167	14 167	14 167	13 891
KEOLIS (B)	11 625	11 918	12 451	12 468	12 484	12 525	12 605	12 590	12 333
Ecart (A-B)	1 165	1 417	1 716	1 700	1 684	1 643	1 562	1 577	1 558
Ecart %	10%	12%	14%	14%	13%	13%	12%	13%	13%
Nombre d'ETP conduite									
AUTOBUS AIXOIS (A)	326,9	340,3	356,9	356,9	356,9	356,9	356,9	356,9	351,1
KEOLIS (B)	290,3	289,5	300,5	300,5	300,5	300,5	300,5	300,5	297,9
Ecart (A-B)	36,6	50,8	56,4	56,4	56,4	56,4	56,4	56,4	53,2
Ecart %	13%	18%	19%	19%	19%	19%	19%	19%	18%
Coût/ETP conduite (en k€/ETP)									
AUTOBUS AIXOIS (A)	39,1	39,2	39,7	39,7	39,7	39,7	39,7	39,7	39,6
KEOLIS (B)	40,0	41,2	41,4	41,5	41,5	41,7	41,9	41,9	41,4
Ecart (A-B)	-0,9	-2,0	-1,7	-1,8	-1,8	-2,0	-2,3	-2,2	-1,8
Ecart %	-2%	-5%	-4%	-4%	-4%	-5%	-5%	-5%	-4%

Au total, l'écart constaté entre les deux offres sur les coûts de conduite, de 1,6 M€ soit +13% dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS, est la résultante :

- D'un écart de 53 ETP conduite soit +18% dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS ; cet écart est supérieur à celui constaté sur les kilomètres commerciaux et totaux, respectivement de 8% et 10% ;

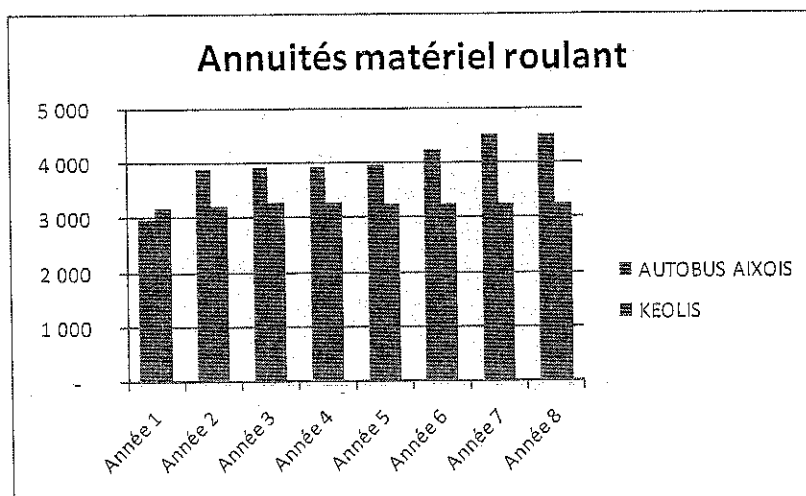
- Modéré par un coût par ETP conduite inférieur de 1,8 k€ soit -4% dans l'offre de ce candidat.

d) Matériel roulant

Le tableau ci-dessous présente les annuités de matériel roulant dans les deux offres, pour les services exploités en propre :

En k€	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	CUMULÉ
Annuités matériel roulant									
AUTOBUS AIXOIS (A)	2 972	3 891	3 913	3 927	3 962	4 241	4 510	4 521	31 936
KEOLIS (B)	3 187	3 219	3 285	3 285	3 233	3 233	3 233	3 233	25 907
Ecart (A-B)	215	672	628	642	729	1 008	1 277	1 288	6 029
Ecart %	-7%	21%	19%	20%	23%	31%	40%	40%	23%

Le coût est supérieur de 6,0 M€ dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS, soit 23%.



Ramené au kilomètre total (services en propre), le coût est le suivant :

Services exploités en propre	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	Moyenne
Coût matériel roulant/km									
AUTOBUS AIXOIS (A)	0,64 €	0,77 €	0,73 €	0,74 €	0,74 €	0,79 €	0,84 €	0,85 €	0,76 €
KEOLIS (B)	0,56 €	0,56 €	0,55 €	0,55 €	0,54 €	0,54 €	0,54 €	0,54 €	0,55 €
Ecart (A-B)	0,08 €	0,21 €	0,18 €	0,19 €	0,20 €	0,25 €	0,30 €	0,31 €	0,22 €
Ecart %	14%	38%	34%	34%	37%	47%	57%	57%	40%

Le coût unitaire est de 0,76€ dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS, pour 0,55€ dans l'offre de KEOLIS, soit une différence de 0,22€.

Le chiffrage est réalisé :

- Dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS, sur la base de l'amortissement des investissements ;
- Dans l'offre de KEOLIS sur la base de location longue durée de l'ensemble des véhicules.

Le tableau ci-dessous, construit à partir des données disponibles, permet d'identifier des coûts annuels globalement plus élevés dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS :

En k€	AUTOBUS AIXOIS	KEOLIS
Standard	22 à 43 (princ. 36 à 43)	32
Standard BHNS	37 à 44	Nd
Midibus	34 à 45	31
Minibus	22 à 28	20
Minibus TAD	12 à 16	Nd
Low Entry	25	29 à 32
Véhicule élec.	Nd	6
Autocar	Nd	18
Moyenne	Nd	27

e) Autres charges variables

Les « autres charges variables » recouvrent uniquement des dépenses de sous-traitance dans les deux offres.

En ce qui concerne la composition des charges de sous-traitance :

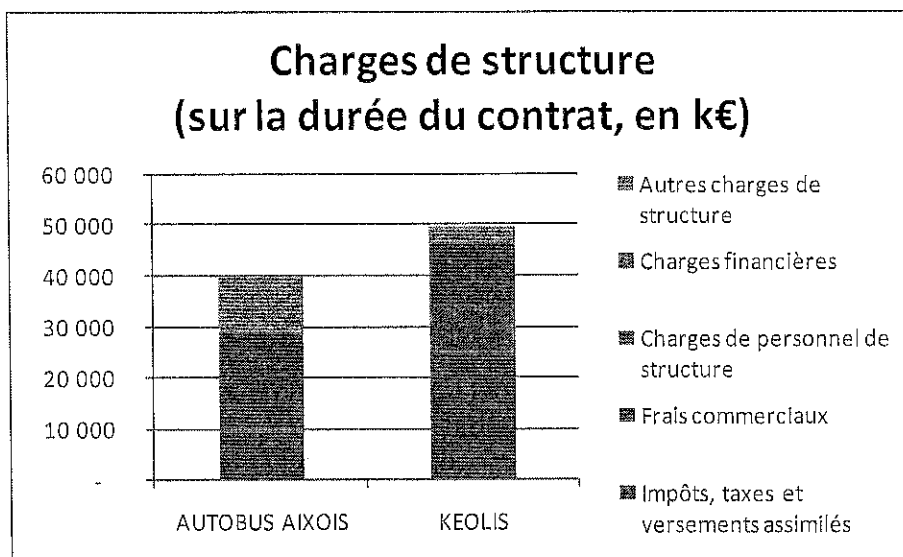
- Dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS, la part des charges variables est de 83%, pour 81% pour l'ensemble des charges d'AUTOBUS AIXOIS.
- Dans l'offre de KEOLIS, la part des charges variables est de 80%, pour 74% pour l'ensemble des charges de KEOLIS.

Le coût au kilomètre de la sous-traitance (coût/km total) est de :

- 3,23€ dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS
- 3,15€ dans l'offre de KEOLIS.

4.3.3. Charges de structure

Le graphique ci-dessous met en évidence un écart de 9,8 M€ entre les montants de charges de structure dans les deux offres ainsi qu'entre leurs compositions respectives :



Sont analysés ci-dessous les principaux postes entrant dans les charges de structure.

a) Services extérieurs

Le montant total de ce poste pour les deux offres est présenté ci-dessous :

En K€	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	CUMUL
Services extérieurs									
AUTOBUS AIXOIS (A)	647	1 055	1 081	1 089	1 085	1 089	1 085	1 089	8 221
KEOLIS (B)	2 882	2 788	2 804	2 799	2 786	2 782	2 781	2 778	22 400
Ecart (A-B)	- 2 235	- 1 733	- 1 723	- 1 710	- 1 701	- 1 693	- 1 695	- 1 689	-14 179
Ecart %	-78%	-62%	-61%	-61%	-61%	-61%	-61%	-61%	-63%

L'écart est de 14,2 M€ en faveur d'AUTOBUS AIXOIS. Compte tenu des différences concernant la décomposition et le niveau de détail dans les deux offres sur ce poste, une stricte comparaison apparaît toutefois délicate.

Une comparaison des principaux postes identifiables dans les deux offres est donc réalisée.

- Parcs relais

Les charges prévues au titre de la gestion des parcs-relais sont proches dans les deux offres :

En K€	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	CUMUL
Parcs relais									
AUTOBUS AIXOIS (A)	96	431	443	443	443	443	443	443	3 187
KEOLIS (B)	418	418	418	418	418	418	418	418	3 342
Ecart (A-B)	- 322	13	26	26	26	26	26	26	-155
Ecart %	-77%	3%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	-5%

On constate un montant plus faible pour l'année 1 dans l'offre du candidat AUTOBUS AIXOIS, tandis que le montant est identique sur toute la durée du contrat pour KEOLIS. AUTOBUS AIXOIS précise dans son offre tenir compte d'une mise en place en novembre 2012.

Au total, les charges sont inférieures de 155 k€ (-5%) dans l'offre de KEOLIS.

- Marketing

L'offre de KEOLIS inclut un poste « prestations externes marketing » qui s'élève à 2,8 M€ sur la durée du contrat.

Ce poste peut être rapproché des « frais commerciaux » intégrés par AUTOBUS AIXOIS dans les charges de structure, et composés principalement d'un poste « budget marketing et qualité » d'un montant de 4,2 M€ sur la durée du contrat. La moyenne annuelle est ainsi de 602 k€ par an, dont 2/3 environ consacrés au budget marketing selon le mémoire financier du candidat. Celui-ci indique que les sommes réellement engagées seront justifiées auprès de l'Autorité Organisatrice à la fin de chaque exercice.

Le montant identifié dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS est donc supérieur de 1,4 M€ à celui de l'offre de KEOLIS.

La prise en compte de ce poste dans les services extérieurs d'AUTOBUS AIXOIS réduit l'écart entre les candidats à 10 M€ environ.

- Coûts informatiques

L'offre d'AUTOBUS AIXOIS présente un montant de charges au titre de « services informatiques » de 1074 k€ soit 134 k€ par an en moyenne.

L'offre de KEOLIS présente un poste « redevances maintenance informatique » de 1486 k€ soit 186 k€ en moyenne.

L'écart sur la durée du contrat est donc de 412 k€.

- Assistance technique

L'offre de KEOLIS inclut dans les « services extérieurs » deux postes « assistance technique siège » et « frais de direction déléguée » pour un total sur la durée du contrat respectivement de 3,6 M€ et 4,7 M€.

Ces postes figurent dans les « autres charges de structure » dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS. Le candidat présente un montant total de 960 k€ par an, soit 7,7 M€ sur la durée du contrat.

Le montant proposé par KEOLIS à ce titre est ainsi supérieur de 0,6 M€.

La prise en compte de ce poste dans les services extérieurs d'AUTOBUS AIXOIS réduit l'écart entre les candidats à 2,3 M€ environ.

b) Impôts, taxes et versements assimilés

L'écart constaté entre les deux offres, dans lesquelles ce poste s'élève respectivement à 626 k€ pour AUTOBUS AIXOIS et 9 552 k€ pour KEOLIS, s'explique par le périmètre du poste : tandis que KEOLIS intègre les montants prévisionnels de Contribution Economique Territoriale (CET) et Taxe sur les salaires (TS), AUTOBUS AIXOIS ne les prend pas en compte.

Hors CET et TS, l'écart est de +326 k€ environ sur la durée du contrat dans l'offre de KEOLIS.

En k€	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	CUMUL
Impôts et taxes hors CET & TS									
AUTOBUS AIXOIS (A)	125	59	44	48	88	121	71	69	626
KEOLIS (B)	191	98	96	96	123	154	98	96	952
Ecart (A-B)	- 66	- 38	- 51	- 48	- 36	- 33	- 27	- 27	-326
Ecart %	-34%	-39%	-54%	-50%	-29%	-21%	-28%	-28%	-34%

Les données fournies ne permettent pas de comparer la décomposition de ce poste.

Le candidat AUTOBUS AIXOIS présente par ailleurs les montants de CET et TS dans l'onglet synthétique du CEP.

En K€	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	CUMUL
Contribution économique territoriale									
AUTOBUS AIXOIS (A)	346	385	394	395	397	403	408	409	3 138
KEOLIS (B)	385	399	417	412	411	410	408	407	3 250
Ecart (A-B)	- 39	- 14	- 23	- 17	- 14	- 7	- 0	2	-112
Ecart %	-10%	-4%	-6%	-4%	-3%	-2%	0%	0%	-3%
Taxe sur les salaires									
AUTOBUS AIXOIS (A)	626	648	616	597	592	587	581	576	4 822
KEOLIS (B)	635	652	681	677	680	679	674	673	5 350
Ecart (A-B)	- 9	- 4	- 64	- 80	- 89	- 92	- 92	- 97	-528
Ecart %	-1%	-1%	-9%	-12%	-13%	-14%	-14%	-14%	-10%

L'écart est respectivement de -112 k€ (-3%) pour la CET et -528 k€ (-10%) pour la TS dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS.

Il est rappelé que le contrat prévoit une prise en charge de la CET et de la TS à l'euro-l'euro par l'Autorité Organisatrice.

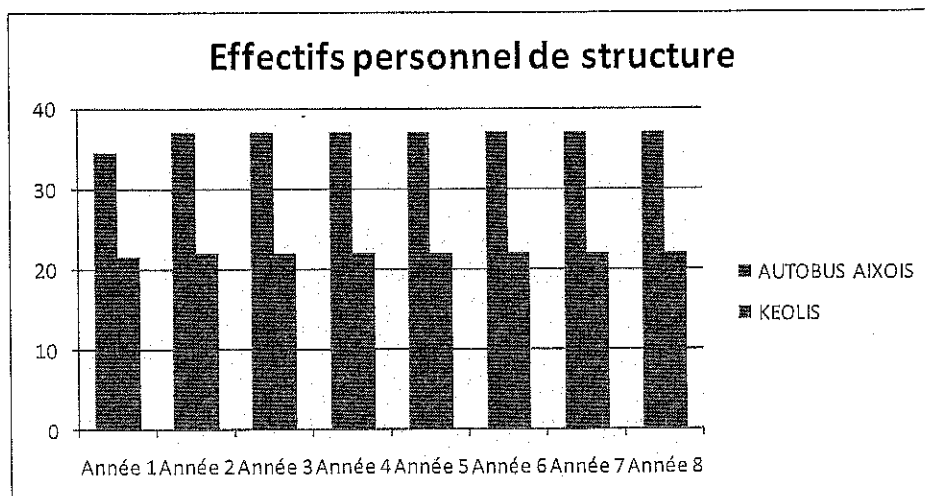
Hors CET et TS, l'écart total entre les charges de structure des deux candidats est réduit à 1,2 M€, en faveur d'AUTOBUS AIXOIS.

c) Personnel de structure

Les charges de personnel de structure s'élèvent respectivement à 14,2 M€ dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS et 12,2 M€ dans l'offre de KEOLIS.

Les tableaux ci-dessous présentent les effectifs de structure prévisionnels de chacune des offres ; deux tableaux distincts ont été construits compte tenu de la différence de décomposition des offres.

En ETP	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	Moyenne
Personnel de structure AUTOBUS AIXOIS									
Exploitation	10,0	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5	11,3
Méthodes, études et projets	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
Direction, gestion et administratif	7,5	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,1
Marketing, commercial, qualité	14,0	15,5	15,5	15,5	15,5	15,5	15,5	15,5	15,3
TOTAL	34,5	37,0	37,0	37,0	37,0	37,0	37,0	37,0	36,7
Personnel de structure KEOLIS									
Secrétariat, administration, comptabilité	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
Marketing et commercial	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0
Structure et management d'exploitation	8,5	9,0	9,0	9,0	9,0	8,5	8,0	8,0	8,6
Personnel extérieur	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,5	4,0	4,0	3,3
TOTAL	21,5	22,0	22,0	22,0	22,0	22,0	22,0	22,0	21,9



L'offre du candidat AUTOBUS AIXOIS présente un effectif moyen sur la durée du contrat de 37 environ pour 22 dans l'offre de KEOLIS, soit un écart supérieur à 50% environ.

Les deux offres sont comparables concernant les fonctions de direction/gestion/administration, y compris le personnel extérieur dans l'offre de KEOLIS : les effectifs sont de 7 environ.

L'écart se constitue notamment sur le marketing/commercial :

- 15 pour AUTOBUS AIXOIS
- 6 pour KEOLIS.

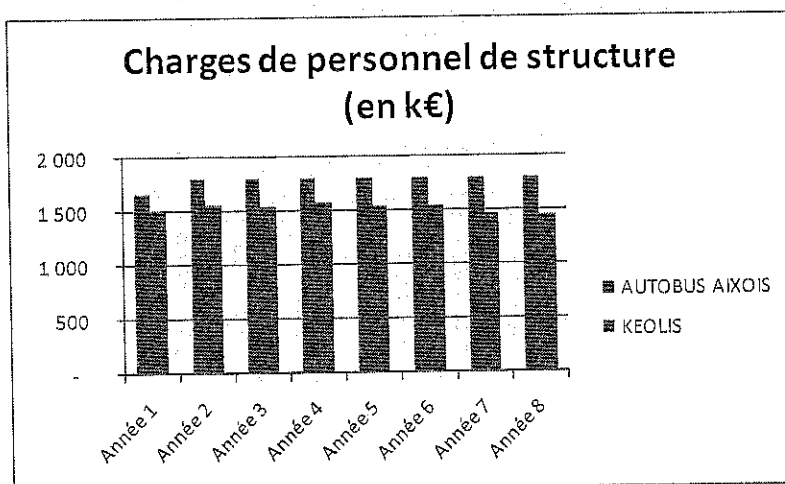
Les tableaux ci-dessous calculent les coûts moyens par ETP, sur la base des charges affectées par catégorie de personnel (hors formation, participation, intéressement, etc.) :

Coût moyen/ETP (en k€)	Nb ETP moyen	Montant	Coût moyen
Personnel de structure AUTOBUS AIXOIS			
Exploitation	11,3	570,7	50,4
Méthodes, études et projets	3,0	183,4	61,1
Direction, gestion et administratif	7,1	471,1	66,7
Marketing, commercial, qualité	15,3	550,0	35,9
TOTAL	36,7	1 775,0	48,4
Personnel de structure KEOLIS			
Secrétariat, administration, comptabilité	4,0	196,3	49,1
Marketing et commercial	6,0	241,2	40,2
Structure et management d'exploitation	8,6	576,5	66,8
Personnel extérieur	3,3	429,5	129,7
TOTAL	21,9	1 443,5	65,8

Le coût moyen par effectif est inférieur de 17 k€ dans l'offre du candidat AUTOBUS AIXOIS, soit -26%.

Au total, les charges de personnel de structure sont les suivantes :

En k€	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	CUMUL
Charges de personnel de structure									
AUTOBUS AIXOIS (A)	1 656	1 798	1 798	1 798	1 798	1 798	1 798	1 798	14 243
KEOLIS (B)	1 513	1 548	1 541	1 564	1 533	1 545	1 469	1 447	12 160
Ecart (A-B)	143	250	257	234	265	253	330	351	2 084
Ecart %	9%	16%	17%	15%	17%	16%	22%	24%	17%



L'offre du candidat AUTOBUS AIXOIS est supérieure de 2,1 M€ soit 17% à celle de KEOLIS, l'effet volume prenant le pas sur l'effet prix.

d) Autres charges de structure - aléas

L'examen du poste « autres charges de structure » de l'offre de KEOLIS fait apparaître une ligne « aléas », pour un total de 2 365 k€ sur la durée du contrat soit 296 k€ en moyenne par an.

Le candidat précise dans son mémoire financier avoir constitué cette ligne à hauteur de 1,0% du chiffre d'affaires compte tenu de certaines dispositions prévues dans la convention, en matière de rémunération : poids de la part fixe de la formule d'indexation, risque lié à la non évolution des tarifs de manière comparable à l'indexation, plafonnement des compensations sociales.

e) Charges de structure intégrées dans les coûts de sous-traitance

Les comptes d'exploitation prévisionnels remis par AUTOBUS AIXOIS pour ses 3 principaux sous-traitants font apparaître sur la durée du contrat les montants de charges de structure suivants :

- Pour les Cars du Pays d'Aix : 420 k€
 - o Dont 275 k€ de personnel de structure
- Pour la CAP : 1746 k€
 - o Dont 559 k€ de services extérieurs (locations immobilières pour 240 k€)
 - o Dont 666 k€ de charges de personnel de structure
- Pour la RDT13 : 1872 k€
 - o Dont 1387 k€ de charges de personnel de structure (principalement atelier)

Soit un total de 4,0 M€.

La décomposition des charges de sous-traitance de KEOLIS met en évidence un montant de frais de

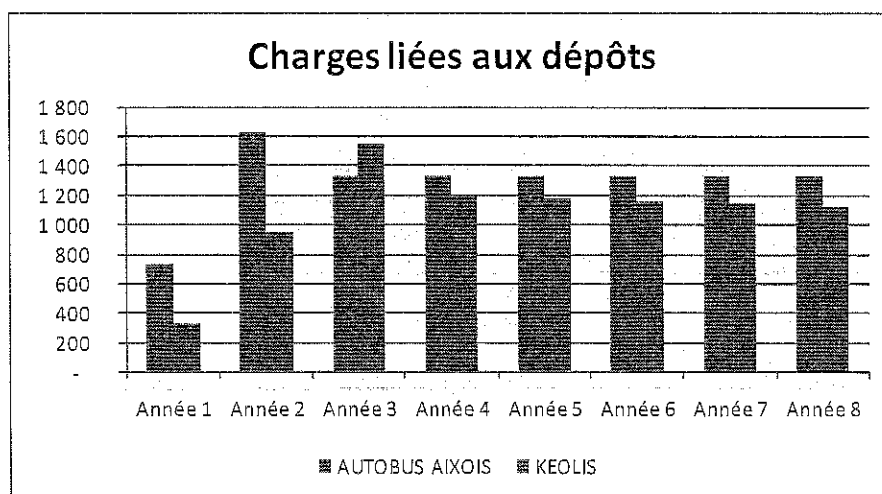
structure de 3,3 M€.

Après retraitement de la CET et de la TS et prise en compte des charges de structure de sous-traitance, l'écart global sur les charges de structure entre les deux offres est de 0,3 M€.

4.3.4. Charges liées au dépôt

Le tableau ci-dessous présente les annuités liées aux dépôts et à leur construction proposées par les candidats :

En k€	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	CUMUL
Charges liées aux dépôts									
AUTOBUS AIXOIS (A)	733	1 630	1 335	1 335	1 335	1 335	1 335	1 335	10 374
KEOLIS (B)	328	947	1 550	1 202	1 182	1 162	1 142	1 122	8 635
Ecart (A-B)	404	683	- 215	133	153	173	193	213	1 739
Ecart %	123%	72%	-14%	11%	13%	15%	17%	19%	20%



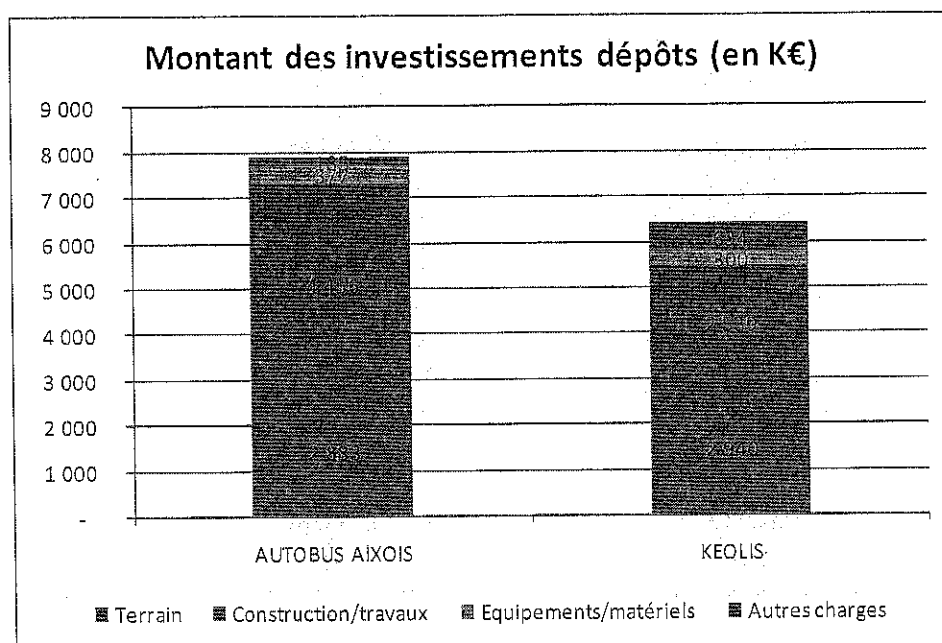
Au total, les charges présentées par AUTOBUS AIXOIS sont supérieures de 1 739 k€ soit 20% à celles de l'offre de KEOLIS.

L'écart à l'avantage de KEOLIS se forme notamment sur les deux premières années :

- 404 k€ soit +123% pour l'année 1
- 683 k€ soit +72% pour l'année 2

AUTOBUS AIXOIS prévoit un montant d'investissements de 7901 k€ (dont seuls 7364 k€ sont présentés dans le CEP, le reste apparaissant dans le mémoire financier) pour 6413 k€ dans l'offre de KEOLIS ; l'écart est de 1487 k€ soit 23%.

La décomposition de ces investissements diffère. Les éléments fournis dans les offres ont permis de reconstituer la comparaison suivante :



Le montant d'investissements au titre des terrains est proche dans les deux offres, malgré une mise à disposition gratuite d'un des deux terrains d'assiette de construction d'un dépôt par la CPA prévue par KEOLIS ; il est rappelé que celle-ci n'est pas programmée dans le dossier de consultation de la délégation.

L'écart se forme sur la partie construction/travaux : on constate une différence de +1,9 M€ dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS.

Le dépôt de Venelles est amorti dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS à partir de 2012, le dépôt ZAC de l'Enfant à partir de 2013. Sur les deux premières années, un coût de location du dépôt du Clos Piervil (dépôt actuel) est comptabilisé pour un montant annuel de 340 k€.

Les investissements sont amortis dans l'offre de KEOLIS à partir de juillet 2013 ; le candidat prévoit en parallèle un montant annuel de 328 k€ pour les trois premières années (soit une année de plus qu'AUTOBUS AIXOIS), pour la location et les agencements du dépôt temporaire.

Le taux de financement prévisionnel de VEOLIA est de 4,5%, pour 5% dans l'offre de KEOLIS.

Les investissements sont amortis sur la durée prévisionnelle du contrat, afin de permettre une remise à valeur résiduelle nulle en fin de contrat.

⇒ En synthèse pour les charges

Les charges sont supérieures de 32,4 M€ dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS ; les charges variables y pèsent 81% pour 74% dans l'offre de KEOLIS, en lien notamment avec la sous-traitance, qui correspond aux « autres charges variables » et représente environ 29% du kilométrage commercial dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS pour 10% dans l'offre de KEOLIS.

L'écart s'explique principalement par les charges variables ; outre l'écart sur le nombre de kilomètres (+8% pour le kilométrage commercial) les coûts de roulage unitaires de l'offre d'AUTOBUS AIXOIS – pour les services exploités en propre – sont supérieurs de 23%, en lien notamment avec des hypothèses de coût au kilomètre de carburant ou de pièces détachées/entretien-maintenance plus élevées (respectivement +23% et +18%).

Les coûts par ETP de conduite, dont les coûts constituent la majeure partie des coûts de personnel variables, sont en revanche inférieurs dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS. L'écart sur le nombre d'ETP est toutefois supérieur, davantage que sur le kilométrage (+18%).

Les coûts de matériel roulant apparaissent également supérieurs, tout comme le coût au kilomètre de sous-traitance : 3,23€ pour 3,15€ dans l'offre de KEOLIS.

Après retraitement des charges d'impôt et charges de structure incluses dans la sous-traitance, l'écart sur les charges de structure est modéré, de + 0,3M€ environ dans l'offre de KEOLIS.

Enfin, les charges liées au dépôt sont supérieurs de 1,8 M€ dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS ; à noter que KEOLIS prévoit dans son offre la mise à disposition gratuite de l'un des deux terrains d'assiette pour la construction des dépôts.

4.4. Résultat prévisionnel

4.4.1. Comparaison des résultats prévisionnels avant IS

Le tableau ci-dessous présente les montants de résultat avant IS prévisionnels des offres des candidats. Ces montants n'intègrent pas les résultats prévisionnels des sous-traitants.

En KE	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	CUMUL
Résultat prévisionnel									
AUTOBUS AIXOIS (A)	1 142	1 288	1 332	1 333	1 334	1 343	1 357	1 360	10 490
KEOLIS (B)	849	873	908	899	894	893	891	889	7 096
Ecart (A-B)	293	415	425	434	440	450	466	471	3 394
Ecart %	34%	47%	47%	48%	49%	50%	52%	53%	48%

L'écart est de 3,4 M€ soit +48% dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS.

4.4.2. Comparaison des taux de marge brute

L'offre d'AUTOBUS AIXOIS fait apparaître un taux de marge brute (résultat avant IS/recettes totales) de 3,8% pour 3,1% en moyenne dans l'offre de KEOLIS.

Marge brute - En KE	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	CUMUL
AUTOBUS AIXOIS									
Résultat	1 142	1 288	1 332	1 333	1 334	1 343	1 357	1 360	10 490
Recettes totales	29 699	33 485	34 644	34 657	34 690	34 926	35 271	35 357	272 728
Taux de marge brute	3,8%	3,8%	3,8%	3,8%	3,8%	3,8%	3,8%	3,8%	3,8%
KEOLIS									
Résultat	849	873	908	899	894	893	891	889	7 096
Recettes totales	28 362	28 362	28 362	28 362	28 362	28 362	28 362	28 362	226 899
Taux de marge brute	3,0%	3,1%	3,2%	3,2%	3,2%	3,1%	3,1%	3,1%	3,1%

Retraités du chiffre d'affaires de la sous-traitance, les ratios sont respectivement de 4,8% et 3,4%.

Marge brute hors sous-traitance - En KE	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	CUMUL
AUTOBUS AIXOIS									
Résultat	1 142	1 288	1 332	1 333	1 334	1 343	1 357	1 360	10 490
Recettes totales	24 083	26 927	27 484	27 498	27 531	27 746	28 031	28 002	217 301
Taux de marge brute	4,7%	4,8%	4,8%	4,8%	4,8%	4,8%	4,8%	4,9%	4,8%
KEOLIS									
Résultat	849	873	908	899	894	893	891	889	7 096
Recettes totales	26 252	25 967	25 967	25 967	25 967	25 967	25 967	25 967	208 024
Taux de marge brute	3,2%	3,4%	3,5%	3,5%	3,4%	3,4%	3,4%	3,4%	3,4%

4.4.3. Résultats prévisionnels y compris aléas

Comme indiqué précédemment, les autres charges de structure de KEOLIS intègrent un montant d'aléas de 2,4 M€ sur 8 ans. Y compris ces aléas, l'écart sur le résultat prévisionnel est réduit à 1,0 M€ entre les deux candidats.

La marge brute de KEOLIS est alors respectivement de :

- 4,2 % sur la base du montant total de recettes commerciales
- 4,5% après retraitement du chiffre d'affaires de la sous-traitance.

Le graphique ci-dessous présente les charges totales, y compris résultat prévisionnel, des candidats par kilomètre commercial :

En K€	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	Moyenne
Charges totales/km commercial									
AUTOBUS AIXOIS (A)	5,42 €	5,42 €	5,42 €	5,42 €	5,42 €	5,42 €	5,42 €	5,42 €	5,42 €
KEOLIS (B)	5,21 €	5,06 €	5,10 €	5,05 €	5,02 €	5,02 €	5,00 €	4,99 €	5,06 €
Ecart (A-B)	0,22 €	0,36 €	0,33 €	0,38 €	0,40 €	0,41 €	0,42 €	0,43 €	0,37 €
Ecart %	4%	7%	6%	7%	8%	8%	8%	9%	7%

4.5. Coût global pour l'Autorité Organisatrice

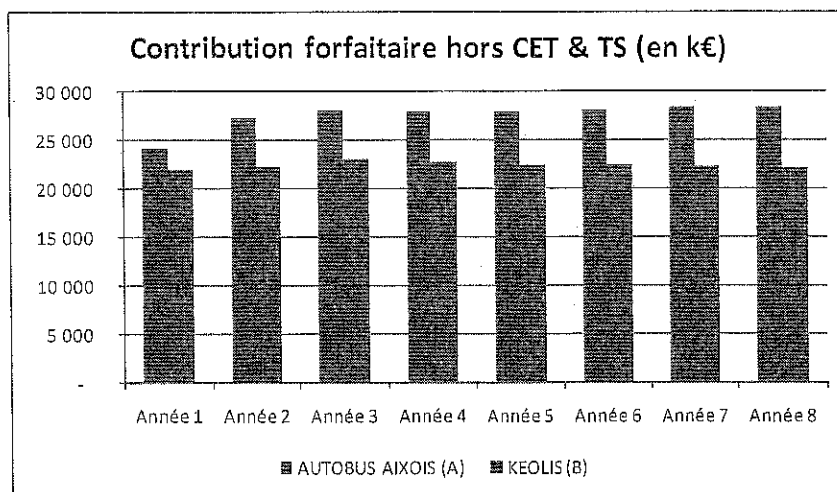
4.5.1. Montant de la contribution financière forfaitaire

Le tableau ci-dessous présente les montants de contribution financière forfaitaire attendue de l'Autorité Délégante sur la durée du contrat, tels que présentés dans le CEP synthétique des candidats :

En K€	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	CUMUL
Contribution financière forfaitaire présentée par les candidats									
AUTOBUS AIXOIS (A)	24 254	27 373	28 134	27 988	27 987	28 173	28 445	28 448	220 801
KEOLIS (B)	22 967	23 297	24 202	23 804	23 614	23 509	23 384	23 274	188 051
Ecart (A-B)	1 287	4 076	3 933	4 184	4 373	4 664	5 061	5 173	32 750
Ecart %	6%	17%	16%	18%	19%	20%	22%	22%	17%

Comme indiqué ci-avant, ces montants se caractérisent par un périmètre différent : le tableau ci-dessous présente donc les montants de contribution financière forfaitaire hors CET et TS.

En K€	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	CUMUL
Contribution financière forfaitaire hors CET & TS									
AUTOBUS AIXOIS (A)	24 254	27 373	28 134	27 988	27 987	28 173	28 445	28 448	220 801
KEOLIS (B)	21 947	22 246	23 104	22 714	22 522	22 421	22 302	22 195	179 450
Ecart (A-B)	2 306	5 127	5 031	5 274	5 465	5 752	6 143	6 253	41 351
Ecart %	11%	23%	22%	23%	24%	26%	28%	28%	23%



L'écart est de 41,4 k€ : le montant de l'offre des AUTOBUS AIXOIS est supérieur de 23% à celui de son concurrent.

4.5.2. Indexation de la contribution forfaitaire

Comme demandé dans le dossier de consultation, le candidat AUTOBUS AIXOIS a fourni une proposition de pondération des indices de la formule d'indexation.

L'indice électricité ne comporte pas de pondération, le candidat considérant la part des charges d'électricité négligeable (0,1%).

Le candidat propose en outre deux indices complémentaires :

- L'indice « coût de la construction » compte tenu de l'importance des biens de retour (dépôts)
- L'indice « salaires horaires des ouvriers transport » compte tenu de l'importance des salariés de cette catégorie

Le candidat propose en outre de minorer la part fixe de la formule de révision compte tenu :

- De la prise en compte dans son offre financière des gains de productivité
- Du fait que la formule d'indexation ne s'applique pas à la totalité des charges, mais uniquement au montant de la contribution (qui correspond au solde charges-produits)

La formule proposée est ainsi la suivante :

$$R = 0,05 + 0 E/Eo + 0,08 G/Go + 0,16 M/Mo + 0,08 P/Po + 0,09 R/Ro + 0,06 S/So + 0,43 SO/SOo + 0,04 C/Co$$

Avec :

- Indices issus du dossier de consultation
 - E = Indice Energie, identifiant INSEE 1570284
 - G = Indice Gazole, identifiant INSEE 641310
 - M = Indice Autobus et Autocars, identifiant INSEE 1559272
 - P = Indice Services, identifiant INSEE 0641339
 - R = Indice Entretien et réparation, identifiant INSEE 0638814
 - S = Indice Salaires Transports, identifiant INSEE 1567433
- Indices proposés par le candidat
 - SO = indice salaire des ouvriers transport
 - C = indice construction proposé

KEOLIS n'a à l'inverse pas proposé de pondération des indices. Il souhaite comme AUTOBUS AIXOIS une minoration de l'invariant.

4.5.3. Coût global pour la CPA

Le tableau ci-dessous réalise une consolidation des différents montants à verser par la CPA au futur opérateur ; est intégrée dans le montant de compensations versées par l'AO la compensation « Cartreize » dans les deux offres.

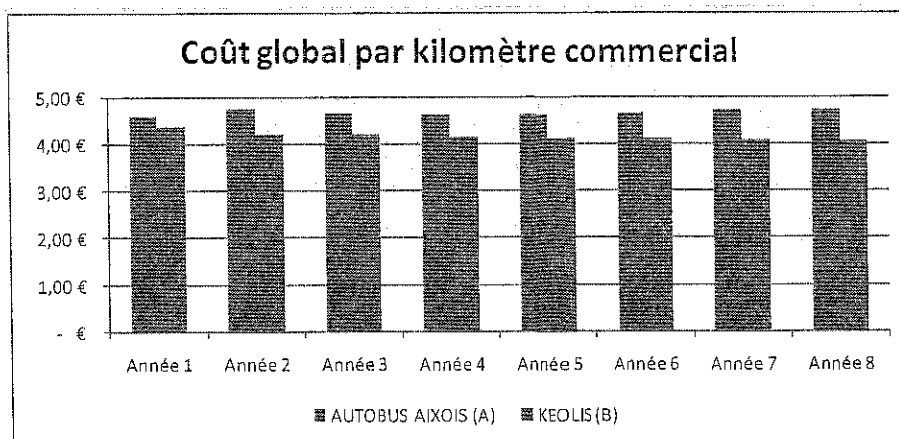
En K€	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	CUMUL
Coût global pour la CPA : contribution forfaitaire y compris CET & TS + compensations									
AUTOBUS AIXOIS (A)	26 003	29 193	29 941	29 785	29 794	29 993	30 278	30 293	235 280
KEOLIS (B)	23 805	24 137	25 045	24 649	24 462	24 360	24 237	24 131	194 827
Ecart (A-B)	2 199	5 055	4 896	5 136	5 331	5 633	6 041	6 163	40 453
Ecart %	9%	21%	20%	21%	22%	23%	25%	26%	21%

L'écart s'établit à 40,5 M€ sur la durée du contrat.

4.5.4. Ratios

Le tableau ci-dessous présente le coût global pour la CPA par kilomètre commercial dans les deux offres :

En €/km	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	Moyenne
Coût global pour la CPA par kilomètre commercial									
AUTOBUS AIXOIS (A)	4,60 €	4,76 €	4,65 €	4,63 €	4,63 €	4,66 €	4,70 €	4,71 €	4,67 €
KEOLIS (B)	4,37 €	4,19 €	4,21 €	4,15 €	4,12 €	4,10 €	4,08 €	4,06 €	4,16 €
Ecart (A-B)	0,23 €	0,57 €	0,44 €	0,48 €	0,51 €	0,56 €	0,63 €	0,65 €	0,51 €
Ecart %	5%	14%	10%	12%	12%	14%	15%	16%	12%

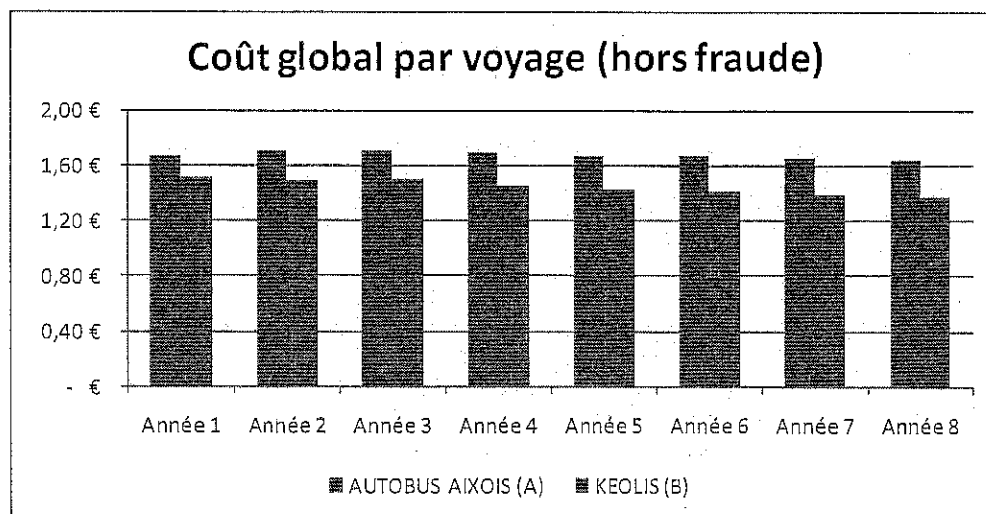


Ce ratio s'établit en moyenne à 4,7€ dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS, pour 4,2€ dans l'offre de KEOLIS.

L'écart est donc de 0,5€ soit + 12% dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS.

Le coût global par voyage fait apparaître un écart relatif plus élevé :

En €/voyage	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	Moyenne
Coût global pour la GPA par voyage (hors fraude)									
AUTOBUS AIXOIS (A)	1,67 €	1,71 €	1,71 €	1,69 €	1,67 €	1,66 €	1,66 €	1,64 €	1,68 €
KEOLIS (B)	1,52 €	1,49 €	1,50 €	1,45 €	1,43 €	1,41 €	1,39 €	1,38 €	1,45 €
Ecart (A-B)	0,15 €	0,22 €	0,21 €	0,24 €	0,24 €	0,25 €	0,27 €	0,26 €	0,23 €
Ecart %	10%	15%	14%	16%	17%	18%	19%	19%	16%



Ce ratio s'établit en moyenne à 1,7€ dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS, pour 1,5€ dans l'offre de KEOLIS.

L'écart est donc de 0,2€ soit + 16% dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS.

4.6. Analyse financière des propositions alternatives du candidat **AUTOBUS AIXOIS**

4.6.1. Alternative économie : les packs « Eco »

Le candidat formule en premier lieu des propositions visant à permettre de minorer le coût global de son offre, en lien notamment avec les investissements.

a) Pack « éco » dépôt

Il prévoit d'inclure dans les deux dépôts à remettre à l'Autorité Délégante en fin de contrat le dépôt actuel du Clos Piervil et valorise ce dépôt à un montant qu'il indique être issu d'une remise commerciale de 40%.

Cette proposition présente une économie globale de 6,5 M€ sur la durée du contrat, en raison notamment des kilomètres haut-le-pied plus faibles.

Le candidat décompose l'économie comme suit :

- Coûts de roulage : 0,80 M€
- Coûts de conduite : 1,70 M€
- Charges liées aux dépôts : 3,75 M€
- Marge : 0,25 M€

b) Pack « éco » véhicules

La proposition d'allongement des âges maximum des véhicules permet de diminuer le parc de véhicules (164 neufs pour 308 dans l'offre de base) ; le candidat chiffre ainsi l'économie à 10,6 M€ sur la durée du contrat.

Cette économie porte d'une part sur les amortissements et frais financiers du matériel roulant, d'autre part sur les charges de structure (immatriculations et cartes grises). Les modifications proposées impliquent également une baisse des charges de sous-traitance, ainsi que la réduction de la marge compte tenu de la baisse de chiffre d'affaires.

A l'inverse, les coûts de roulage et l'effectif atelier sont accrus. Le surcoût est de 2,2 M€. Il est intégré dans le chiffrage global du pack.

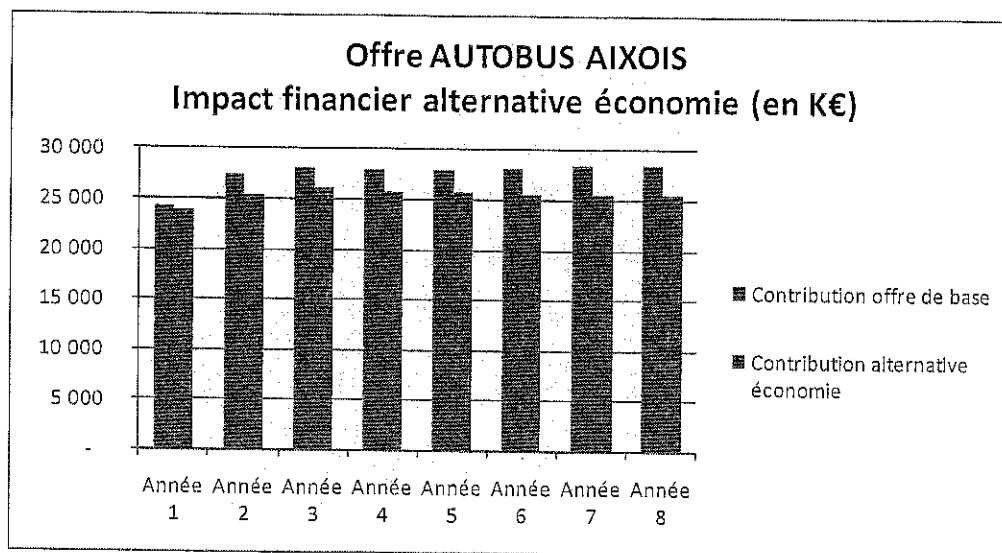
Le candidat présente ainsi une baisse globale au titre de « l'alternative économie » qui regroupe les deux packs « éco » de 17,1 M€, ce qui représente 42% de l'écart du coût global entre les offres d'AUTOBUS AIXOIS et KEOLIS.

Le détail de la contribution forfaitaire qui découle des économies annuelles proposées par le candidat est présenté ci-dessous :

En K€	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	CUMUL
Impact financier alternative économie AUTOBUS AIXOIS									
Contribution offre de base	24 254	27 373	28 134	27 988	27 987	28 173	28 445	28 448	220 801
Contribution alternative économie	23 851	25 458	26 017	25 826	25 704	25 626	25 670	25 544	203 695
Ecart	- 403	- 1 915	- 2 117	- 2 162	- 2 283	- 2 547	- 2 775	- 2 904	-17 106
Ecart %	-2%	-7%	-8%	-8%	-8%	-9%	-10%	-10%	-8%

Nota : les montants de contribution ont été calculés à partir des économies globales présentées par

le candidat ; compte tenu des arrondis, les montants peuvent différer d'1 k€ avec la synthèse des alternatives présentée par le candidat. Ces montants sont hors taxes sur les salaires et CET.



4.6.2. Alternative Excellence : les packs « Plus »

Le candidat formule en second lieu des propositions visant à améliorer le niveau de qualité du service.

Le chiffrage de ces propositions est réalisé en intégrant les propositions de l'alternative économie, tant sur le plan technique que financier.

a) Pack « plus » Environnement

Ce pack prévoit :

- La réalisation des services « Cabotines » avec des véhicules électriques
- L'introduction de bus hybrides innovants sur la « Tourmaline » et la ligne 1

Le candidat retient les hypothèses de coûts d'acquisition suivantes :

- 201 k€ pour un minibus électrique ; cette proposition entraîne un surcoût lié au remplacement de 9 minibus standard par 15 minibus électriques
- 394 k€ pour un bus confort BHNS hybride ; cette proposition entraîne un surcoût lié au remplacement de 14 standards 3 portes par 14 standards hybrides

Le candidat précise qu'il s'engage à reverser à la Collectivité les subventions qu'il pourrait percevoir au titre de ce projet de l'ADEME, l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie.

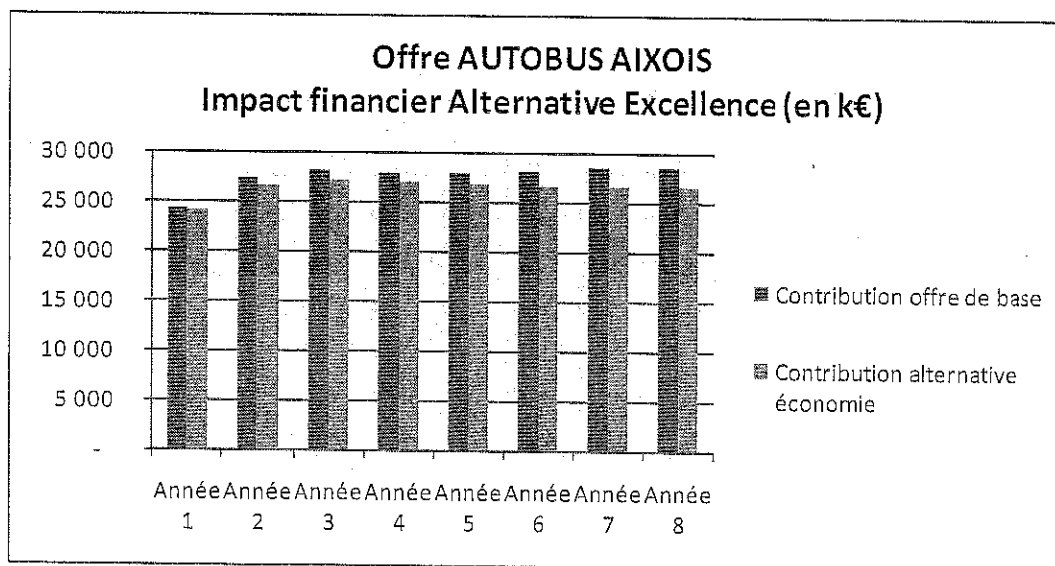
b) Pack « plus » Marketing

Il inclut des moyens techniques et humains supplémentaires, de vente, information, communication et marketing, dans le but d'accroître la fréquentation du réseau.

Le candidat propose un chiffrage global de l'alternative Excellence, qui s'élève à -9,2 M€ soit - 4% sur la durée du contrat y compris alternative économie. Ce montant représente 23% de l'écart du coût global entre les offres d'AUTOBUS AIXOIS et KEOLIS.

En k€	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	CUMUL
Impact financier alternative économie AUTOBUS AIXOIS									
Contribution offre de base	24 254	27 373	28 134	27 988	27 987	28 173	28 445	28 448	220 801
Contribution alternative économie	24 146	26 652	27 159	26 917	26 776	26 674	26 700	26 548	211 571
Ecart	- 108	- 721	- 975	- 1 071	- 1 211	- 1 499	- 1 745	- 1 900	-9 230
Ecart %	0%	-3%	-3%	-4%	-4%	-5%	-6%	-7%	-4%

Nota : les montants de contribution ont été calculés à partir des économies globales présentées par le candidat ; compte tenu des arrondis, les montants peuvent différer d'1 k€ avec la synthèse des alternatives présentée par le candidat. Ces montants sont hors taxes sur les salaires et CET.



c) Pack « plus » Marketing

Le candidat propose enfin de s'équiper de son propre SAEIV.

Cet investissement est chiffré à 238 k€ par an, soit un total de 1,9 M€ (0,9% du montant de contribution forfaitaire de l'offre de base).

EVALUATION DES OFFRES

1. Critères de jugement des offres

Article 9 du règlement de consultation :

« Pour attribuer la délégation de service public au candidat qui a présenté l'offre économiquement la plus avantageuse, la COMMUNAUTE DU PAYS D'AIX jugera les offres selon les critères suivants, hiérarchisés par ordre décroissant et précisés comme suit :

1. Critère financier, apprécié au regard des sous critères suivants :

- *Moindre recours aux deniers publics jugé au travers du coût global constitué notamment de la contribution forfaitaire ;*
- *Cohérence et pertinence du compte d'exploitation prévisionnel ;*

2. Critère technique, apprécié au regard des sous critères suivants :

- *Pertinence de l'analyse du candidat sur le scénario de restructuration du réseau Aix-en-Bus contenu dans l'offre ;*
- *Performance de la politique commerciale et marketing visant à augmenter les recettes et le nombre d'usagers et de voyages annuels, appréciée au regard des éléments demandés dans les annexes 10 et 17 à la convention de DSP ;*
- *Performance environnementale, appréciée au regard des éléments demandés dans l'annexe 11 à la convention de DSP ;*
- *Pertinence des outils et démarches permettant d'apprécier la performance en termes de fréquence et de régularité du service, appréciée au regard des éléments demandés au point II de l'annexe 1 à la convention de DSP ;*
- *Performance en termes d'information des usagers, appréciée au regard des éléments demandés dans l'annexe 9 à la convention de DSP ;*
- *Performance en termes de sécurité des usagers, appréciée au regard des éléments demandés dans l'annexe 31 à la convention de DSP ;*
- *Performance de l'entretien / maintenance des matériels roulants, appréciée au regard des éléments demandés dans l'annexe 32 à la convention de DSP*
- *Performance en terme de formation du personnel afin d'optimiser la qualité du service offert à la clientèle, appréciée au regard des éléments demandés dans l'annexe 8 à la convention de DSP. »*

On trouvera ci-après, pour chacun de ces critères et sous-critères, le rappel de l'analyse de l'offre de chaque candidat exposé ci-avant et le classement des offres.

2. Critères financiers

2.1. *Moindre recours aux deniers publics*

Les contributions financières forfaitaires (hors contribution économique territoriale et taxe sur les salaires, prises en charge en transparence par l'Autorité Organisatrice) prévues par les candidats présentent un écart de +41,4 M€ dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS, soit +23%.

Le coût global prévisionnel pour la CPA, après intégration des compensations sociales et tarifaires, ainsi que la CET et la TS, est supérieur de 40,5 M€ soit 21% dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS.

Classement :**Premier :** Kéolis**Second :** Autobus Aixois

2.2. *Cohérence et pertinence du compte d'exploitation prévisionnel*

Les comptes d'exploitation prévisionnels apparaissent cohérents et pertinents, au regard notamment des offres de services proposées par les candidats. Ceux-ci ont globalement respecté le cadre Excel fourni dans le dossier de consultation pour la réalisation de leur offre financière, et ont fourni le mémoire financier demandé.

Le compte d'exploitation prévisionnel de KEOLIS apparaît plus détaillé sur certains onglets ; à l'inverse, AUTOBUS AIXOIS a fourni un mémoire financier plus dense.

Dans les deux offres, seules des erreurs ou incohérences mineures ont été relevées.

Classement :

Les deux candidats sont classés **ex-æquo**

3. Critères techniques

3.1. Restructuration du réseau de bus

Kéolis

On retiendra les points les plus significatifs suivants :

- choix du scénario 3
- Forte diminution de la circulation de bus sur le tour de ville mais avec pour conséquence la multiplication des correspondances
- Niveau d'offre insuffisant sur le Pôle Sud Ouest aixois
- Faible augmentation de l'offre kilométrique
- Absence de régulation en centre ville

Autobus Aixois

On retiendra les points les plus significatifs suivants :

- choix du scénario 3
- diminution modérée de la circulation de bus sur le tour de ville
- respect satisfaisant des niveaux d'offre attendu
- augmentation sensible de l'offre kilométrique, jusqu'à la limite autorisée
- aménagement d'un nouveau pôle d'échanges sur l'avenue des Belges dont la compatibilité avec l'environnement urbain n'est pas évidente

Classement :

Premier : Autobus Aixois

Second : Kéolis

3.2. Politique commerciale & marketing

Kéolis

On retiendra les mesures les plus significatives suivantes :

- nouvelle identité visuelle, nouveau logo
- une nouvelle agence commerciale rue des Cordeliers et une agence itinérante
- budget global de 2,8 M€, dont 530 000 € d'enquêtes

Autobus Aixois

On retiendra les mesures les plus significatives suivantes :

- nouveau nom, nouvelle identité visuelle, nouveau logo
- une nouvelle agence commerciale place Jeanne d'Arc : la Maison de la Mobilité
- budget global de 2,9 M€, dont 450 000 € d'enquêtes

Classement :

Les deux candidats sont classés **ex-æquo**

3.3. Performance environnementale

Kéolis

On retiendra les mesures les plus significatives suivantes :

- Utilisation d'un biocarburant à base de Diester
- 175 conducteurs formés à l'éco-conduite pour une réduction de 3% des consommations de carburant en fin de convention
- Construction du nouveau dépôt conforme à l'auto-label dépôt vert du groupe Kéolis

Autobus Aixois

On retiendra les mesures les plus significatives suivantes :

- Utilisation d'un biocarburant à base d'esters d'huiles usagées, avec un objectif de réduction de 1 700 tonnes de CO2 par an
- 516 conducteurs formés à l'éco-conduite pour une réduction de 6,5% des consommations de carburant en fin de convention
- Construction du nouveau dépôt conforme à l'auto-label dépôt vert du groupe Véolia
- Certification iso 26000 (responsabilité sociétale de l'entreprise) en 2016
- Mise en place d'un PDE

Classement :

Premier : Autobus Aixois

Second : Kéolis

3.4. Fréquence et régularité des services

Les deux candidats relient les outils et démarches permettant d'apprécier la fréquence et la régularité de services au système d'aide à l'exploitation et l'information des voyageurs que doit fournir la CPA.

Classement :

Les deux candidats sont classés *ex-æquo*

3.5. Information des usagers

Kéolis

On retiendra les mesures les plus significatives suivantes :

- un dispositif large et varié
- des exemples convaincants
- un budget de 0,75 M€ (intégré au budget marketing)

Autobus Aixois

On retiendra les mesures les plus significatives suivantes :

- un dispositif évolutif
- un budget de 1,1 M€ (intégré au budget marketing)

Classement :

Premier : Kéolis

Second : Autobus Aixois

3.6. Sécurité des usagers

Kéolis

On retiendra les mesures les plus significatives suivantes :

- un dispositif de nature « préventive », orienté vers la médiation et la dissuasion
- pas de vidéosurveillance

Autobus Aixois

On retiendra les mesures les plus significatives suivantes :

- un dispositif de nature « répressive », orienté vers la réduction de la fraude
- système de vidéosurveillance dans les bus

Classement :

Premier : Kéolis

Second : Autobus Aixois

3.7. Maintenance des matériels roulants

Les procédures décrites par les deux candidats, de maintenances et d'entretien, sont très classiques et répondent aux attentes en la matière.

Classement :

Les deux candidats sont classés **ex-æquo**

3.8. Formation du personnel

Kéolis

On retiendra les mesures les plus significatives suivantes :

- programme orienté sur le service à la clientèle
- budget annuel moyen de 186 200 €

Autobus Aixois

On retiendra les mesures les plus significatives suivantes :

- programme orienté sur la sécurité et l'environnement
- budget annuel moyen de 257 400 €
- un effort particulier la première année

Classement :

Premier : Autobus Aixois

Second : Kéolis

SOMMAIRE

ENTREPRISES ADMISES A PRESENTER UNE OFFRE.....	2
1. L'APPEL A CANDIDATURES.....	2
2. LE CHOIX DES ENTREPRISES ADMISES A PRESENTER UNE OFFRE.....	2
3. LES ENTREPRISES AYANT REMIS UNE OFFRE	3
ANALYSE DES OFFRES.....	4
1. PRESENTATION DES OFFRES	4
1.1. Pièces composant les offres.....	4
1.2. Options et offres alternatives.....	4
2. ANALYSE DES OFFRES AU REGARD DU DOCUMENT PROGRAMME	6
2.1. Le nouveau réseau.....	6
2.2. Les évolutions extérieures à prendre en compte.....	9
2.3. Prescription sur les moyens.....	11
3. ANALYSE DES OFFRES AU REGARD DU PROJET DE CONVENTION ET SES ANNEXES.....	14
3.1. Annexe 1 : consistance des services de TC.....	14
3.2. Annexe 2 : fonctionnement des services de TAD.....	14
3.3. Annexe 3 : plan des lignes.....	14
3.4. Annexe 4 : liste des points d'arrêts du réseau délégué.....	15
3.5. Annexe 5 : Liste des dépositaires	15
3.6. Annexe 6 : démarche qualité et modalités de calcul des bonus/malus.....	15
3.7. Annexe 7 : liste des sous-traitants et détail des prestations sous-traitées.....	15
3.8. Annexe 8 : plan de formation chiffré.....	16
3.9. Annexe 9 : plan d'information chiffré.....	16
3.10. Annexe 10 : plan marketing/commercial.....	17
3.11. Annexe 11 : plan environnemental proposé.....	18
3.12. Annexe 12 : plan de continuité des transports.....	20
3.13. Annexe 13 : description de l'organisation générale du candidat.....	20
3.14. Annexe 14 : inventaire A.....	21
3.15. Annexe 15 : inventaire B.....	21
3.16. Annexe 16 : règlement intérieur & charte d'accueil des usagers.....	21
3.17. Annexe 17 : dispositif d'études.....	21
3.18. Annexe 18 : conventions d'assistance au sein du groupe.....	22
3.19. Annexe 19 : détail des unités d'œuvre par ligne.....	22
3.20. Annexe 20 : compte d'exploitation prévisionnel (20A) & mémoire financier (20B).....	23
3.21. Annexe 21 : programme d'investissements.....	25
3.22. Annexe 22 : tableau de ratios économiques et financiers.....	28
3.23. Annexe 23 : grille tarifaire et catégories d'ayant-droit.....	29
3.24. Annexe 24 : contrat de maintenance des équipements billettique et descriptif du système billettique.....	29
3.25. Annexe 25 : échéancier prévisionnel de réalisation des aménagements à la charge de l'autorité délégante.....	29
3.26. Annexe 26 : cadre du compte-rendu annuel.....	29
3.27. Annexe 27 : cadre du tableau de bord mensuel.....	29
3.28. Annexe 28 : garanties.....	29
3.29. Annexe 29 : pénalités.....	29
3.30. Annexe 30 : valeurs de références des indices entrant dans le calcul de la formule de révision.....	29
3.31. Annexe 31 : mesures de sécurité des usagers.....	30
3.32. Annexe 32 : entretien / maintenance des matériels roulants.....	30
3.33. Annexe 33 : Programmation de mise en œuvre du nouveau réseau.....	31
4. ANALYSE FINANCIERE DES OFFRES.....	32
4.1. Présentation générale des offres financières des candidats.....	32
4.2. Analyse et comparaison des montants et hypothèses des recettes prévisionnelles.....	37
4.3. Analyse et comparaison des montants et hypothèses des charges prévisionnelles.....	44
4.4. Résultat prévisionnel.....	59
4.5. Coût global pour l'Autorité Organisatrice.....	60
4.6. Analyse financière des propositions alternatives du candidat AUTOBUS AIXOIS.....	64

EVALUATION DES OFFRES.....	67
1. CRITERES DE JUGEMENT DES OFFRES	67
2. CRITERES FINANCIERS	68
2.1. <i>Moindre recours aux deniers publics</i>	68
2.2. <i>Cohérence et pertinence du compte d'exploitation prévisionnel</i>	68
3. CRITERES TECHNIQUES	69
3.1. <i>Restructuration du réseau de bus</i>	69
3.2. <i>Politique commerciale & marketing</i>	69
3.3. <i>Performance environnementale</i>	70
3.4. <i>Fréquence et régularité des services</i>	70
3.5. <i>Information des usagers</i>	70
3.6. <i>Sécurité des usagers</i>	71
3.7. <i>Maintenance des matériels roulants</i>	71
3.8. <i>Formation du personnel</i>	71

G:\1_DGSIX_4_COMMANDE_PUBLIQUE\100_Nella_Arborecance\100_Vitrail\100_TRANSPORT\100_TRANSPORT AIX EN BUS
20104_Rapports analyse PV CDS\100 analyse candidatures et PV CDS\100 RAPC DSA aix en bus ok.doc

**DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION DU RESEAU DE
TRANSPORT PUBLIC URBAIN AIX-EN-BUS**

Commission de délégation de service public
du vendredi 25 juin 2010 à 09h30

PROCES VERBAL DE recevabilité et de SELECTION DES CANDIDATURES
Etabli conformément à l'article 1411-1 du CGCT

ETAIENT PRESENTS :

MEMBRES AVEC VOIX DELIBERATIVE :

Président :

- Mme Maryse JOISSAINS-MASINI, Présidente
de la Communauté d'Agglomération du Pays
d'Aix en Provence

Représentants du Président :

- M. Gérard BRAMOULLÉ (Aix)
Vice-Président de la CPA
M. Maurice CHAZEAU (Aix)
Conseiller Communautaire
Christian BURLE (Peynier)
Vice-Président de la CPA

Titulaires :

- M. Joël MANCEL (Beaurecueil)
Vice-Président de la CPA
- M. Robert LAGIER (Meyreuil)
Vice-Président de la CPA
- M. Jean-Pierre DUFOUR (St-Estève Janson)
Vice-Président de la CPA
- M. Jean-Pierre BABULEAUD (Venelles)
Conseiller Communautaire
- M. Patrick MOYA (Bouc Bel Air)
Conseiller Communautaire

Suppléants (1) :

- M. Richard MARTIN (Cabriès)
Vice-Président de la CPA
- Mme Anne MOINE (ROGNES)
Conseiller Communautaire
- Mme Nadira HAMARD OULMI (Pertuis)
Conseiller Communautaire
- M. Marcel LICCIA (Vitrolles)
Conseiller Communautaire
- Dominique BUCCI (Les Pennes Mirabeau)
Conseiller Communautaire

(1) Un suppléant n'a voix délibérative qu'en l'absence du titulaire. N'importe quel suppléant peut remplacer n'importe quel titulaire.

Membres désignés par délibération n° 2009-A145 du Conseil Communautaire du 29 juillet 2009.

MEMBRES AVEC VOIX CONSULTATIVE :

- M. Gérard GRASSER, Trésorier Principal de la Communauté du Pays d'Aix, ou son représentant,
- M. Gilbert BLANC, Représentant de la Direction Départementale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes,

1. Objet de la Délégation de Service public (DSP) :

Le présent contrat porte sur une Délégation de service public (DSP), de type concessif et avec contribution de la CPA, pour l'exploitation du réseau de transport public urbain et péri-urbain en application des articles L. 1411-1 et R.1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales.

Le périmètre géographique de la DSP comprend les communes d'Aix-en-Provence, Le Tholonet, Saint Marc-Jaumegarde, Venelles et Eguilles, soit un territoire de 274 Km² comptant 162 380 habitants en 2007.

Le réseau de transport objet de la présente délégation de service public comprend le réseau Aix-en-Bus qui est actuellement composé de :

- 17 lignes régulières exploitées avec des autobus standards ou à gabarit réduit;
- 5 lignes régulières exploitées avec des minibus ;
- un service de transport à la demande pour acheminer les résidents des quartiers les plus excentrés vers les lignes régulières les plus proches.

Il devra également comprendre :

- Les lignes régulières Eguilles - Aix et Venelles - Aix ;
- La desserte du centre historique d'Aix en Provence en navettes électriques ;
- Les services scolaires desservant Luynes et les Milles ;

Le futur délégataire sera en charge de l'exploitation et du gardiennage des parcs-relais existants et de l'exploitation des deux parcs relais supplémentaires en cours de réalisation (Route des Alpes et Malacrida) et de l'extension du parc relais le Krypton.

Les réseaux et les parcs relais ci-dessous indiqués font actuellement l'objet de marchés publics séparés de la délégation de service public en cours pour l'exploitation du réseau de transport public urbain et péri-urbain Aix-en-Bus. Ils feront l'objet d'une intégration dans la future délégation de service public à la date d'expiration des marchés qui les régissent. Sont concernés :

- Les services scolaires de Luynes et des Milles (date d'expiration du marché: 31 août 2011)
- La desserte en navettes électriques du centre historique d'Aix en Provence (date d'expiration du marché : 30 juin 2011)
- La ligne régulière desservant Venelles (date d'expiration du marché: 31 août 2013)
- La ligne régulière desservant Eguilles (date d'expiration du marché : 31 août 2013)
- L'exploitation et le gardiennage des parcs-relais existants : le Krypton au Sud et les Hauts de Brunet au Nord (date d'expiration du marché: 5 novembre 2011)

Le délégataire sera rémunéré sur l'exploitation du service et par une contribution financière versée par la COMMUNAUTE DU PAYS D'AIX en contrepartie des obligations de service public. La convention de délégation de service public fixera les conditions de rémunération du délégataire et notamment le périmètre de la contribution financière, contrepartie des obligations de service public.

La nouvelle délégation de service public débutera à la date de début d'exécution des prestations, laquelle est fixée au 01/07/2011 pour une durée potentielle de 96 mois.

DEROULEMENT DE LA PROCEDURE :

L'avis d'appel public à candidature, a été adressé le 14/04/2010 aux journaux ci-après, et publié aux dates suivantes :

- J.O.U.E	du 16/04/2010
- B.O.A.M P	du 17/04/2010
- Ville Rail et Transport	du 21/04/2010
- La Provence	du 20/04/2010

Un avis rectificatif a également été transmis à la publication le 26 mai 2010 aux supports précédents afin d'offrir la possibilité aux candidats de présenter une variante à l'appui de leur offre.

La date limite de réception des offres était fixée au : 04/06/2010 à 16h00

A cette date, la CPA a reçu 5 plis dans les délais requis.

OUVERTURE DES PLIS :

Le 7 juin 2010, les membres de la CDSP ont procédé à l'ouverture des plis reçus dans les délais pour l'affaire citée en objet, dont le résultat est enregistré dans le tableau ci-joint. Les plis ont été remis au service technique pour analyse.

COMPLEMENT DES CANDIDATURES

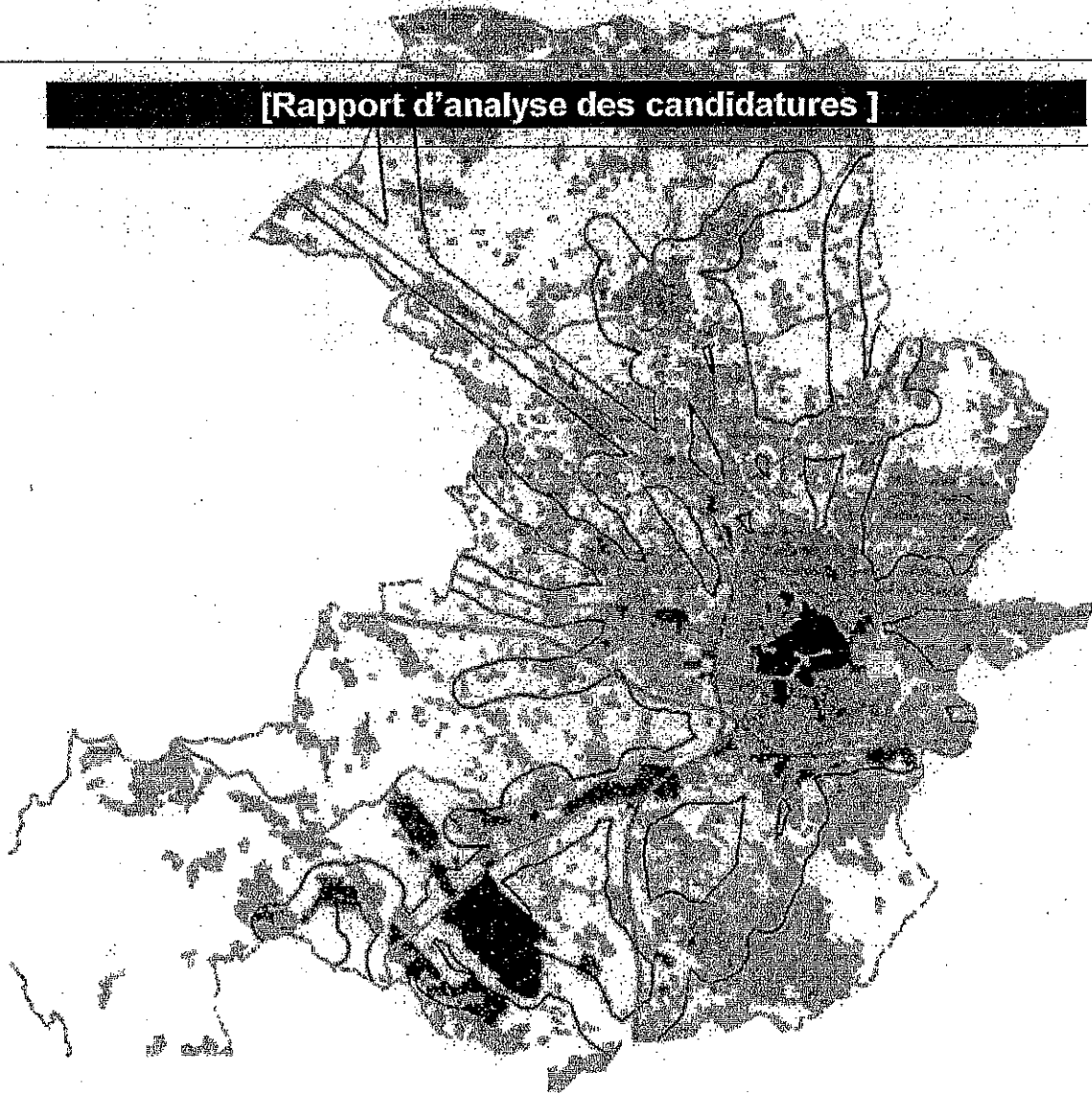
Le 21 juin 2010, le candidat CARPOSTAL FRANCE a été invité à compléter sa candidature conformément à l'article 8 du décret n°97-638 du 31 mai 1997 en transmettant le certificat délivré par les autorités compétentes justifiant de ce que le candidat a satisfait à ses obligations fiscales et sociales au 31 décembre de l'année précédant celle au cours de laquelle a eu lieu l'appel à la concurrence.

Les quatre autres candidats ont été informés de cette demande de complément et ont été invités à compléter leur dossier de candidature s'ils le souhaitaient.

ANALYSE DES CANDIDATURES

Les candidatures sont examinées sur la base des garanties professionnelles et financières, de leur respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue aux articles L. 5212-1 à L. 5212-4 du code du travail et de leur aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

[Rapport d'analyse des candidatures]



1. OBJET DU PRESENT RAPPORT

1.1. L'appel à candidatures

Dans le cadre du projet de renouvellement du contrat d'exploitation du réseau de transport urbain de la Communauté du Pays d'Aix, un appel public à candidatures a été lancé le 14 avril 2010.

Le texte de l'appel public à candidatures est ci-joint en annexe n°1.

Un avis rectificatif (joint en annexe n°2), en date du 26 mai, a été publié relatif à la possibilité pour les candidats admis à présenter une offre de remettre une offre variante.

1.2. Organisation du présent rapport

Cinq dossiers de candidatures ont été déposés dans les délais prescrits et ouverts par la Commission prévue à l'article L. 1411-5 du Code général des collectivités territoriales, qui s'est réunie le 7 juin 2010.

Chacun des dossiers a été examiné selon les champs d'analyse suivants :

- conformité administrative du dossier présenté
- garanties professionnelles et financières
- moyens techniques et humains
- références présentées
- avis global sur la candidature

Une synthèse, accompagnée de recommandations à la Commission prévue à l'article L. 1411-5 du Code général des collectivités territoriales, vient conclure ce rapport.

2. ANALYSE DES CANDIDATURES

Cinq dossiers ont été déposés, soit dans l'ordre de leur ouverture :

- KEOLIS
- groupement SUMA – TELLESCHI – PASTOURET – UTP
- groupement Autobus Aixois – Régie Départementale des Transports 13
- Compagnie Française de Transport (C.F.T.)
- CarPostal

2.1. Candidature de la société KEOLIS

Le dossier présenté est accompagné d'un courrier signé du PDG de la société, et fait état d'une forte motivation vis-à-vis de ce contrat. Le courrier précise qu'en cas de désignation, le groupe KEOLIS s'engage à créer une filiale ad hoc pour l'exploitation du réseau Aix-en-Bus.

2.1.1. Conformité administrative

Le tableau ci-dessous fait état des pièces exigées dans l'avis d'appel à candidatures, et de la conformité des pièces présentées par le candidat.

PIECES	KEOLIS	COMMENTAIRES
Situation propre des opérateurs économiques, y compris exigences relatives à l'inscription au registre du commerce ou de la profession		
Lettre de candidature signée par une personne ayant pouvoir d'engager le candidat (formulaire DC4 ou équivalent)	x	
Pouvoir de la personne habilitée à engager le candidat	x	
Extrait Kbis de moins de 6 mois ou équivalent	x	
Certificat délivré par les autorités compétentes justifiant de ce que le candidat a satisfait à ses obligations fiscales et sociales	x	
S'il est admis à la procédure de redressement judiciaire ou à une procédure équivalente régie par un droit étranger, la copie du ou des jugements prononcés	x	
Attestation sur l'honneur dûment datée et signée	x	
Capacité économique et financière		
Bilans et comptes de résultat des 3 derniers exercices disponibles	x	
Attestations d'assurances responsabilité civile et professionnelle pour l'activité objet de la délégation	x	

Capacité technique		
Mémoire présentant l'entreprise ou le groupement d'entreprises candidat	x	
Mémoire présentant le savoir-faire du candidat en matière de réalisation et d'exploitation en rapport avec l'objet de la délégation	x	
Mémoire présentant les références pertinentes vérifiables du candidat au cours des 3 dernières années pour les missions d'exploitation, relatives à des prestations similaires à celles faisant l'objet de la présente consultation (Les candidats ont la possibilité de démontrer par d'autres références ou par d'autres moyens leur aptitude à exécuter la délégation.)	x	
Note décrivant les moyens humains et matériels dont l'entreprise ou le groupement d'entreprises dispose pour assurer la réalisation du contrat	x	
La prestation est réservée à une profession particulière		
Déclaration ou autorisation que le candidat répond aux exigences de la profession de transporteurs de voyageurs par route (décret n° 85-891 du 16.8.1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes et directive n° 96/26/CE du 29.4.1996 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de transporteur de voyageurs) ou équivalents	x	

La candidature est donc jugée recevable.

2.1.2. Garanties professionnelles et financières

Le rapport financier 2009 du groupe KEOLIS fait état d'un capital social de 183 M€ et de la répartition de l'actionnariat suivante :

- KEBEXA Participations (56,7%)
- SNCF (40,83%)
- Management (2,47%).

Le candidat indique que l'établissement prestataire du service objet de la présente délégation est une filiale à créer, qui bénéficiera des moyens techniques et d'études de la Société KEOLIS.

Les données suivantes sont issues des liasses fiscales de la maison mère transmises par le candidat.

Le tableau suivant présente l'évolution du chiffre d'affaires net de 2007 à 2009 :

M€	2007	2008	2009	Evol 09/08	Evol 09/07
Chiffre d'affaires net	124	132	149	13%	20%

Le chiffre d'affaires net de KEOLIS en 2009 s'élève à 149 M€, en progression de 20% par rapport à 2007.

Le rapport financier 2009 fait état d'un CA consolidé pour groupe de 3,4 Mds d'euros en 2009.

Le tableau suivant présente l'évolution du résultat net de la maison mère KEOLIS de 2007 à 2009, issue de ses derniers bilans :

Mé	2007	2008	2009	Evol 09/08	Evol 09/07
Résultat net	106	46	19	-59%	-82%
% chiffre d'affaires net	85%	35%	13%		

Le résultat net de l'exercice 2009 s'établit à 19 M€, soit 13% du chiffre d'affaires net de la société. Il diminue de 59% par rapport à 2008.

Le tableau suivant présente les principales données caractérisant la structure financière de la maison mère KEOLIS, issues de ses derniers bilans :

Mé	2007	2008	2009
Capitaux propres	164	105	74
Dettes	404	550	616
Dettes / (Capitaux propres + Dettes)	71%	84%	89%

L'analyse du bilan de KEOLIS fait apparaître un taux d'endettement apprécié au travers du ratio dettes / capitaux propres + dettes de 89% en 2009.

Le candidat présente des garanties professionnelles et financières suffisantes.

2.1.3. Moyens techniques et humains

Le groupe KEOLIS présente la « première flotte de bus et de cars en France », avec 15 800 véhicules. Par ailleurs, le groupe compte 38 000 collaborateurs, dont 25 600 en France ; parmi ces 38 000 collaborateurs, il y a plus de 27 000 conducteurs.

KEOLIS a procédé à 4 000 recrutements en France.

Le groupe possède donc les moyens techniques et humains nécessaires à l'exploitation du réseau Aix-en-Bus.

2.1.4. Références présentées

Le groupe KEOLIS exploite plus de 80 réseaux urbains en France, dont :

- 2 grandes agglomérations (Lille et Lyon)
- de nombreuses villes moyennes (Angers, Besançon, Brest, Caen, Lorient, Nîmes, Rennes, Versailles, ...)
- des agglomérations de taille plus modeste (dont Alès ou Arles dans la région)

Il exploite aussi bien des réseaux ferroviaires, des TCSP, des réseaux urbains, interurbains, des systèmes de transport à la demande, ...

Les références présentées permettent de penser que le candidat est en capacité d'exploiter le réseau Aix-en-Bus.

2.1.5. Avis global sur la candidature

Le groupe KEOLIS se présente comme le n°1 en France du transport public de voyageurs. Sa candidature est complète, sérieuse et bien argumentée.

L'ensemble du dossier présenté démontre une aptitude du candidat à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public et conduit à retenir cette candidature dans la perspective de présenter une offre.

2.2. Candidature du groupement SUMA – TELLESCHI – PASTOURET – UTP

Le dossier est présenté par un groupement de sociétés locales, représentées par le même dirigeant M. VILLETON. Aucun courrier n'accompagne le dossier de candidature.

2.2.1. Conformité administrative

Le tableau ci-dessous fait état des pièces exigées dans l'avis d'appel à candidatures, et de la conformité des pièces présentées par le candidat.

PIECES	Suma	Telle-schi	Pastouret	UTP	COMMENTAIRES
Situation propre des opérateurs économiques, y compris exigences relatives à l'inscription au registre du commerce ou de la profession					
Lettre de candidature signée par une personne ayant pouvoir d'engager le candidat (formulaire DC4 ou équivalent)	x	x	x	x	
Pouvoir de la personne habilitée à engager le candidat	x	x	x	x	
Extrait Kbis de moins de 6 mois ou équivalent	x	x	x	x	
Certificat délivré par les autorités compétentes justifiant de ce que le candidat a satisfait à ses obligations fiscales et sociales	x	x	x	x	
S'il est admis à la procédure de redressement judiciaire ou à une procédure équivalente régie par un droit étranger, la copie du ou des jugements prononcés	x	x	x	x	
Attestation sur l'honneur dûment datée et signée	x	x	x	x	
Capacité économique et financière					
Bilans et comptes de résultat des 3 derniers exercices disponibles	x	x	x	x	
Attestations d'assurances responsabilité civile et professionnelle pour l'activité objet de la délégation	x	x	x	x	
Capacité technique					
Mémoire présentant l'entreprise ou le groupement d'entreprises candidat	x	x	x	x	
Mémoire présentant le savoir-faire du candidat en matière de réalisation et d'exploitation en rapport avec l'objet de la délégation	x	x	x	x	
Mémoire présentant les références pertinentes vérifiables du candidat au cours des 3 dernières années pour les missions d'exploitation, relatives à des prestations similaires à celles faisant l'objet de la présente consultation (Les candidats ont la possibilité de démontrer par d'autres références ou par d'autres moyens leur aptitude à exécuter la délégation.)	x	x	x	x	
Note décrivant les moyens humains et matériels dont l'entreprise ou le groupement d'entreprises dispose pour assurer la réalisation du contrat	x	x	x	x	

La prestation est réservée à une profession particulière					
Déclaration ou autorisation que le candidat répond aux exigences de la profession de transporteurs de voyageurs par route (décret n° 85-891 du 18.8.1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes et directive n° 96/26/CE du 29.4.1996 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de transporteur de voyageurs) ou équivalents	x	x	x	x	

La candidature est donc jugée recevable.

2.2.2. Garanties professionnelles et financières

Les données suivantes sont issues des liasses fiscales transmises par le groupement candidat.

Le tableau suivant présente l'évolution du chiffre d'affaires net des membres de groupement de 2007 à 2009 :

k€	2007	2008	2009	Evol 09/08	Evol 09/07
SUMA	15 705	14 692	17 532	19%	12%
UTP	6 109	6 054	5 674	-6%	-7%
AUTOCARS TELLESCHI	7 814	8 468	7 914	-7%	1%
PASTOURET	2 447	1 781	2 822	58%	15%
TOTAL	32 075	30 995	33 943	10%	6%

Le chiffre d'affaires consolidé de l'ensemble des membres du groupement s'élève à **33,9 M€** en 2009.

L'évolution du chiffre d'affaires des membres de groupement est le suivant :

- Le CA de SUMA s'élève à 17,5 M€ en 2009, en progression de 19% par rapport à 2008 ;
- Le CA de UTP s'élève à 5,7 M€ en 2009, en baisse de 6% par rapport à 2008 ;
- Le CA de AUTOCARS TELLESCHI s'élève à 7,9M€ en 2009, en baisse de 7% par rapport à 2008 ;
- Le CA de PASTOURET s'élève à 2,8M€ en 2009, en progression de 15% par rapport au CA réalisé en 2007.

L'analyse des principales données financières est réalisée pour chacun des membres du groupement ci-dessous :

→ SUMA

Le tableau suivant présente l'évolution du résultat net réalisé par SUMA de 2007 à 2009 :

k€	2007	2008	2009	Evol 09/08	Evol 09/07
SUMA					
Résultat net	196	63	65	4%	-67%
% chiffre d'affaires	1,3%	0,4%	0,4%		

Le résultat net d'exploitation de SUMA en 2009 s'élève à 65 k€, soit 0,4% du chiffre d'affaires net. Il progresse de 4% par rapport à 2008.

Le tableau suivant présente les principales données caractérisant la structure financière de l'entreprise :

k€	2007	2008	2009
SUMA			
Capitaux propres	1 895	1 958	2 023
Dettes	9 507	8 829	8 102
<i>Dettes / (Capitaux propres + Dettes)</i>	83%	82%	80%

Le taux d'endettement apprécié au travers du ratio dettes / capitaux propres + dettes s'élève à 80% en 2009.

→ UTP

Le tableau suivant présente l'évolution du résultat net réalisé par UTP de 2007 à 2009 :

k€	2007	2008	2009	Evol 09/08	Evol 09/07
UTP					
Résultat net	326	613	3 231	427%	892%
<i>% chiffre d'affaires</i>	5,3%	10,1%	56,9%		

Le résultat net d'exploitation de la société UTP en 2009 s'élève à 3,2 M€, soit 56,9% du chiffre d'affaires. Il est en nette progression depuis 2007 (+ 2 905 k€, soit près de 10 fois le montant de résultat net réalisé en 2007).

Le tableau suivant présente les principales données caractérisant la structure financière de la société :

k€	2007	2008	2009
UTP			
Capitaux propres	3 896	4 509	6 740
Dettes	7 354	3 132	2 908
<i>Dettes / (Capitaux propres + Dettes)</i>	65%	41%	30%

Le taux d'endettement apprécié au travers du ratio dettes / capitaux propres + dettes s'élève à 30% en 2009.

→ AUTOCARS TELLESCHI

Le tableau suivant présente l'évolution du résultat net réalisé par AUTOCARS TELLESCHI de 2007 à 2009 :

k€	2007	2008	2009	Evol 09/08	Evol 09/07
AUTOCARS TELLESCHI					
Résultat net	645	1 032	1 466	42%	127%
% chiffre d'affaires	8%	12%	19%		

Le résultat net d'exploitation de la société s'élève à 1,5M€ en 2009, soit 19% du chiffre d'affaires. Il progresse de 42% par rapport à 2008.

Le tableau suivant présente les principales données caractérisant la structure financière de l'entreprise :

k€	2007	2008	2009
AUTOCARS TELLESCHI			
Capitaux propres	4 178	5 285	3 752
Dettes	6 509	5 656	3 038
Dettes / (Capitaux propres + Dettes)	61%	52%	45%

Le taux d'endettement apprécié au travers du ratio dettes / capitaux propres + dettes s'élève à 45% en 2009.

→ PASTOURET

Le tableau suivant présente l'évolution du résultat net réalisé par PASTOURET de 2007 à 2009 :

k€	2007	2008	2009	Evol 09/08	Evol 09/07
PASTOURET					
Résultat net	1 087	774	764	-1%	-30%
% chiffre d'affaires	44,4%	43,4%	27,1%		

Le résultat d'exploitation de PASTOURET s'élève à 764 k€ en 2009, soit 27% du chiffre d'affaires réalisé. Il diminue de 1% par rapport à 2008, soit -10 k€.

Le tableau suivant présente les principales données caractérisant la structure financière de l'entreprise :

k€	2007	2008	2009
PASTOURET			
Capitaux propres	4 966	5 739	3 903
Dettes	2 956	3 189	1 607
Dettes / (Capitaux propres + Dettes)	37%	36%	29%

Le taux d'endettement apprécié au travers du ratio dettes / capitaux propres + dettes s'élève à 29% en 2009.

Le candidat présente des garanties professionnelles et financières suffisantes.

2.2.3. Moyens techniques et humains

La société SUMA possède 140 véhicules, dont 50 bus, et emploie 180 personnes (dont 117 conducteurs) ; la société TELLESCHI possède 50 autocars et emploie 64 personnes (dont 55 conducteurs) ; la société UTP possède 80 autocars et emploie 55 personnes (dont 43 conducteurs) ; la société PASTOURET possède 60 véhicules (aucun bus) et emploie 62 personnes (dont 58 conducteurs).

Le groupement présente des installations de maintenance et de dépôt à Rognac (SUMA), St-Cannat (TELLESCHI), Aix-en-Provence (UTP), Marseille (PASTOURET).

Considérées de façon séparée, aucune des entreprises constituant le groupement ne présente les moyens humains et techniques suffisants pour répondre à nos attentes. Par contre, le groupement, en alignant 370 salariés (dont 300 conducteurs), et 330 véhicules (dont 50 autobus et minibus urbains), apparaît suffisamment doté pour que sa candidature soit déclarée recevable du point de vue des moyens humains et techniques.

2.2.4. Références présentées

La spécialisation des sociétés du groupe est présentée comme telle :

- la société SUMA effectue du transport de personnel, du transport scolaire, du transport interurbain, du transport urbain et du tourisme
- la société UTP effectue du transport de personnel et du transport scolaire
- la société PASTOURET loue des autocars
- la société TELLESCHI effectue du transport interurbain et du transport scolaire

Les références présentées en transport urbain sont peu nombreuses, et concernent de petits réseaux :

- le réseau Vallat Bus de la CPA (Bouc-Bel-Air, Simiane, Cabriès)
- 3 services du SMITEEB
- 50% du réseau de Salon
- le réseau de Manosque
- quelques lignes de MPM

Le groupement assure par ailleurs l'exploitation des services de transport scolaire de Luynes et des Milles (désormais inclus dans la D.S.P.).

Ces références ne correspondent pas aux prestations qui seront demandées au futur délégataire de l'exploitation du réseau urbain d'Aix-en-Provence. Toutefois, on ne peut pas considérer que le candidat n'est pas en capacité d'assurer cette exploitation

2.2.5. Avis global sur la candidature

Le groupement présenté est un groupement de circonstance, composé de sociétés appartenant au même groupe familial, et présentant des moyens techniques et humains suffisants pour que la candidature soit estimée recevable.

De ce fait, la candidature du groupement conduit par la société SUMA, malgré des moyens humains et techniques plus limités que ceux des autres candidats, nous paraît administrativement recevable.

2.3. Candidature du groupement Autobus Aixois - RDT13

Le dossier de candidature est accompagné d'un courrier du gérant des Autobus Aixois, mandataire, qui insiste sur sa proximité, sa grande connaissance du réseau et du territoire, sur sa capacité à gérer l'intermodalité, sur le support apporté par le groupe VEOLIA. Il fait par ailleurs état de sa volonté d'intégrer, dans sa réponse ultérieure, des PME locales en qualité de sous-traitant.

2.3.1. Conformité administrative

Le tableau ci-dessous fait état des pièces exigées dans l'avis d'appel à candidatures, et de la conformité des pièces présentées par le candidat.

PIÈCES	Autobus Aixois	RDT 13	COMMENTAIRES
Situation propre des opérateurs économiques, y compris exigences relatives à l'inscription au registre du commerce ou de la profession			
Lettre de candidature signée par une personne ayant pouvoir d'engager le candidat (formulaire DC4 ou équivalent)	x	x	
Pouvoir de la personne habilitée à engager le candidat	x	x	
Extrait Kbis de moins de 6 mois ou équivalent	x	x	
Certificat délivré par les autorités compétentes justifiant de ce que le candidat a satisfait à ses obligations fiscales et sociales	x	x	
S'il est admis à la procédure de redressement judiciaire ou à une procédure équivalente régie par un droit étranger, la copie du ou des jugements prononcés	x	x	
Attestation sur l'honneur dûment datée et signée	x	x	
Capacité économique et financière			
Bilans et comptes de résultat des 3 derniers exercices disponibles	x	x	
Attestations d'assurances responsabilité civile et professionnelle pour l'activité objet de la délégation	x	x	
Capacité technique			
Mémoire présentant l'entreprise ou le groupement d'entreprises candidat	x	x	
Mémoire présentant le savoir-faire du candidat en matière de réalisation et d'exploitation en rapport avec l'objet de la délégation	x	x	
Mémoire présentant les références pertinentes vérifiables du candidat au cours des 3 dernières années pour les missions d'exploitation, relatives à	x	x	

des prestations similaires à celles faisant l'objet de la présente consultation (Les candidats ont la possibilité de démontrer par d'autres références ou par d'autres moyens leur aptitude à exécuter la délégation.)			
Note décrivant les moyens humains et matériels dont l'entreprise ou le groupement d'entreprises dispose pour assurer la réalisation du contrat	x	x	
La prestation est réservée à une profession particulière			
Déclaration ou autorisation que le candidat répond aux exigences de la profession de transporteurs de voyageurs par route (décret n° 85-891 du 18.8.1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes et directive n° 96/26/CE du 29.4.1996 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de transporteur de voyageurs) ou équivalents	x	x	

La candidature est donc jugée recevable.

2.3.2. Garanties professionnelles et financières

→ AUTOBUS AIXOIS

La société AUTOBUS AIXOIS est une filiale de la société Sud Cars Midi au capital social de 770 k€ en 2008. La société Sud Cars Midi est elle-même filiale à 100% du groupe Veolia Transport.

Les données suivantes sont issues des liasses fiscales transmises par le candidat.

Le tableau suivant présente l'évolution du chiffre d'affaires de la société AUTOBUS AIXOIS de 2006 à 2008 :

k€	2006	2007	2008	Evol 08/07	Evol 08/06
Chiffre d'affaires net	20 317	21 519	22 823	6%	12%

Le chiffre d'affaires net réalisé par AUTOBUS AIXOIS en 2008 s'élève à 22,8 M€, en progression de 6% par rapport à 2007 et 12% par rapport à 2006.

D'après le document « Présentation du groupement » fourni dans le dossier de candidature, le chiffre d'affaires réalisé par Veolia Transport en 2008 s'élève à 6 Mds d'euros.

Le tableau suivant présente l'évolution du résultat net de la société AUTOBUS AIXOIS de 2006 à 2008 :

k€	2006	2007	2008	Evol 08/07	Evol 08/06
Résultat net	127	295	391	33%	207%
% chiffre d'affaires	0,6%	1,4%	1,7%		

Le résultat net de l'exercice 2008 s'établit à 391 k€, soit 1,7% du chiffre d'affaires net de la société.

Le tableau suivant présente les principales données caractérisant la structure financière de la société AUTOBUS AIXOIS :

k€	2006	2007	2008
Capitaux propres	1 205	1 373	1 423
Dettes	4 849	4 780	7 553
Dettes / (Capitaux propres + Dettes)	80%	78%	84%

L'analyse du bilan de la société fait apparaître un taux d'endettement apprécié au travers du ratio dettes / capitaux propres + dettes de 84% en 2008.

→ RDT 13

La RDT 13 est un Etablissement Public Industriel et Commercial créé par le Conseil Général des Bouches du Rhône.

Les données suivantes sont issues des derniers bilans transmis par le candidat.

Le tableau suivant présente l'évolution du chiffre d'affaires net réalisé par RDT 13 de 2007 à 2009 :

k€	2007	2008	2009	Evol 09/08	Evol 09/07
Chiffre d'affaires net	28 059	31 047	30 996	-0,2%	10%

Le chiffre d'affaires de la RDT s'élève à 31,0 M€ en 2009, en progression de 10% par rapport à 2007.

Le tableau suivant présente l'évolution du résultat net de 2007 à 2009 :

k€	2007	2008	2009	Evol 09/08	Evol 09/07
Résultat net	2 531	2 797	2 698	-4%	7%
% chiffre d'affaires	9,0%	9,0%	8,7%		

Le résultat net de l'exercice s'établit à 2 698 k€ en 2009, soit 8,7% du chiffre d'affaires de la RDT 13.

Le tableau suivant présente les principales données financières caractérisant la structure financière de la RDT 13 :

k€	2007	2008	2009
Capitaux propres	26 376	28 917	33 740
Dettes	9 174	6 824	6 937
Dettes / (Capitaux propres + Dettes)	26%	19%	17%

Le taux d'endettement apprécié au travers du ratio dettes / capitaux propres + dettes s'élève à 17% en 2009.

→ *Chiffre d'affaires consolidé*

Le tableau suivant présente l'évolution du chiffre d'affaires net consolidé du groupement pour les exercices 2007 et 2008 :

KE	2007	2008	Evol 08/07
Autobus Aixois	21 519	22 823	6%
RDT 13	28 059	31 047	10,6%
TOTAL	49 578	53 870	9%

Le chiffre d'affaires consolidé des membres du groupement s'élève à 53,9 M€ en 2008.

Le candidat présente des garanties professionnelles et financières suffisantes.

2.3.3. Moyens techniques et humains

La société des Autobus Aixois comprend plus de 220 employés, dont 213 conducteurs-receveurs et 4 hôtesses. Le parc est composé d'une centaine de bus.

La RDT13 emploie actuellement 400 personnes, dont 330 pour le transport routier de voyageurs, et possède 168 autocars.

Le groupement présente par ailleurs la liste de ses dépôts, situés à Pont-de-l'Arc et à Venelles.

En qualité de sortant, le groupe possède donc les moyens techniques et humains nécessaires à l'exploitation du réseau Aix-en-Bus.

2.3.4. Références présentées

Le groupement assure actuellement l'exploitation du réseau Aix-en-Bus.

La RDT13 exploite également actuellement, dans le cadre de la D.S.P. Aix-en-Bus, les lignes de la zone Luynes – Les Milles. Elle assure également l'exploitation de « petits » réseaux urbains : Septèmes, Rognonas, Barbentane, Châteauneuf-lès-Martigues. Elle exploite aussi la ligne interurbaine Aix – Vauvenargues pour le compte de la CPA.

Les références présentées permettent de penser que le candidat est en capacité d'exploiter le réseau Aix-en-Bus, même si le périmètre technique du réseau est élargi dans le cadre de la future délégation de service public.

2.3.5. Avis global sur la candidature

La candidature du groupement candidat est complète, sérieuse et bien argumentée.

L'ensemble du dossier présenté conduit à retenir cette candidature dans la perspective de présenter une offre. Le dossier démontre une aptitude du candidat à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

2.4. Candidature de la Corporation Française de Transports (CFT)

La CFT est une filiale de la société VECTALIA, elle-même filiale du groupe espagnol SUBUS. Le dossier de candidature est accompagné d'un courrier signé du Directeur Général Délégué de la CFT, qui fait état de son développement, récent mais significatif, en France. Le courrier indique la possibilité éventuelle d'impliquer, si nécessaire, des partenaires locaux dans la préparation de l'offre.

2.4.1. Conformité administrative

Le tableau ci-dessous fait état des pièces exigées dans l'avis d'appel à candidatures, et de la conformité des pièces présentées par le candidat.

PIÈCES	CFT	COMMENTAIRES
Situation propre des opérateurs économiques, y compris exigences relatives à l'inscription au registre du commerce ou de la profession		
Lettre de candidature signée par une personne ayant pouvoir d'engager le candidat (formulaire DC4 ou équivalent)	x	
Pouvoir de la personne habilitée à engager le candidat	x	
Extrait Kbis de moins de 6 mois ou équivalent	x	
Certificat délivré par les autorités compétentes justifiant de ce que le candidat a satisfait à ses obligations fiscales et sociales	x	
S'il est admis à la procédure de redressement judiciaire ou à une procédure équivalente régie par un droit étranger, la copie du ou des jugements prononcés	x	
Attestation sur l'honneur dûment datée et signée	x	
Capacité économique et financière		
Bilans et comptes de résultat des 3 derniers exercices disponibles	x	
Attestations d'assurances responsabilité civile et professionnelle pour l'activité objet de la délégation	x	
Capacité technique		
Mémoire présentant l'entreprise ou le groupement d'entreprises candidat	x	
Mémoire présentant le savoir-faire du candidat en matière de réalisation et d'exploitation en rapport avec l'objet de la délégation	x	
Mémoire présentant les références pertinentes vérifiables du candidat au cours des 3 dernières années pour les missions d'exploitation, relatives à des prestations similaires à celles faisant l'objet de la présente consultation (Les candidats ont la possibilité de démontrer par d'autres références ou par d'autres moyens leur aptitude à exécuter la délégation.)	x	

Note décrivant les moyens humains et matériels dont l'entreprise ou le groupement d'entreprises dispose pour assurer la réalisation du contrat	x	
La prestation est réservée à une profession particulière		
Déclaration ou autorisation que le candidat répond aux exigences de la profession de transporteurs de voyageurs par route (décret n° 85-891 du 16.8.1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes et directive n° 96/26/CE du 29.4.1996 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de transporteur de voyageurs) ou équivalents	x	

La candidature est donc jugée recevable.

2.4.2. Garanties professionnelles et financières

Le capital social de la société Corporation Française de Transports (CFT) s'élève à 915 k€ en 2009.

La société CFT appartient au groupe VECTALIA France, dont le capital est détenu par le groupe espagnol SUBUS.

Le candidat est précisément la société CFT Perpignan Méditerranée selon la présentation adoptée dans le document « Présentation » fourni (p.6).

Les données suivantes sont issues des liasses fiscales transmises par le candidat.

Le tableau suivant présente l'évolution du chiffre d'affaires net de la société CFT de 2007 à 2009 :

k€	2007	2008	2009	Evol 09/08	Evol 09/07
Chiffre d'affaires net	6 607	7 174	6 213	-13%	-6%

Le chiffre d'affaires net réalisé par la société CFT en 2009 s'élève à 6,2 M€, en baisse de 13% par rapport à 2008.

Le chiffre d'affaires du groupe SUBUS s'élève à 150 M€ d'après le dossier « Présentation » fourni par le candidat. Le chiffre d'affaires global des entités CFT en France est selon ce document de 65,6 M€.

Le tableau suivant présente l'évolution du résultat net par la société CFT réalisé de 2007 à 2009 :

k€	2007	2008	2009	Evol 09/08	Evol 09/07
Résultat net	612	494	222	-55%	-64%
% du chiffre d'affaires net	9,3%	6,9%	3,6%		

Le résultat net de l'exercice 2009 s'établit à 222 k€, soit 3,6% du chiffre d'affaires net de la société.

Le tableau suivant présente les principales données caractérisant la structure financière de la société CFT :

ke	2007	2008	2009
Capitaux propres	1 478	1 501	1 230
Dettes	6 924	7 210	9 590
Dettes / (Capitaux propres + Dettes)	82%	83%	89%

L'analyse du bilan de CFT fait apparaître un taux d'endettement apprécié au travers du ratio dettes / capitaux propres + dettes de 89% en 2009.

Le candidat présente des garanties professionnelles et financières suffisantes.

2.4.3. Moyens techniques et humains

Le groupe VECTALIA, qui gère les filiales exploitant les réseaux urbains en France, emploie au total plus de 1 000 collaborateurs et possède 425 véhicules.

La société CFT possède les moyens techniques et humains nécessaires à l'exploitation du réseau Aix-en-Bus.

2.4.4. Références présentées

La société CFT exploite les réseaux urbains d'Amiens, Antibes, Perpignan et le Bassin de Thau ; il fournit d'ailleurs à l'appui de sa candidature un extrait du rapport annuel 2008 de l'exploitation du réseau de Perpignan.

Les références présentées permettent de penser que le candidat est en capacité d'exploiter le réseau Aix-en-Bus.

2.4.5. Avis global sur la candidature

Le candidat présente sa société comme « l'alternative », mettant en avant « une autre approche des transports urbains ». Le dossier est complet, sérieux et bien argumenté.

L'ensemble du dossier présenté conduit à retenir cette candidature dans la perspective de présenter une offre. Le dossier démontre une aptitude du candidat à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

2.5. Candidature de la société CarPostal

La société CarPostal est une filiale de La Poste Suisse, récemment implantée en France.

La candidature est accompagnée d'un courrier signé du gérant de CarPostal France, et du « responsable du marché partiel étranger » du groupe CarPostal Suisse. Ce dernier y est présenté comme « le plus grand opérateur suisse dans le domaine du transport public routier ».

Le courrier fait état de la motivation de la société pour exécuter « un service public fiable et performant, s'intégrant efficacement dans l'ensemble des transports de votre belle région ».

2.5.1. Conformité administrative

Le tableau ci-dessous fait état des pièces exigées dans l'avis d'appel à candidatures, et de la conformité des pièces présentées par le candidat.

PIECES	Car Postal	COMMENTAIRES
Situation propre des opérateurs économiques, y compris exigences relatives à l'inscription au registre du commerce ou de la profession		
Lettre de candidature signée par une personne ayant pouvoir d'engager le candidat (formulaire DC4 ou équivalent)	x	
Pouvoir de la personne habilitée à engager le candidat	x	
Extrait Kbis de moins de 6 mois ou équivalent	x	
Certificat délivré par les autorités compétentes justifiant de ce que le candidat a satisfait à ses obligations fiscales et sociales		CarPostal a remis un DC7 en date du 8 avril 2008, une attestation SIE en date du 8 avril 2009 et une attestation URSSAF en date du 4 février 2009. Ces documents n'attestent pas que le candidat a satisfait à ses obligations fiscales et sociales au 31 décembre 2009. Une demande de régularisation a été adressée au candidat le 21 juin 2010. Les pièces transmises par fax complètent le dossier. Par ailleurs, dans un souci d'égalité de traitement des candidats, un courrier a été envoyé aux autres candidats (bien que leur candidature apparaisse complète) afin de leur donner la possibilité de compléter le cas échéant leur candidature.
S'il est admis à la procédure de redressement judiciaire ou à une procédure équivalente régie par un droit étranger, la copie du ou des jugements prononcés	x	
Attestation sur l'honneur dûment datée et signée	x	
Capacité économique et financière		
Bilans et comptes de résultat des 3 derniers exercices disponibles	x	
	x	

Attestations d'assurances responsabilité civile et professionnelle pour l'activité objet de la délégation		
Capacité technique		
Mémoire présentant l'entreprise ou le groupement d'entreprises candidat	x	
Mémoire présentant le savoir-faire du candidat en matière de réalisation et d'exploitation en rapport avec l'objet de la délégation	x	
Mémoire présentant les références pertinentes vérifiables du candidat au cours des 3 dernières années pour les missions d'exploitation, relatives à des prestations similaires à celles faisant l'objet de la présente consultation (Les candidats ont la possibilité de démontrer par d'autres références ou par d'autres moyens leur aptitude à exécuter la délégation.)	x	
Note décrivant les moyens humains et matériels dont l'entreprise ou le groupement d'entreprises dispose pour assurer la réalisation du contrat	x	
La prestation est réservée à une profession particulière		
Déclaration ou autorisation que le candidat répond aux exigences de la profession de transporteurs de voyageurs par route (décret n° 85-891 du 16.8.1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes et directive n° 96/26/CE du 29.4.1996 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de transporteur de voyageurs) ou équivalents	x	

Après fourniture des pièces complémentaires, la candidature est donc jugée recevable.

2.5.2. Garanties professionnelles et financières

Le capital social de CARPOSTAL France s'élève à 200 k€ en 2009.

Il s'agit d'une filiale de LA POSTE SUISSE, au capital de 25 M CHF, soit 18 M€. Le chiffre d'affaires réalisé par LA POSTE SUISSE s'élève à 8 980 M CHF, soit environ 5 837 M€ en 2008.

Les données suivantes sont issues des liasses fiscales transmises par le candidat.

Le tableau suivant présente l'évolution du chiffre d'affaires net de CARPOSTAL France réalisé de 2007 à 2009 :

k€	2007	2008	2009	Evo 09/08	Evo 09/07
Chiffre d'affaires net	4 019	1 550	1 675	8%	-58%

Le chiffre d'affaires net réalisé par CARPOSTAL France en 2009 s'élève à 1,7 M€, en progression de 8% par rapport à 2008.

Le document de présentation du groupe fait état d'un CA global des entités CARPOSTAL en France en 2008 de 27,4 MCHF soit 17,7 M€.

Le tableau suivant présente l'évolution du résultat net de la société CARPOSTAL France de 2007 à 2009 :

k€	2007	2008	2009	Evol 09/08	Evol 09/07
Résultat net	1	10	7	-36%	672%
% du chiffre d'affaires	0,0%	0,7%	0,4%		

Le résultat net de l'exercice 2009 s'établit à 7 k€, soit 0,4% du chiffre d'affaires net de la société. Il diminue de 3 k€, soit -36%, par rapport à 2008.

Le tableau suivant présente les principales données caractérisant la structure financière de CARPOSTAL France :

k€	2007	2008	2009
Capitaux propres	201	200	207
Dettes	5 659	5 561	38 263
Dettes / (Capitaux propres + Dettes)	97%	97%	99%

L'analyse du bilan de CARPOSTAL France fait apparaître un taux d'endettement apprécié au travers du ratio dettes / capitaux propres + dettes de 99% en 2009.

Le candidat présente des garanties professionnelles et financières suffisantes.

2.5.3. Moyens techniques et humains

Les moyens mobilisés pour l'exploitation des réseaux en France sont les suivants :

- Agde : 17 véhicules – 16 collaborateurs
- Bourg-en-Bresse : 34 véhicules – 86 collaborateurs
- Dole : 31 véhicules – 30 collaborateurs
- Haguenau : 18 véhicules – 29 collaborateurs
- Mâcon : 48 véhicules – 49 collaborateurs
- Villefranche-sur-Saône : 29 véhicules – 70 collaborateurs

La société présente l'équipe projet qui sera en charge de la proposition technique et financière, qui sera composée de 7 personnes, auxquelles pourront s'adjoindre deux personnes en complément.

La société CarPostal possède les moyens techniques et humains nécessaires à l'exploitation du réseau Aix-en-Bus.

2.5.4. Références présentées

La société CarPostal France exploite actuellement 6 réseaux urbains en France : Agde (67 000 hbts), Bourg-en-Bresse (51 000 hbts), Dole (75 000 hbts), Haguenau (38 000 hbts), Mâcon (65 000 hbts) et Villefranche-sur-Saône (65 000 hbts).

Les références présentées concernent des réseaux sensiblement plus « petits » que le réseau Aix-en-Bus ; toutefois, elles permettent de penser que le candidat est en capacité d'exploiter ce réseau.

2.5.5. Avis global sur la candidature

D'implantation récente en France, le candidat présente un dossier complet, sérieux et bien argumenté. Son principal handicap est le différentiel de taille entre les réseaux qu'il exploite (50 à 65 000 habitants) et le réseau Aix-en-Bus.

L'ensemble du dossier présenté conduit néanmoins à retenir cette candidature dans la perspective de présenter une offre.

3. SYNTHÈSE DES AVIS – PROPOSITION A LA COMMISSION

Au vu des analyses ci-dessus, nous considérons que les cinq candidatures sont juridiquement recevables. Les candidatures du groupement SUMA – TELLESCHI – PASTOURET – UTP et de la société CAR POSTAL nous paraissent techniquement plus faibles, mais ne peuvent pas, à ce stade de la procédure, être écartées.

En conséquence, nous recommandons à la Commission prévue à l'article L. 1411-5 du Code général des collectivités territoriales de retenir les candidatures :

**de KEOLIS,
du groupement SUMA – TELLESCHI – PASTOURET – UTP,
du groupement SOCIÉTÉ DES AUTOBUS AIXOIS – RDT13,
de la CORPORATION FRANÇAISE DE TRANSPORT,
de la société CARPOSTAL.**

SOMMAIRE

1. OBJET DU PRESENT RAPPORT	5
1.1. L'APPEL A CANDIDATURES.....	5
1.2. ORGANISATION DU PRESENT RAPPORT.....	5
2. ANALYSE DES CANDIDATURES.....	6
2.1. CANDIDATURE DE LA SOCIETE KEOLIS.....	6
2.1.1. Conformité administrative.....	6
2.1.2. Garanties professionnelles et financières	7
2.1.3. Moyens techniques et humains.....	8
2.1.4. Références présentées	8
2.1.5. Avis global sur la candidature	9
2.2. CANDIDATURE DU GROUPEMENT SUMA - TELLESCHI - PASTOURET - UTP.....	10
2.2.1. Conformité administrative.....	10
2.2.2. Garanties professionnelles et financières	11
2.2.3. Moyens techniques et humains.....	14
2.2.4. Références présentées	14
2.2.5. Avis global sur la candidature	14
2.3. CANDIDATURE DU GROUPEMENT AUTOBUS AIXOIS - RDT13.....	15
2.3.1. Conformité administrative.....	15
2.3.2. Garanties professionnelles et financières	16
2.3.3. Moyens techniques et humains.....	18
2.3.4. Références présentées	18
2.3.5. Avis global sur la candidature	18
2.4. CANDIDATURE DE LA CORPORATION FRANÇAISE DE TRANSPORTS (CFT).....	20
2.4.1. Conformité administrative.....	20
2.4.2. Garanties professionnelles et financières	21
2.4.3. Moyens techniques et humains.....	22
2.4.4. Références présentées	22
2.4.5. Avis global sur la candidature	22
2.5. CANDIDATURE DE LA SOCIETE CARPOSTAL.....	23
2.5.1. Conformité administrative.....	23
2.5.2. Garanties professionnelles et financières	24
2.5.3. Moyens techniques et humains.....	25
2.5.4. Références présentées	25
2.5.5. Avis global sur la candidature	26
3. SYNTHESE DES AVIS - PROPOSITION A LA COMMISSION.....	27

Après avoir pris connaissance du rapport ci-joint, le rapporteur ayant été entendu, les membres de la Commission en ayant débattu, la Commission de délégation de service public, réunie ce jour, 25 juin 2010, se prononce sur la recevabilité des candidatures et décide ce qui suit :

1/ Emet les observations suivantes

Monsieur Chazeau fait observer qu'il convient de calculer pour chacun des candidats le ratio d'endettement par un rapport Dettes / Représentants propres. Les membres de la CDSP de mettront un complément d'analyse sur le taux d'endettement des candidats afin de se prononcer sur la solvabilité financière des candidats.

~~2/ dresse la liste des candidats admis à présenter une offre tel que suit :~~

Le séance est levée à 9h55.

- SIGNATURES

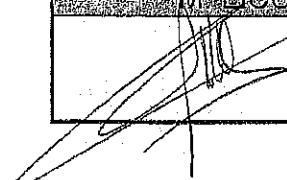
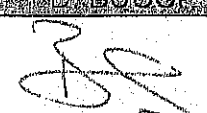
Ont signé le procès verbal

LES MEMBRES AVEC VOIX DELIBERATIVE :

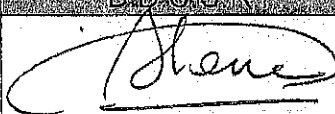
TITULAIRES :

G BRAMOUILLÉ ou M CHAZEAU ou C BURLÉ Président	J MANCEL	J.P. DUFOUR
		
R LAGIER	J.P. BABUILLAUD	P MOYA
		

SUPPLEANTS :

R. MARTIN	N. HAMARD OULMI	A. MOINE
M. LICCIA	D. BUCCI	
		

LES MEMBRES AVEC VOIX CONSULTATIVE

M. le Trésorier Principal	M. le représentant de la D.D.C.C.R.F.	
		

CANDIDATURE												
Candidats	Lettre candidature DC4 ou équiv.	Pouvoir de la personne habilitée	Déclar. / l'hon. Art. 43	R.U	CAPACITE ECONOMIQUE				CAPACITE TECHNIQUE		Observations	Demande compl. Candidature (art. 52 du CMP)
					Bilan et compte de résultat des 3 derniers exercices disponibles	Attestations d'assurance responsabilité civile et professionnelles	entreprise ou le groupement	Note décrivant les moyens humains et matériels pour assurer la réalisation du contrat	Présence d'un Mémoire présentant			
CFT - SAS.	DC4	Delve DGS délégué	X	X	X	X	X	X	maxi hum	DC5 CA. Références 9666 + URSSAF		
Kedlis	X	Brethard PDC-	X	X	X	X	X	X	X	Kbis - DC6 - DC7 URSSAF DC5 - CA. Licence transport Professions		
SNT SUTA groupe mer. - Tellesch - SAS Pascheux - UTP	DC4	N. V. M. PDC-	X	X	X 2006 à 2009 X 2006 à 2009 X 2006 à 2009 X 2006 à 2009	X X X X	X X X X	X X X X	X X X X	DC5 - CA - DC7 - KBis - liane - Références DC6 - CA - DC7 - KBis - liane - Références CA - DC6 - DC7 - KBis - liane - Références DC5 - CA - DC7 - KBis - liane - Références		
Car Postal France	DC4	Wengé co-gérant Barni gérant	X	X	X 2006 à 2009	X	X	X	X	CA - Rapport d'activités et de gestion - DEC - DC7 - KBis Liane - subits Professions - URSSAF		
Autobus airavi RDT 13	DC4	Carlier Sillou	X	X	X 2006 à 2009 X 2006 à 2009 + 2007	X	X	X	X	CA - DC6 - URSSAF - KBis - Références. CA - DC 5 et 6 et 7 KBis liane - Références		

Membres

Membres à voix consultative

Membres

100

Home

**DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION DU RESEAU DE
TRANSPORT PUBLIC URBAIN AIX-EN-BUS**

Commission de délégation de service public
du vendredi 25 juin 2010 à 09h30 11 h 45

PROCES VERBAL DE recevabilité et de SELECTION DES CANDIDATURES
Etabli conformément à l'article 1411-1 du CGCT

ETAIENT PRESENTS :

MEMBRES AVEC VOIX DELIBERATIVE :

Président :

- Mme Maryse JOISSAINS-MASINI, Présidente
de la Communauté d'Agglomération du Pays
d'Aix en Provence

Représentants du Président :

- M. Gérard BRAMOULLÉ (Aix)
Vice-Président de la CPA
M. Maurice CHAZEAU (Aix)
Conseiller Communautaire
Christian BURLE (Peynier)
Vice-Président de la CPA

Titulaires :

- M. Joël MANCEL (Beaurecueil)
Vice-Président de la CPA
- M. Robert LAGIER (Meyreuil)
Vice-Président de la CPA
- M. Jean-Pierre DUFOUR (St-Estève Janson)
Vice-Président de la CPA
- M. Jean-Pierre BABULEAUD (Venelles)
Conseiller Communautaire
- M. Patrick MOYA (Bouc Bel Air)
Conseiller Communautaire

Suppléants (1) :

- M. Richard MARTIN (Cabriès)
Vice-Président de la CPA
- Mme Anne MOINE (ROGNES)
Conseiller Communautaire
- Mme Nadira HAMARD OULMI (Pertuis)
Conseiller Communautaire
- M. Marcel LICCIA (Vitrolles)
Conseiller Communautaire
- Dominique BUCCI (Les Pennes Mirabeau)
Conseiller Communautaire

(1) Un suppléant n'a voix délibérative qu'en l'absence du titulaire. N'importe quel suppléant peut remplacer n'importe quel titulaire.

Membres désignés par délibération n° 2009-A145 du Conseil Communautaire du 29 juillet 2009.

Après avoir pris connaissance du complément de rapport ci-joint, les membres de la Commission en ayant débattu, la Commission de délégation de service public, réunie de nouveau ce jour, 25 juin 2010 à 11h45, se prononce sur la recevabilité des candidatures et décide ce qui suit :

1/ Emet les observations suivantes

Les candidats présentent la garantie professionnelle et financière suffisante respectant l'obligation d'emploi de travailleurs handicapés et sont aptes au vu des documents produits à assurer la continuité du service public et l'égalité de traitement des usagers devant le service public

2/ dresse la liste des candidats admis à présenter une offre tel que suit :

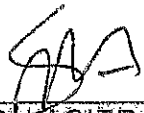
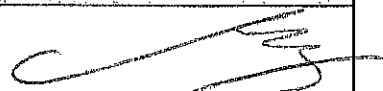
- KEOLIS
- SUMA / TELLSCH / UTP / PASTOURRET
- RDT 13 / AUTOBUS ARXON
- CFT
- CAR PORTAL

- SIGNATURES

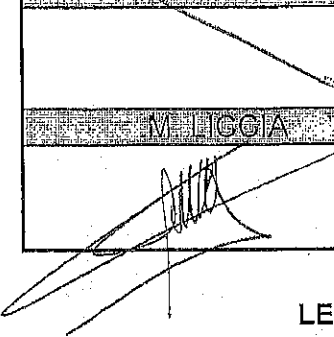
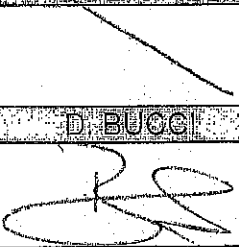
Ont signé le procès verbal

LES MEMBRES AVEC VOIX DELIBERATIVE :

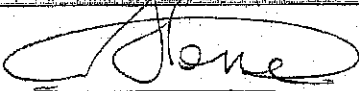
TITULAIRES :

G. BRAMOUILLÉ ou M. CHAZEAU ou G. BURLE Président	J. MANCEL	J.P. DUFOUR
		
R. LAGIER	J.P. BABULEAUD	P. MOYA
		

SUPPLEANTS :

R. MARTIN	N. HAMARD OULMI	A. MOINE
		
M. LIGGIA	D. BUCCI	
		

LES MEMBRES AVEC VOIX CONSULTATIVE

M. le Trésorier Principal	M. le représentant de la D.D.C.C.R.F.	
		

DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC URBAIN AIX-EN-BUS

Commission de délégation de service public
du vendredi 25 juin 2010 à 09h30

Annexe au rapport d'analyse des candidatures

Compléments d'information concernant la capacité financière des candidats

1. Candidature de la société KEOLIS

Le ratio dettes/capitaux propres s'élève à 8,4 en 2009. Il s'agit d'un ratio acceptable au regard des contraintes du secteur. Pour mémoire, le ratio inclut les dettes court terme.

2. Candidature de la société Groupement SUMA

Les ratios dettes/capitaux propres sont les suivants en 2009 :

- o SUMA : 4,0 => il s'agit d'un ratio acceptable.
- o UTP : 0,4 => il s'agit d'un ratio bas.
- o Autocars TELLESCHI : 0,8 => il s'agit d'un ratio bas.
- o Pastouret : 0,4 => il s'agit d'un ratio bas.

3. Candidature de la société Groupement Autobus Aixois

Les ratios dettes/capitaux propres sont les suivants :

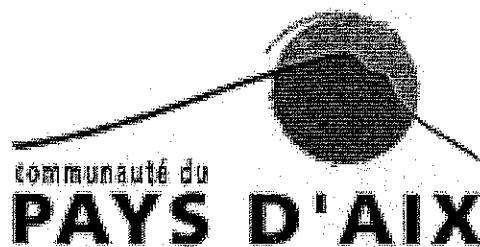
- o Autobus Aixois : 5,3 en 2008 => ce ratio est acceptable au regard des contraintes du secteur ; il trouve notamment à s'expliquer dans la situation de filiale d'un grand groupe. En outre, pour mémoire, le ratio inclut les dettes court terme.
- o RDT 13 : 0,2 en 2009 => il s'agit d'un ratio bas.

4. Candidature de la société CFT

Le ratio dettes/capitaux propres s'élève à 7,8 en 2009. Il s'agit d'un ratio acceptable au regard des contraintes du secteur ; il trouve notamment à s'expliquer dans la situation de filiale d'un grand groupe de cette société. En outre, pour mémoire, le ratio inclut les dettes court terme.

5. Candidature de la société CarPostal

Les chiffres fournis dans la liasse fiscale de CarPostal France font état d'un ratio dettes/capitaux propres de 185,1 en 2009. Ce ratio est très élevé ; toutefois, il est rappelé que la société est filiale de la Poste Suisse.

**Identité du pouvoir adjudicateur :**

Communauté d'agglomération du Pays d'Aix
Hôtel de Boades, 8 place Jeanne d'arc, CS 40868
F-13626 Aix-en-Provence Cedex

Objet de la consultation

Délégation de service public pour l'exploitation du réseau de transport public urbain Aix-En-Bus

[Motifs du choix du délégataire]

Juin 2011

INTRODUCTION

1. Rappel des étapes de la procédure

Dans le cadre du projet de renouvellement du contrat d'exploitation du réseau de transport urbain de la Communauté du Pays d'Aix, un appel public à candidatures a été lancé le 14 avril 2010.

Cinq dossiers de candidatures ont été déposés dans les délais prescrits.

A la suite de l'analyse des candidatures à laquelle elle a procédé, la Commission prévue à l'article L. 1411-5 du Code général des collectivités territoriales, réunie le 25 juin 2010, a décidé d'admettre les cinq candidats suivants à présenter une offre :

- KEOLIS
- groupement SUMA – TELLESCHI – PASTOURET – UTP
- groupement Autobus Aixoïs – Régie Départementale des Transports 13
- Compagnie Française de Transport (C.F.T.)
- CarPostal

Deux candidats seulement ont remis une offre : Kéolis et les Autobus Aixoïs (celui-ci n'intègre plus la Régie Départementale des Transports 13 comme cotraitant mais comme sous-traitant).

Les deux dossiers d'offres ont été déposés dans les délais prescrits et ont été jugés conformes par la Commission prévue à l'article L. 1411-5 du Code général des collectivités territoriales, réunie pour l'ouverture des offres le 16 mars 2011.

Cette commission s'est de nouveau réunie le 15 avril 2011 pour analyser les deux offres et émettre son avis.

Celui-ci invite l'autorité habilitée à signer la convention à engager des négociations avec les deux candidats.

2. Les négociations

Deux réunions de négociation sont menées avec chacun des candidats, dans des conditions d'organisation strictement équivalentes :

- Le 10 et le 24 mai 2011 pour les Autobus Aixoïs
- Le 13 et le 27 mai 2011 pour Kéolis

A la suite de la première réunion, il est laissé le même temps aux candidats pour apporter des réponses aux demandes formulées par la Communauté du Pays d'Aix au cours de cette réunion.

A l'issue de la seconde réunion, il est laissé le même temps aux candidats pour remettre leur offre définitive tenant compte des demandes formulées par la Communauté du Pays d'Aix au cours de cette réunion.

A la suite de l'analyse comparative des offres définitives, la Communauté du Pays d'Aix désigne celle de Kéolis comme pressentie économiquement la plus avantageuse et procède avec ce candidat à la mise au point des documents contractuels.

3. Les critères de jugement des offres

Article 9 du règlement de consultation :

« Pour attribuer la délégation de service public au candidat qui a présenté l'offre économiquement la plus avantageuse, la COMMUNAUTE DU PAYS D'AIX jugera les offres selon les critères suivants, hiérarchisés par ordre décroissant et précisés comme suit :

1. Critère financier, apprécié au regard des sous critères suivants :

- *Moindre recours aux deniers publics jugé au travers du coût global constitué notamment de la contribution forfaitaire ;*
- *Cohérence et pertinence du compte d'exploitation prévisionnel ;*

2. Critère technique, apprécié au regard des sous critères suivants :

- *Pertinence de l'analyse du candidat sur le scénario de restructuration du réseau Aix-en-Bus contenu dans l'offre ;*
- *Performance de la politique commerciale et marketing visant à augmenter les recettes et le nombre d'usagers et de voyages annuels, appréciée au regard des éléments demandés dans les annexes 10 et 17 à la convention de DSP ;*
- *Performance environnementale, appréciée au regard des éléments demandés dans l'annexe 11 à la convention de DSP ;*
- *Pertinence des outils et démarches permettant d'apprécier la performance en termes de fréquence et de régularité du service, appréciée au regard des éléments demandés au point II de l'annexe 1 à la convention de DSP ;*
- *Performance en termes d'information des usagers, appréciée au regard des éléments demandés dans l'annexe 9 à la convention de DSP ;*
- *Performance en termes de sécurité des usagers, appréciée au regard des éléments demandés dans l'annexe 31 à la convention de DSP ;*
- *Performance de l'entretien / maintenance des matériels roulants, appréciée au regard des éléments demandés dans l'annexe 32 à la convention de DSP*
- *Performance en terme de formation du personnel afin d'optimiser la qualité du service offert à la clientèle, appréciée au regard des éléments demandés dans l'annexe 8 à la convention de DSP. »*

On trouvera ci-après, pour chacun de ces critères et sous-critères, l'évolution éventuelle des offres au cours des négociations ainsi que l'analyse et la comparaison des offres définitives¹ et le classement qui en résulte.

¹ Pour Kéolis, il s'agit de l'offre mise au point

CRITERES FINANCIERS

1. Evolution des offres au cours de la négociation

1.1. Evolution de l'offre financière du candidat AUTOBUS AIXOIS

1.1.1. Unités d'œuvre et fréquentation prévisionnelles

Le tableau ci-dessous présente l'évolution des unités d'œuvre et de la fréquentation prévisionnelles du candidat AUTOBUS AIXOIS, sur lesquelles sont notamment basés les chiffrages de recettes et charges, entre l'offre initiale et l'offre finale (annexe 22 au projet de convention notamment) :

Moyenne annuelle - Offre AA	O Init	O2	O3	O fin	O fin/O init
Km commerciaux (en milliers)	6 300	6 286	6 277	6 277	-0,4%
Km totaux (en milliers)	7 368	7 355	7 182	7 182	-2,5%
Nombre de conducteurs	351,1	350,7	344,3	338,4	-3,6%
Nombre de véhicules	187,8	188,8	187,7	187,7	-0,1%
Voyages (en milliers)	17 546	19 487	19 487	19 564	11,5%

On constate une baisse de l'offre kilométrique totale de 2,5% entre les propositions initiale et finale.

La baisse concerne principalement les kilomètres haut-le-pied et techniques, les kilomètres commerciaux connaissant une baisse de 0,4% ; ils s'établissent à 6 277 milliers en moyenne annuelle sur la durée du contrat dans l'offre finale.

Concernant les moyens mis en œuvre, l'offre finale du candidat se caractérise par un nombre de conducteurs en baisse de 3,6% par rapport à l'offre initiale ; il s'établit à 338 en moyenne.

Le nombre de véhicules est stable, à 188 environ en moyenne.

La fréquentation prévisionnelle a crû de 11,5% entre l'offre initiale et l'offre finale (principalement entre les 1^{re} et 2^e offres) ; le nombre prévisionnel de voyages d'AUTOBUS AIXOIS est de 19 564 milliers en moyenne annuelle sur la durée du contrat dans l'offre finale.

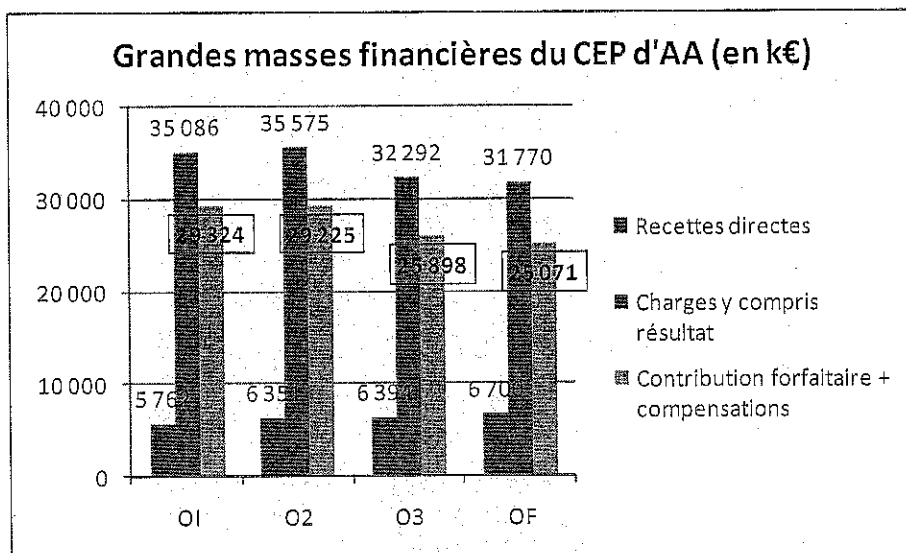
1.1.2. Compte d'exploitation prévisionnel

Le tableau ci-après présente l'évolution des chiffres du compte d'exploitation prévisionnel synthétique (onglet 1 de l'annexe 20 au projet de convention) entre l'offre initiale et l'offre finale du candidat AUTOBUS AIXOIS, en moyenne annuelle et en K€ :

Note de méthode : afin de permettre la comparaison des différentes offres du candidat, les montants de contribution économique territoriale (CET) et taxe sur les salaires (TS), distingués par le candidat dans sa 1^{re} offre, ont été réintroduits dans le tableau ci-après pour cette offre dans les montants d'impôts et taxes ; ils sont donc également dans le total des charges, la contribution financière et le coût global.

Candidat AUTOBUS AIXOIS					Var. 05/04	Var. 05/04 en %
Moyenne annuelle en k€						
	Offre initiale (04)	Offre 2	Offre 3	Offre finale (05)		
NB : Présentation retraitée						
RECETTES	35 086	35 514	32 292	31 770	-3 316	-9%
Recettes commerciales sur usagers	5 450	5 983	5 983	6 288	838	15%
Compensations sociales de la CPA (CS)	729	916	916	869	140	19%
Sous-total recettes du trafic	6 179	6 898	6 898	7 156	978	16%
Recettes annexes/accessoires	312	368	412	412	100	32%
Sous-total recettes directes	5 762	6 351	6 394	6 700	938	16%
Contribution forfaitaire (CF)	28 595	28 309	24 982	24 202	-4 393	-15%
CHARGES	33 775	34 406	31 286	30 726	-3 049	-9%
Charges liées au dépôt	1 297	1 342	1 315	1 315	18	1%
Charges variables	26 494	26 852	23 910	23 414	-3 079	-12%
Dont coûts de roulage	3 613	3 817	3 368	3 245	-369	-10%
Dont charges variables de personnel	11 960	12 022	11 076	10 986	-974	-8%
Dont charges de matériel roulant	3 992	3 992	2 456	2 435	-1 557	-39%
Dont autres charges variables	6 928	7 020	7 012	6 749	-180	-3%
Charges de structure	5 984	6 212	6 011	5 997	13	0%
Dont achats	130	130	130	130	0	0%
Dont services extérieurs	1 028	1 030	1 030	1 030	2	0%
Dont impôts, taxes et versements assimilés	1 073	1 080	972	959	-115	-11%
Dont charges de personnel de structure	1 780	1 900	1 857	1 857	76	4%
Dont charges financières	5	13	13	13	8	174%
Dont charges exceptionnelles	0	0	0	0	0	N/A
Dont autres charges de structure	1 969	2 059	2 009	2 009	40	2%
RESULTAT AVANT IS	3 311	1 169	1 057	1 044	-267	-20%
Coût global pour l'AO (CF + CS)	29 324	29 225	25 898	25 071	-4 253	-15%
Variation/offre précédente		-99	-3 327	-827		

Les évolutions des grandes masses financières sont représentées dans le graphique ci-dessous :



Rappel concernant le contrat : La contribution financière forfaitaire est calculée chaque année comme la différence entre, d'une part, les charges prévisionnelles y compris marge et aléas, qui connaissent une indexation, et d'autre part, les recettes directes (produits de la vente de titres et recettes annexes) et les compensations prévisionnelles.

Les compensations réellement versées sont calculées chaque année en fonction de la différence entre le tarif de base et le tarif réduit pour chaque titre réduit vendu ; elles sont plafonnées à leur montant prévisionnel.

La contribution forfaitaire connaît une baisse de 4,4 M€ en moyenne annuelle (35 M€ sur 8 ans) soit -15%, entre l'offre initiale et l'offre finale du candidat.

Cette baisse est équivalente, de 4,3 M€ en moyenne annuelle concernant le coût global pour la collectivité qui comprend à la fois la contribution forfaitaire et les compensations sociales. En effet, celles-ci ont augmenté de 0,1 M€.

Les principaux déterminants de la baisse de la contribution financière de la CPA sont présentés ci-dessous par étape de la négociation.

L'offre financière du candidat a intégré notamment l'impact, depuis l'offre initiale, de :

- La modification des valeurs de référence entre l'offre initiale (décembre 2010) et l'offre 2 (avril 2011) ;
- La précision de la période pour les valeurs de référence entre l'offre 2 et l'offre 3 (moyenne des valeurs sur l'année mai 2010-avril 2011 et non « valeur spot » avril 2011, en cohérence avec les modalités d'indexation) ;
- Le relèvement des âges de référence des véhicules.

Offre initiale-Offre 2

Principaux postes pesant à la baisse sur le coût pour l'Autorité Organisatrice (AO) :

- Dynamisme accru des recettes commerciales
- Résultat avant IS

Principaux postes pesant à la hausse sur le coût pour l'AO :

- Coûts de roulage
- Augmentation des compensations sociales
- Personnel de structure
- Autres charges de structure

Au total, l'évolution du coût global est de -0,8 M€ sur 8 ans soit -0,1 M€ par an en moyenne.

Offre 2-Offre 3

Principaux postes pesant à la baisse sur le coût pour l'AO :

- Charges de matériel roulant (âge du parc notamment)
- Charges variables de personnel
- Coûts de roulage (kilométrage et valeurs de référence)
- Impôt, taxes et versements
- Résultat avant IS

Au total, l'évolution du coût global est de -26,6 M€ sur 8 ans soit -3,3 M€ par an en moyenne.

Offre 3-Offre finale

Principaux postes pesant à la baisse sur le coût pour l'AO :

- Impact de l'évolution des modalités d'indexation
- Augmentation des recettes prévisionnelles notamment commerciales
- Optimisation de l'organisation et des coûts de sous-traitance
- Modalités de calcul des annuités de matériel roulant

Au total, l'évolution du coût global est de -6,6 M€ sur 8 ans soit -0,8 M€ par an en moyenne.

1.1.3. Principaux ratios financiers

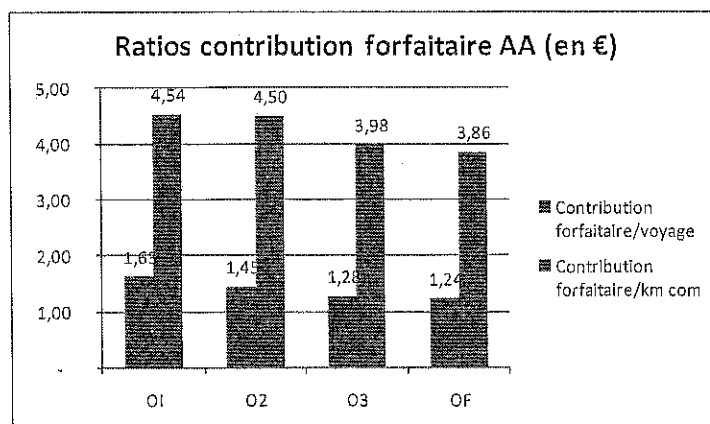
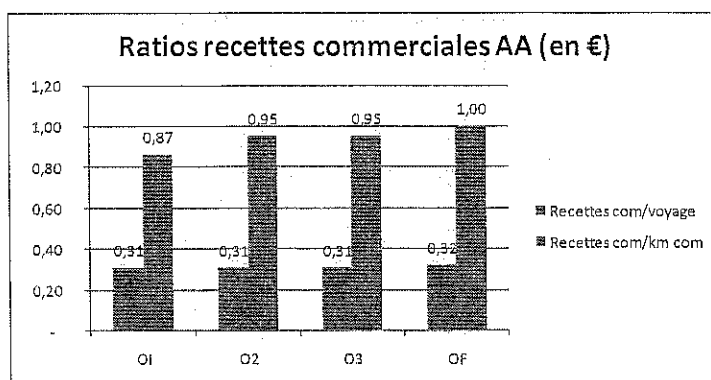
Le tableau ci-dessous présente les principaux ratios financiers calculés à partir des éléments présentés ci-avant et leur évolution entre l'offre initiale et l'offre finale :

Principaux ratios - Offre AA	O init	O2	O3	O fin	O fin/O init
Recettes com/voyage	0,31	0,31	0,31	0,32	3,5%
Recettes com/km com	0,87	0,95	0,95	1,00	15,8%
Contribution forfaitaire/voyage	1,63	1,45	1,28	1,24	-24,1%
Contribution forfaitaire/km com	4,54	4,50	3,98	3,86	-15,1%

Le ratio R/V (recette commerciale par voyage) augmente de 3,5% entre l'offre initiale et l'offre finale ; il s'établit à 0,32 €.

Malgré la relative stabilité des kilomètres commerciaux entre l'offre initiale et l'offre finale (-0,4%), les ratios R/K (recette commerciale par kilomètre commercial) et C/K (contribution forfaitaire par kilomètre commercial) connaissent respectivement une hausse et une baisse supérieures à 15%.

Enfin, le ratio C/V (contribution forfaitaire par voyage) baisse de 24%, compte tenu de la combinaison de la hausse des voyages et de la baisse de la contribution forfaitaire. Il est de 1,24€.



1.2. Evolution de l'offre financière du candidat KEOLIS

1.2.1. Unités d'œuvre

Le tableau ci-dessous présente l'évolution des unités d'œuvre et de la fréquentation prévisionnelles du candidat KEOLIS, sur lesquelles sont notamment basés les chiffrages de recettes et charges, entre l'offre initiale et l'offre finale (annexe 22 au projet de convention notamment) :

Moyenne annuelle - Offre KEOLIS	O init	O2	O3	O fin	O fin/O init
Km commerciaux (en milliers)	5 859	6 100	6 262	6 296	7,5%
Km totaux (en milliers)	6 681	7 000	7 241	7 288	9,1%
Nombre de conducteurs	297,9	319,5	330,4	330,2	10,9%
Nombre de véhicules	149,9	151,7	163,6	166,1	10,8%
Voyages (en milliers)	16 856	17 415	17 824	20 240	20,1%

On constate une hausse de l'offre kilométrique totale de 9,1% entre les propositions initiale et finale.

L'évolution des kilomètres commerciaux est de 7,5% ; ils s'établissent à 6 296 milliers en moyenne annuelle sur la durée du contrat dans l'offre finale.

Concernant les moyens mis en œuvre, l'offre finale du candidat se caractérise par un nombre de conducteurs en hausse de 10,9% par rapport à l'offre initiale ; il s'établit à 330 environ, en moyenne.

Le nombre de véhicules est en hausse de 10,8%, à 166 environ, en moyenne.

La fréquentation prévisionnelle a crû de 20,1% entre l'offre initiale et l'offre finale (principalement entre les 3^e et dernière offres) ; le nombre prévisionnel de voyages de KEOLIS est de 20 240 milliers en moyenne annuelle sur la durée du contrat dans l'offre finale.

1.2.2. Compte d'exploitation prévisionnel

Le tableau ci-dessous présente l'évolution des chiffres du compte d'exploitation prévisionnel synthétique (onglet 1 de l'annexe 20 au projet de convention) entre l'offre initiale et l'offre finale du candidat KEOLIS, en moyenne annuelle et en K€ :

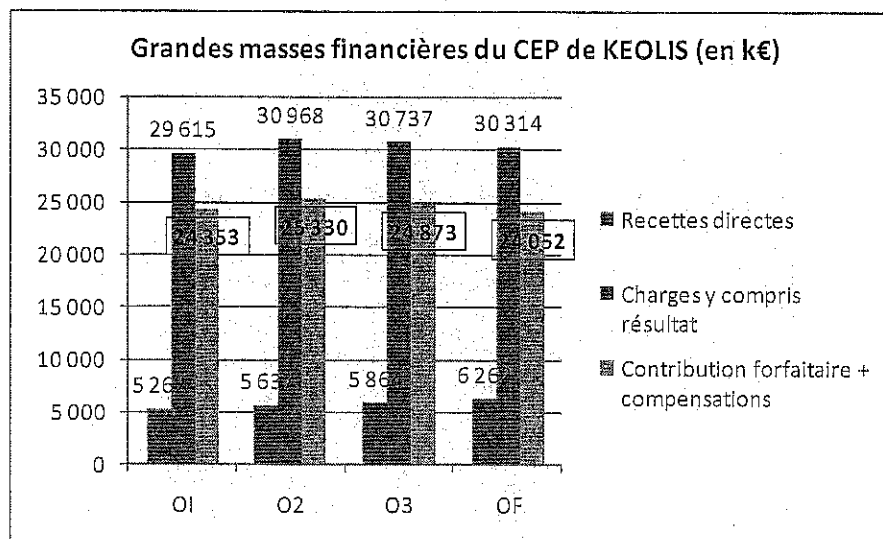
Nota : le candidat affiche un montant d'aléas, qui constitue avec son résultat avant IS prévisionnel le total « résultat avant IS et aléas » du tableau ci-dessous.

Candidat KEOLIS

Moyenne annuelle en k€

	Offre initiale (O1)	Offre 2	Offre 3	Offre finale (O4)	Var.O1/O2	Var.O2/O3	Var.O3/O4	Var.O1/O4 en %
RECETTES	29 515	30 968	30 737	30 514	699			2%
Recettes commerciales sur usagers	5 027	5 218	5 360	5 758	731			15%
Compensations sociales de la CPA (CS)	847	835	835	954	107			13%
Sous-total recettes du trafic	5 874	6 053	6 195	6 712	838			14%
Recettes annexes/accessoires	234	419	504	504	270			115%
Sous-total recettes directes	5 262	5 637	5 864	6 262	1 001			19%
Contribution forfaitaire (CF)	23 506	24 495	24 037	23 098	408			-2%
CHARGES	28 728	29 731	29 663	29 358	830			3%
Charges liées au dépôt	1 079	1 594	1 594	1 574	494			46%
Charges variables	21 429	22 045	22 183	22 141	711			3%
Dont coûts de roulage	3 347	3 667	3 567	3 563	216			6%
Dont charges variables de personnel	12 485	12 714	13 105	13 106	621			5%
Dont charges de matériel roulant	3 238	3 315	3 091	3 034	-205			-6%
Dont autres charges variables	2 359	2 350	2 420	2 438	78			3%
Charges de structure	6 219	6 092	5 886	5 843	-376			-6%
Dont achats	272	273	255	258	-14			-5%
Dont services extérieurs	2 800	2 935	2 747	2 733	-67			-2%
Dont impôts, taxes et versements assimilés	1 194	1 243	1 245	1 216	22			2%
Dont charges de personnel de structure	1 520	1 515	1 513	1 513	-7			0%
Dont charges financières+B1	37	25	25	22	-14			-39%
Dont charges exceptionnelles	0	0	0	0	0			N/A
Dont autres charges de structure	397	101	101	101	-296			-75%
RESULTAT AVANT IS ET ALÉAS	887	1 237	1 074	757	-130			-15%
Coût global pour l'AO (CF + CS)	24 353	25 330	24 873	24 052	-301			-1%
Variation/offre précédente		977	-457	-821				

Les évolutions des grandes masses financières sont représentées dans le graphique ci-dessous :



La contribution forfaitaire connaît une baisse de 0,4 M€ en moyenne annuelle (3,2 M€ sur 8 ans) soit -2% entre l'offre initiale et l'offre finale du candidat.

Cette baisse est de 0,3 M€ en moyenne annuelle concernant le coût global pour la collectivité qui comprend à la fois la contribution forfaitaire et les compensations sociales. En effet, celles-ci ont augmenté de 0,1 M€.

Les principaux déterminants de la variation de la contribution financière de la CPA sont présentés ci-dessous par étape de la négociation.

L'offre financière du candidat a intégré notamment l'impact, depuis l'offre initiale, de :

- La modification des valeurs de référence entre l'offre initiale (décembre 2010) et l'offre 2 (avril 2011) ;
- La précision de la période pour les valeurs de référence entre l'offre 2 et l'offre 3 (moyenne des valeurs sur l'année mai 2010-avril 2011 et non « valeur spot » avril 2011, en cohérence avec les modalités d'indexation) ;
- Le relèvement des âges de référence des véhicules.

Offre initiale-Offre 2

Principaux postes pesant à la baisse sur le coût pour l'AO :

- Recettes commerciales et recettes annexes
- Autres charges de structure (aléas basculés dans le résultat)

Principaux postes pesant à la hausse sur le coût pour l'AO :

- Charges liées au dépôt (intégration du coût d'acquisition du 2^e dépôt)
- Résultat (introduction des aléas précédemment dans les charges de structure)
- Coûts de roulage (impact des valeurs de référence notamment)
- Charges variables de personnel
- Services extérieurs
- Charges de matériel roulant

Au total, l'évolution du coût global est de +7,8 M€ sur 8 ans soit +1,0 M€ par an en moyenne.

Offre 2-Offre 3

Principaux postes pesant à la baisse sur le coût pour l'AO :

- Matériel roulant (modification des règles d'âge du parc)
- Services extérieurs (assistance technique et communication notamment)
- Marge et aléas (résultat)
- Recettes commerciales
- Coûts de roulage
- Recettes annexes

Principaux postes pesant à la hausse sur le coût pour l'AO :

- Charges variables de personnel
- Autres charges variables

Au total, l'évolution du coût global est de -3,7 M€ sur 8 ans soit -0,5 M€ par an en moyenne.

Offre 3-Offre finale

Principaux postes pesant à la baisse sur le coût pour l'AO :

- Recettes commerciales
- Marge et aléas

Au total, l'évolution du coût global est de -6,6 M€ sur 8 ans ou -0,8 M€ par an en moyenne.

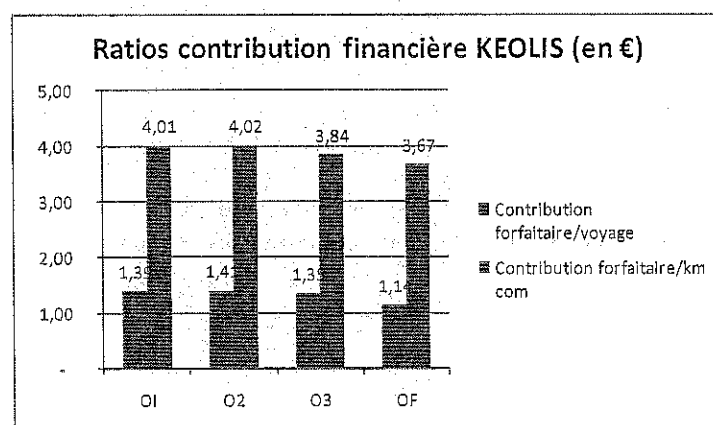
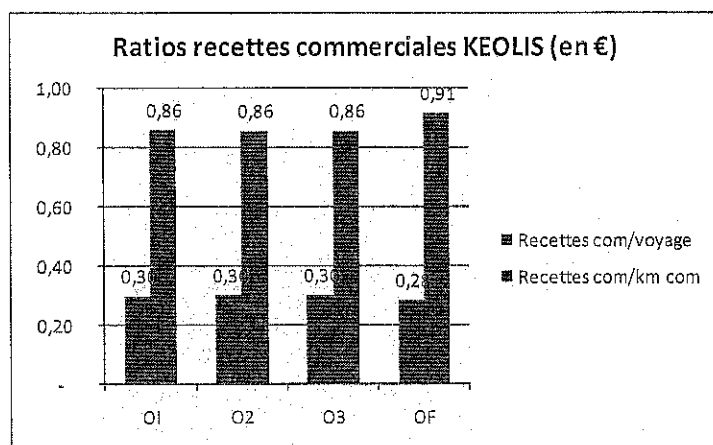
1.2.3. Principaux ratios financiers

Principaux ratios - Offre KEOLIS	Offre initiale (OI)	Offre 2	Offre 3	Offre finale (OF)	Var OF/OI
Recettes com/voyage	0,30	0,30	0,30	0,28	-4,6%
Recettes com/km com	0,86	0,86	0,86	0,91	6,6%
Contribution forfaitaire/voyage	1,39	1,41	1,35	1,14	-18,2%
Contribution forfaitaire/km com	4,01	4,02	3,84	3,67	-8,6%

Après une stabilité à 0,30 € dans les trois premières offres, le ratio R/V (recette par voyage) baisse pour s'établir à 0,28 € dans l'offre finale en conséquence de la hausse des voyages de 14% par rapport à la 3^e offre.

A l'inverse, le ratio R/K (recette par kilomètre commercial) est en hausse de 6,6% entre la 1^{re} et la dernière offre, tandis que le ratio C/K (contribution par kilomètre commercial) connaît une baisse de 8,6%.

Le ratio C/V (contribution par voyage) baisse de 18%, compte tenu principalement de la hausse du nombre de voyages.



2. Comparaison des offres définitives

2.1. Présentation des comptes d'exploitation prévisionnels

Le compte d'exploitation prévisionnel synthétique de l'offre finale du candidat AUTOBUS AIXOIS est présenté ci-après.

Le CEP du candidat apparaît globalement cohérent au regard de l'offre technique, notamment de services, et des autres annexes au projet de convention.

Les onglets sont cohérents. Les calculs présentés ne posent pas de difficulté.

Ce CEP fait ressortir un montant moyen annuel de contribution financière de 24 202 k€ sur la durée du contrat.

Le coût global, incluant les compensations, est en moyenne de 25 071 k€.

CEP CANDIDAT AUTOBUS AIXOIS

POSTE	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	CUMUL
RECETTES COMMERCIALES									
R1a Recettes commerciales sur usagers	4 606 921	5 523 200	6 135 819	6 376 216	6 577 101	6 781 780	7 019 241	7 281 943	50 302 222
R1b Compensations sociales de la CPA	795 984	814 277	832 362	851 519	874 296	899 794	927 205	954 185	6 949 622
R1 Sous-total recettes du trafic (R1a + R1b)	5 402 906	6 337 477	6 968 181	7 227 734	7 451 397	7 681 574	7 946 446	8 236 129	57 251 844
R2 Recettes annexes/accessoires	389 896	412 180	406 851	457 528	437 909	400 879	404 409	407 076	3 296 728
R2 Sous-total recettes directes (R1a + R2)	4 996 818	5 935 381	6 542 670	6 833 743	6 995 010	7 182 659	7 423 651	7 689 019	53 598 950
C Contribution forfaitaire	22 501 791	24 845 151	25 099 566	24 715 186	24 394 406	24 141 307	24 055 087	23 867 334	193 614 827
CHARGES									
CHARGES LIÉES AU DÉPÔT									
D3 Charges liées au dépôt	451 659	1 400 938	1 444 327	1 444 327	1 444 327	1 444 327	1 444 327	1 444 327	10 518 559
CHARGES VARIABLES									
D1 Charges variables	21 401 168	23 185 731	23 839 822	23 765 953	23 625 260	23 712 209	23 819 953	23 963 615	187 313 712
Dont coûts de roulage	3 150 219	3 329 049	3 298 726	3 277 921	3 248 103	3 240 086	3 210 557	3 202 828	25 957 491
Dont charges variables de personnel	10 522 860	10 896 176	11 078 304	11 078 304	11 078 304	11 078 304	11 078 304	11 078 304	87 888 858
Dont charges de matériel roulant	2 124 762	2 509 799	2 526 968	2 471 457	2 317 167	2 375 788	2 506 629	2 644 398	19 476 968
Dont autres charges variables	5 603 327	6 450 707	6 935 825	6 938 272	6 981 686	7 018 031	7 024 463	7 038 085	53 990 396
CHARGES DE STRUCTURE									
D2 Charges de structure	5 513 809	5 970 402	6 123 282	6 125 113	6 133 269	6 007 386	6 075 378	6 027 893	47 976 531
Dont achats	126 300	130 200	130 200	130 200	130 200	130 200	130 200	130 200	1 037 700
Dont services extérieurs	648 978	1 057 111	1 083 486	1 091 486	1 087 486	1 091 486	1 087 486	1 091 486	8 239 004
Dont impôts, taxes et versements assimilés*	958 482	970 773	965 152	949 645	976 346	956 789	948 983	943 573	7 669 743
Dont charges de personnel de structure	1 701 253	1 879 062	1 879 062	1 879 062	1 879 062	1 879 062	1 879 062	1 879 062	14 854 684
Dont charges financières	12 480	12 936	12 936	12 936	12 936	12 936	12 936	12 936	103 034
Dont charges exceptionnelles	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dont autres charges de structure	2 066 316	1 920 320	2 052 445	2 061 785	2 047 239	1 936 913	2 016 711	1 970 635	16 072 365
CHARGES FINANCIÈRES ET D'IMPÔTS									
F1 Charges financières et d'impôts	23 297 775	25 659 427	25 931 928	25 566 705	25 268 701	25 041 402	24 982 292	24 816 519	200 564 449
Coût global pour l'AO (R1b+C)									
	23 297 775	25 659 427	25 931 928	25 566 705	25 268 701	25 041 402	24 982 292	24 816 519	200 564 449
* Dont Contribution Economique Territoriale	534 825	557 395	558 259	546 735	535 255	523 821	512 434	507 867	4 276 590
* Dont Taxe sur les salaires	318 755	350 038	353 693	353 509	357 471	359 008	361 949	365 006	2 829 430

Le compte d'exploitation prévisionnel synthétique de l'offre finale du candidat KEOLIS (après mise au point, sans impact sur le montant de contribution et de coût global pour la collectivité) est présenté ci-après.

Le CEP du candidat apparaît globalement cohérent au regard de l'offre technique, notamment de services, et des autres annexes au projet de convention.

Les onglets sont cohérents. Les calculs présentés ne posent pas de difficulté.

Ce CEP fait ressortir un montant moyen annuel de contribution financière de 23 098 k€ sur la durée du contrat.

Le coût global, incluant les compensations, est en moyenne de 24 052 k€.

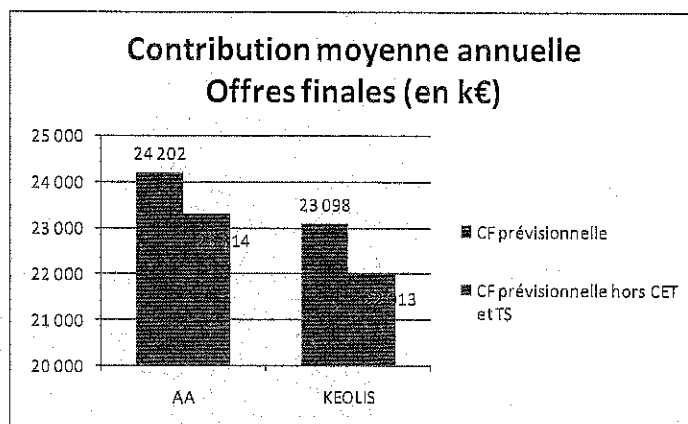
POSTE	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062	2063	2064	2065	2066	2067	2068	2069	2070	2071	2072	2073	2074	2075	2076	2077	2078	2079	2080	2081	2082	2083	2084	2085	2086	2087	2088	2089	2090	2091	2092	2093	2094	2095	2096	2097	2098	2099	2100	2101	2102	2103	2104	2105	2106	2107	2108	2109	2110	2111	2112	2113	2114	2115	2116	2117	2118	2119	2120	2121	2122	2123	2124	2125	2126	2127	2128	2129	2130	2131	2132	2133	2134	2135	2136	2137	2138	2139	2140	2141	2142	2143	2144	2145	2146	2147	2148	2149	2150	2151	2152	2153	2154	2155	2156	2157	2158	2159	2160	2161	2162	2163	2164	2165	2166	2167	2168	2169	2170	2171	2172	2173	2174	2175	2176	2177	2178	2179	2180	2181	2182	2183	2184	2185	2186	2187	2188	2189	2190	2191	2192	2193	2194	2195	2196	2197	2198	2199	2200	2201	2202	2203	2204	2205	2206	2207	2208	2209	2210	2211	2212	2213	2214	2215	2216	2217	2218	2219	2220	2221	2222	2223	2224	2225	2226	2227	2228	2229	2230	2231	2232	2233	2234	2235	2236	2237	2238	2239	2240	2241	2242	2243	2244	2245	2246	2247	2248	2249	2250	2251	2252	2253	2254	2255	2256	2257	2258	2259	2260	2261	2262	2263	2264	2265	2266	2267	2268	2269	2270	2271	2272	2273	2274	2275	2276	2277	2278	2279	2280	2281	2282	2283	2284	2285	2286	2287	2288	2289	2290	2291	2292	2293	2294	2295	2296	2297	2298	2299	2300	2301	2302	2303	2304	2305	2306	2307	2308	2309	2310	2311	2312	2313	2314	2315	2316	2317	2318	2319	2320	2321	2322	2323	2324	2325	2326	2327	2328	2329	2330	2331	2332	2333	2334	2335	2336	2337	2338	2339	2340	2341	2342	2343	2344	2345	2346	2347	2348	2349	2350	2351	2352	2353	2354	2355	2356	2357	2358	2359	2360	2361	2362	2363	2364	2365	2366	2367	2368	2369	2370	2371	2372	2373	2374	2375	2376	2377	2378	2379	2380	2381	2382	2383	2384	2385	2386	2387	2388	2389	2390	2391	2392	2393	2394	2395	2396	2397	2398	2399	2400	2401	2402	2403	2404	2405	2406	2407	2408	2409	2410	2411	2412	2413	2414	2415	2416	2417	2418	2419	2420	2421	2422	2423	2424	2425	2426	2427	2428	2429	2430	2431	2432	2433	2434	2435	2436	2437	2438	2439	2440	2441	2442	2443	2444	2445	2446	2447	2448	2449	2450	2451	2452	2453	2454	2455	2456	2457	2458	2459	2460	2461	2462	2463	2464
-------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

2.2. Contribution financière forfaitaire et coût global pour l'AO

2.2.1 Comparaison des CEP et du montant de la contribution financière forfaitaire

Le tableau ci-dessous présente les montants moyens annuels des CEP finaux des candidats. Ils font ressortir en outre la contribution financière hors contribution économique territoriale (CET) et taxe sur les salaires (TS) ; en effet, ces charges seront supportées par la Communauté du Pays d'Aix à l'euro-l'euro et n'entreront pas dans le calcul de la contribution forfaitaire *stricto sensu*.

Moyenne annuelle en k€	CEP final AA	CEP final KT-OLIS	Ecart	Ecart%
RECETTES	31 770	30 314	1 456	-5%
Recettes commerciales sur usagers	6 288	5 758	-530	-8%
Compensations sociales de la CPA (CS)	869	954	85	10%
Sous-total recettes du trafic	7 156	6 712	-445	-6%
Recettes annexes/accessoires	412	504	92	22%
Sous-total recettes directes	6 700	6 262	-438	-7%
Contribution forfaitaire (CF)	24 202	23 098	-1 104	-5%
Contribution forfaitaire hors CET et TS (CF)	23 314	22 013	-1 300	-6%
CHARGES	30 726	29 558	1 168	-4%
Charges liées au dépôt	1 315	1 574	259	20%
Charges variables	23 414	22 141	-1 273	-5%
Dont coûts de roulage	3 245	3 563	319	10%
Dont charges variables de personnel	10 986	13 106	2 120	19%
Dont charges de matériel roulant	2 435	3 034	599	25%
Dont autres charges variables	6 749	2 438	-4 311	-64%
Charges de structure	5 997	5 843	-154	-3%
Dont achats	130	258	128	99%
Dont services extérieurs	1 030	2 733	1 703	165%
Dont impôts, taxes et versements assimilés	959	1 216	258	27%
Dont charges de personnel de structure	1 857	1 513	-344	-19%
Dont charges financières	13	22	10	74%
Dont charges exceptionnelles	0	0	0	N/A
Dont autres charges de structure	2 009	101	-1 908	-95%
RESULTAT AVANT IS/MARGE ET ALEAS	1 044	757	288	-28%
Coût global pour l'AO (CF + CS)	25 071	24 052	-1 019	-4%
Coût global hors CET et TS	24 182	22 967	-1 215	-5%



L'écart sur la contribution strictement forfaitaire est donc de -1,3 M€ soit -6% en moyenne annuelle, en faveur de KEOLIS ; il s'élève à -10,4 M€ sur la durée du contrat.

L'écart se forme sur :

- les charges variables, pour 1,3 M€ en moyenne annuelle soit -5%,
- le résultat/les aléas, pour 0,3 M€ en moyenne annuelle soit -28%,
- les charges de structure, pour 0,2 M€ en moyenne annuelle soit -3%,
- les recettes annexes, pour 0,1 M€ en moyenne annuelle soit +22%.

Nota : les charges ne peuvent être comparées strictement poste par poste, compte tenu des taux de sous-traitance différents dans les deux offres.

L'écart sur les charges ne peut être rapproché de la production kilométrique, celle-ci étant supérieure dans l'offre de KEOLIS, respectivement de 0,3% pour les kilomètres commerciaux et 1,5% pour les kilomètres totaux.

Le nombre de conducteurs est inférieur de 2,4 % dans l'offre de KEOLIS.

Enfin, le parc de ce candidat compte 22 véhicules en moins ; il recourt à la location longue durée tandis qu'AUTOBUS AIXOIS prévoit l'acquisition des matériels.

Moyenne annuelle	AUTOBUS AIXOIS	KEOLIS	Ecart	Ecart %
Kilomètres commerciaux (en milliers)	6 277	6 296	19	0,3%
Kilomètres totaux (en milliers)	7 182	7 288	106	1,5%
Nombre de conducteurs	338,4	330,2	- 8,2	-2,4%
Nombre de véhicules	187,7	166,1	- 21,6	-11,5%
Nombre de voyages (en milliers)	19 564	20 240	676	3,5%

A l'inverse, l'offre d'AUTOBUS AIXOIS présente :

- des recettes commerciales supérieures de 0,5 M€ en moyenne annuelle soit -8% dans l'offre de KEOLIS,
- des charges liées au dépôt inférieures de 0,3 M€ en moyenne annuelle soit +20% dans l'offre de KEOLIS.

Le nombre de voyages est toutefois supérieur de 3,5% dans l'offre de KEOLIS, à 20 240 milliers par an en moyenne contre 19 564 dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS ; le montant moyen de recette par voyage est ainsi inférieur dans l'offre de KEOLIS.

Le tableau ci-dessous présente la comparaison des deux offres en termes de ratios financiers :

Principaux ratios - Moyenne annuelle	AUTOBUS AIXOIS	KEOLIS	Ecart	Ecart %
Recettes com/voyage	0,32 €	0,28 €	- 0,04 €	-11,5%
Recettes com/km com	1,00 €	0,91 €	- 0,09 €	-8,7%
Contribution forfaitaire/voyage	1,24 €	1,14 €	- 0,10 €	-7,7%
Contribution forfaitaire/km com	3,86 €	3,67 €	- 0,19 €	-4,8%

Le candidat KEOLIS présente une offre financière plus optimisée pour l'AO, par voyage comme par kilomètre commercial ; ainsi, le ratio C/K (contribution y compris CET et TS) est de 3,86€ dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS contre 3,67€ dans l'offre de KEOLIS soit un écart de -4,8%.

Cet écart se forme sur les charges, en cohérence avec la comparaison des CEP ; en effet, les ratios R/V et R/K du candidat AUTOBUS AIXOIS sont plus élevés : le ratio R/V est de 0,32€ dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS contre 0,28€ dans l'offre de KEOLIS soit un écart de -11,5%.

2.2.2 Comparaison de l'indexation des charges forfaitaires

Le tableau ci-dessous présente la formule d'indexation proposée par chacun des deux candidats :

	Part fixe	Indice Gazole	Indice Electricité	Indice Autobus	Indice Salaires	Indice Salaires ouvriers	Indice Réparations	Indice Services	TOTAL
		Code Insee 641310	Code Insee 1570284	Code Insee 1559272	Code Insee 1567433	Code Insee 1567387	Code Insee 0638814	Code Insee 0641339	
Candidat									
AUTOBUS AIXOIS	10,00%	8,10%	0,00%	9,00%	0,00%	50,40%	4,50%	18,00%	100,00%
KEOLIS	10,00%	7,90%	0,00%	7,56%	61,01%	0,00%	1,79%	11,74%	100,00%

Les deux candidats ont retenu une part fixe de 10%, contre 15% dans le dossier de consultation initial, comme les y a autorisés l'Autorité délégante au cours des négociations.

L'indice « salaires horaires de base de l'ensemble des ouvriers transport », identifiant INSEE 1567387, a été retenu par AUTOBUS AIXOIS en substitution de l'indice « salaire horaires de base de l'ensemble des salariés », identifiant INSEE 1567433, du dossier de consultation.

KEOLIS a conservé l'indice 1567433.

Sur la période 2007-2010, l'indice salaires ouvriers (+7,5%) apparaît plus dynamique que l'indice salaires du dossier de consultation (+6,9%).

En outre, la formule d'AUTOBUS AIXOIS présente une pondération supérieure pour les indices présentant un certain dynamisme sur la période, tels que l'indice réparation (+13,2%) ou l'indice services (+8,2%).

2.2.3 Coûts kilométriques de la variation d'offre

Les montants de coûts et recettes kilométriques prévues au titre de l'impact financier des variations d'offre par le candidat AUTOBUS AIXOIS sont les suivants :

Coût kilométrique - Autobus Aixois - En €/km commercial	
Bus standard (normal ou BHNS)	3,40
Autocar (normal ou LE)	3,20
Minicar	3,20
Minibus	3,12
Midibus	3,33
Diabline	5,33

Recettes kilométrique - Autobus Aixois - En €/km commercial	
Bus standard	0,59
Bus standard BHNS	0,49
Autocar Low Entry	0,21
Car scolaire	0,15
Autocar	0,25
Minicar scolaire	0,11
Minibus urbain	0,17
Minibus TAD	0,27
Midibus	0,43
Diabline	0,08

Ces montants permettent de calculer des coûts nets par service et véhicule :

Coût kilométrique net - Autobus Aixois - En €/km commercial	
Bus standard	2,81
Bus standard BHNS	2,91
Autocar Low Entry	2,99
Car scolaire	3,05
Autocar	2,95
Minicar scolaire	3,09
Minibus urbain	2,95
Minibus TAD	2,85
Midibus	2,90
Diabline	5,25

Les montants présentés par le candidat KEOLIS sont les suivants (arrondis à deux décimales) :

<i>Coût kilométrique - KEOLIS - En €/km commercial</i>	
Bus standard	2,98
Bus LE	2,88
Autocar standard	3,02
Minibus électrique	2,49
Midibus	2,89
Minibus	2,56

<i>Recettes kilométrique - KEOLIS - En €/km commercial</i>	
Bus standard	0,28
Bus LE	0,28
Autocar standard	0,15
Minibus électrique	0,05
Midibus	0,24
Minibus	0,05

Ces montants permettent de calculer des coûts nets par service et véhicule :

<i>Coût kilométrique net - KEOLIS - En €/km commercial</i>	
Bus standard	2,71
Bus LE	2,60
Autocar standard	2,87
Minibus électrique	2,44
Midibus	2,65
Minibus	2,51

Une comparaison est réalisée ci-dessous pour les coûts nets kilométriques qui apparaissent recouvrir des situations similaires dans les deux offres :

<i>En €/km commercial</i>	AUTOBUS AIXOIS	KEOLIS	<i>Ecart</i>	<i>Ecart en %</i>
Bus standard	2,81	2,71	-0,10	-4%
Autocar (standard)	2,95	2,87	-0,08	-3%
Minibus (urbain)	2,95	2,51	-0,44	-15%
Midibus	2,90	2,65	-0,25	-8%
Diabline/minibus électrique	5,25	2,44	-2,81	-54%

On constate un écart systématique en faveur de KEOLIS.

Il s'élève à plus de 50% pour les minibus électriques de centre ville, soit 2,81€ par kilomètre.

Les autres montants présentent un écart de 3 à 15% soit jusqu'à 0,44€ par kilomètre pour les minibus urbains.

2.2.4 Compensations sociales et coût global pour l'AO

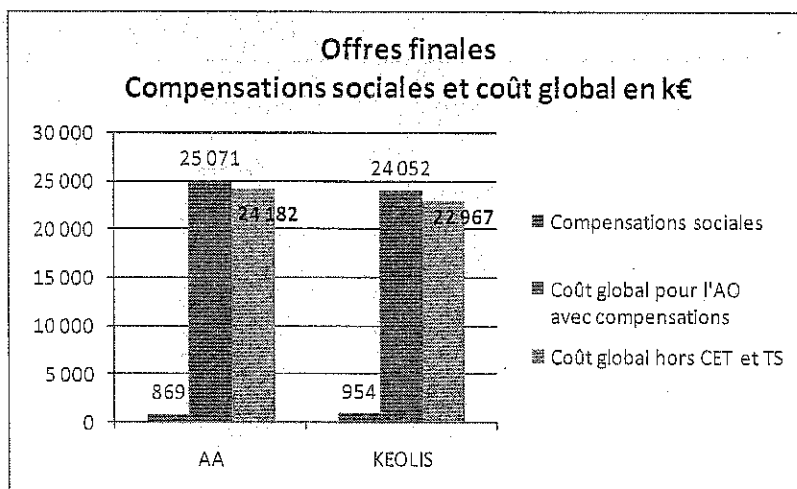
Rappel : les compensations sont versées par la Communauté du Pays d'Aix en fonction du nombre de titres réduits vendus et de l'écart entre le prix pratiqué et le prix de référence ; elles sont plafonnées au montant prévisionnel.

Le montant moyen annuel est de 869 k€ dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS pour 954 k€ dans l'offre de KEOLIS.

Le coût global pour l'AO, intégrant ces montants plafonds, est ainsi de 25 071 k€ dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS pour 24 052 k€ dans l'offre de KEOLIS.

Hors CET et TS, charges supportées par l'Autorité Délégante à l'euro-l'euro dans la vie du contrat, le coût global pour la Communauté du Pays d'Aix, intégrant le plafond de compensations sociales, est de 24 182 k€ dans l'offre d'AUTOBUS AIXOIS contre 22 967 k€ dans l'offre de KEOLIS.

L'écart s'élève à 1 215 k€ par an en moyenne annuelle, soit 9 720 k€ sur la durée du contrat ; il est de -5% en faveur de KEOLIS.



3. Classement des offres

3.1. *Moindre recours aux deniers publics*

Classement :

Premier : Kéolis

Second : Autobus Aixois

L'offre de Kéolis présente un moindre recours aux deniers publics que celle des Autobus Aixois pour la Communauté du Pays d'Aix ; hors charges supportées par la Communauté à l'euro-l'euro, l'écart est de 1,3 M€ par an pour la contribution forfaitaire et de 1,2 M€ par an pour le coût global soit y compris le plafond de compensations sociales.

3.2. *Cohérence et pertinence du compte d'exploitation prévisionnel*

Classement :

Les deux candidats sont classés **ex-æquo**

Les comptes d'exploitation prévisionnels apparaissent cohérents et pertinents, au regard notamment des offres de services proposées par les candidats.

CRITERES TECHNIQUES

1. Restructuration du réseau de bus

1.1. Evolution des offres au cours de la négociation

Les négociations ont permis d'améliorer l'offre de restructuration du réseau de Kéolis en particulier au niveau de :

- La desserte du Pôle Sud-Ouest (les Milles, la Duranne, Luynes, le Pôle d'Activités d'Aix en Provence – PAAP)
- La desserte de Célongy
- L'offre de transport à la demande
- La desserte des établissements scolaires du tour de ville

De son côté, les Autobus Aixois ont pu reprendre leur offre sur l'aménagement des terminus au niveau du centre ville et la desserte de la Duranne habitée.

1.2. Comparaison des offres définitives

1.2.1. Structuration générale et scénarios de desserte du centre ville

Il était proposé dans le document programme trois scénarios d'exploitation des lignes desservant le centre ville qui se distinguent par l'intensité de la circulation des bus sur les boulevards de ceinture (tour de ville).

Le scénario 1 repose sur le maintien de lignes diamétrales qui empruntent le tour de ville.

Le scénario 2 repose sur le rabattement de toutes les lignes diamétrales à leur arrivée sur le tour de ville et la mise en place d'une ligne circulaire.

Le scénario 3 se veut intermédiaire aux deux autres, avec des lignes qui continuent à emprunter le tour de ville, mais réduites en nombre, associées à une ligne circulaire.

Sur la base de leur propre analyse comparative, les deux candidats ont retenu le scénario 3 et prévoient donc la création d'une ligne circulaire sur le tour de ville et la diminution des lignes diamétrales empruntant ce dernier.

Sur cette base Kéolis se distingue par l'ampleur des restructurations puisqu'il ne conserve sur le tour de ville que 3 lignes (hors doublages scolaires) contre 10 en 2010 pour 240 passages journaliers de bus contre 446, soit une réduction de 46%. Cette baisse est moindre en heures de pointe car le candidat prévoit des doublages scolaires par le tour de ville pour desservir les établissements qui s'y trouvent depuis les principaux secteurs du périmètre de la DSP.

De son côté, l'offre des Autobus Aixois est bien plus modeste sur ce point, puisque 7 lignes continuent de circuler sur le tour de ville pour 366 passages journaliers de bus (-17% par rapport à 2010).

Paradoxalement, Kéolis prévoit plus de lignes diamétrales que les Autobus Aixois (mais en faisant en sorte qu'elles ne passent pas par le tour de ville).

Ainsi, Kéolis propose une ligne Puyricard – Luynes quand les Autobus Aixois prévoient une ligne Puyricard - centre ville et une seconde pour la relation Luynes – centre ville.

L'inconvénient de ce parti pris de Kéolis est la longueur des lignes qui risque de compliquer le respect des horaires. Ce risque relève néanmoins entièrement de la responsabilité du candidat, qui s'engage sur ce point et serait pénalisé, conformément à la convention, s'il ne parvenait pas à assurer la régularité et la ponctualité des lignes.

Les avantages résident dans la mise en place de nouvelles liaisons directes (sans correspondance) entre les quartiers/communes périphériques et la limitation des terminus en centre ville qui sont particulièrement consommateurs d'espace public.

Ainsi, Kéolis ne prévoit que six lignes en terminus en centre ville (mais aucune sur la Rotonde elle-même), tandis que les Autobus Aixois en prévoient douze (non compris dans les deux cas les lignes de proximité et la ligne circulaire). De ce fait les aménagements d'arrêts de régulation sont plus nombreux en centre ville avec le réseau des Autobus Aixois.

Le fait que Kéolis prévoit davantage de lignes diamétrales explique principalement l'écart dans le nombre de lignes régulières journalières et de services entre les deux offres. Ainsi, l'offre des Autobus Aixois se compose de 33 lignes régulières et celle de Kéolis de 26 lignes régulières, selon la décomposition suivante :

Nb lignes	Autobus Aixois	Kéolis
Ligne de liaison	9	7
Ligne « zone d'activités »	3	1
Ligne interne au Pôle Sud Ouest	3	1
Ligne interne au pôle urbain	11	10
Ligne mini du centre ville	3	3
Ligne microbus électrique	3	3
Ligne Venelles - Puyricard	1	1
TOTAL	33	26

L'écart se situe principalement au niveau des lignes de liaison, du fait des diamétralisations opérées par Kéolis, des lignes « zone d'activités » car Kéolis avec 1 ligne effectue la desserte des trois lignes des Autobus Aixois et des lignes internes au pôle Sud Ouest car Kéolis assure la desserte interne du secteur avec des lignes de liaison, ce qui limite les ruptures de charges.

De la même façon, on constate un écart entre le nombre de services journaliers qui s'élève à 2 542 serv/j chez Autobus Aixois et 2 234 serv/j chez Kéolis (hors lignes scolaires dans les deux cas). Cet écart ne signifie pas que le niveau d'offre est plus bas mais simplement que les réseaux sont construits différemment.

Du reste, le kilométrage commercial dans chaque cas est quasiment identique comme le montre le tableau ci-dessous :

Km commercial en 2014	Autobus Aixois	Kéolis
Lignes régulières	5 833 000	5 826 000
Lignes scolaires	175 000	182 000
TAD	405 000	388 000
TOTAL	6 413 000	6 396 000

1.2.2. Typologie des lignes

Le document programme définissait des types de lignes pour lesquels des prescriptions étaient indiquées concernant le niveau d'offre, les amplitudes, les réductions maximales les week-ends et durant les vacances scolaires.

Globalement, les deux offres reprennent cette typologie, soit de façon explicite (Autobus Aixois) ou implicite (Kéolis).

Concernant l'amplitude des services, l'offre de Kéolis est plus intéressante avec davantage de lignes tardives :

- 5 lignes fonctionnent en semaine au-delà de 23h00, contre 0 pour les Autobus Aixois
- 6 lignes fonctionnent en semaine au-delà de 22h00, contre 3 pour les Autobus Aixois
- 14 lignes fonctionnent en semaine au-delà de 21h00, contre 8 pour les Autobus Aixois

A contrario, 7 lignes de Kéolis commencent après 07h00 contre 4 pour les Autobus Aixois.

Concernant les week-ends, on constate en période scolaire les réductions de l'offre suivante par rapport à un jour de semaine ordinaire (hors lignes scolaires) :

	Autobus Aixois	Kéolis
Réduction le samedi	-11%	-7%
Réduction le dimanche	-84%	-75%

Et durant les vacances, la réduction de l'offre un jour ordinaire de semaine par rapport à la période scolaire est la suivante (hors lignes scolaires) :

	Autobus Aixois	Kéolis
Petites vacances	-12%	-3%
Vacances d'été	-21%	-22%

Globalement les réductions de l'offre sont moindres chez Kéolis que chez les Autobus Aixois.

1.2.3. Couverture du territoire

Les deux réseaux proposés assurent une excellente couverture du territoire de la DSP, tant au niveau des communes périphériques que des différents quartiers aixois. Les candidats ont répondu de manière satisfaisante aux prescriptions du document programme relative au niveau d'offre à proposer sur les différents secteurs de la DSP.

Pour autant, cette couverture n'est pas identique et les candidats, en fonction de l'analyse qu'ils ont faite du territoire, ont des réponses différenciées sur de nombreux points.

Les tableaux suivants illustrent ces différences sur les relations les plus emblématiques desservies par Aix-en-Bus. Un code couleur identifie l'offre nettement supérieure à sa concurrente (vert) ou légèrement supérieure (jaune). L'absence de couleur indique que les offres sont équivalentes.

Attention : une offre qui est inférieure à sa concurrente n'est pas mauvaise pour autant, puisque dans tous les cas, elle respecte les prescriptions du document programme.

DESSERTE DU POLE URBAIN

Relations avec le centre ville de/vers...	Offre Autobus aixois	Offre Kéolis
Pont de l'Arc	L6 par Schuman 15'-20' 92 serv/j	L8 par Pignonnet 15'-15' 117 serv/j L11 par Brossolenc 30'-60' 48 serv/j
Pôle de la Beauvalle	L4 par Encagnane 12'-15' 120 serv/j L5 par Pignonnet 15'-20' 92 serv/j	L4 par Encagnane 10'-20' 127 serv/j
Val St André	L1 par Schuman 8'-12' 166 serv/j L22 par St Jérôme 20'-30' 64 serv/j	L4 par St Jérôme 10'-20' 127 serv/j L13 par St Jérôme 30'-30' 59 serv/j
Quartier des Facultés (Schuman et Cuques)	L1 8'-12' 166 serv/j L6 15'-20' 92 serv/j L7 30'-30' 56 serv/j L7 30'-30' 56 serv/j	L3 10'-15' 143 serv/j L22 12'-12' 118 serv/j
Encagnane	L4 12'-15' 120 serv/j L8 20'-30' 66 serv/j	L14 30'-60' 38 serv/j L4 10'-20' 127 serv/j

Corsy (rte de Galice)	L2 10'-15' 136 serv/j L21 30'-30' 58 serv/j	L2 10'-10' 174 serv/j
Jas de Bouffan (Ronde)	L1 par av de l'Europe 8'-12' 166 serv/j L2 par rte de Galice 10'-15' 136 serv/j L3 par St John Perse 12'-15' 128 serv/j	L2 par Rte de Galice et av de l'Europe (boucle) 10'-10' 174 serv/j (ligne en boucle) L3 par J. Monet 10'-15' 143 serv/j L18 par St John Perse 30'-40' 44 serv/j
Loubassane	L2 par Zola 10'-15' 136 serv/j L5 par Pasteur 15'-20' 92 serv/j	L10 par Pasteur 15'-30' 86 serv/j L5 par Zola 10'-15' 142 serv/j
Hôpital Tamaris	L5 15'-20' 92 serv/j L9 12'-12' 140 serv/j C2 12'-12' 140 serv/j C4 60'-60' 63 serv/j	L10 15'-30' 86 serv/j L19 30'-30' 59 serv/j L20 15'-15' 118 serv/j L22 12'-12' 152 serv/j
La Torse	L8 20'-30' 58 serv/j	L19 30'-30' 59 serv/j Attention : détour

P+R Brunet	L2 par Zola 10'-15' 136 serv/j L9 direct 12'-12' 140 serv/j	L5 par Zola 10'-15' 142 serv/j L7 direct 15'-15' 116 serv/j
P+R Rte des Alpes	C3 par Isaac 15'-20' 92 serv/j L5 par pasteur (très long !) 15'-20' 92 serv/j	L5 par Zola 10'-15' 142 serv/j
P+R Krypton	L9 par Ferry 12'-12' 140 serv/j	L8 par Pignonnet et Ferry (boucle) 15'-15' 117 serv/j *2 (ligne en boucle) Attention : détour
P+R Malacrida	L1 par Schuman 8'-12' 166 serv/j L3 par Gambetta 12'-15' 128 serv/j L22 par St Jérôme 20'-30' 64 serv/j	L4 par St Jérôme 10'-20' 127 serv/j L13 par St Jérôme 30'-30' 59 serv/j

Avantages comparatifs les plus significatifs (verts) de l'offre Autobus Aixois :

- aucun

Avantages comparatifs les plus significatifs (verts) de l'offre Kéolis

- Jas de Bouffan
- Pont de l'Arc
- P+R Rte des Alpes

DESSERTE HORS POLE URBAIN

Relations avec le centre ville de/vers...	Offre Autobus aixois	Offre Kéolis
Venelles	L26 directe 30'-30' 58 serv/j	L10 par hôpital 15'-30' 86 serv/j
Eguilles	L21 par Corsy 30'-30' 58 serv/j	L13 directe 30'-30' 59 serv/j
St Marc Jaumegarde (3 Bons Dieux)	L4 par vallon des Sources 12'-15' 120 serv/j	L6 par vallon des Sources 15'-20' 96 serv/j
Le Tholonet	L22 20'-30' 64 serv/j	L13 30'-30' 59 serv/j
Puyricard	L24 par Hts de Brunet 20'-20' 84 serv/j	L11 par les pompiers 30'-60' 46 serv/j L12 par ch du pont Rout 30'-60' 40 serv/j
Célony	L22 directe 20'-30' 64 serv/j L23 par ch du pont Rout 30'-60' 34 serv/j	L12 par ch du pont Rout 30'-60' 40 serv/j L18 directe 30'-40' 44 serv/j
Luynes	L28 par A51 30'-60' 41 serv/j	L11 par RN8 30'-60' 46 serv/j L14 par A51 30'-60' 38 serv/j
Village les Milles	L15 par Camp de Menthe 20'-30' 64 serv/j	L4 par RD9 10'-20' 127 serv/j L18 par Jas de Bouffan 30'-40' 44 serv/j

La Pioline	L5 par RD9 15'-20' 92 serv/j L13 depuis Luynes 30'-60' 34 serv/j	L4 par RD9 10'-20' 127 serv/j L14 depuis Luynes 30'-60' 38 serv/j
La Duranne habitée	L10a directe 20'-40' 63 serv/j L16 en correspondance 20'-40' 110 serv/j	L15 par le PAAP 15'-30' 72 serv/j L18 par PAAP et Jas de Bouffan 30'-40' 44 serv/j
Le PAAP	L10b directe 20'-40' 64 serv/j L16 depuis la Duranne 20'-40' 110 serv/j L13 depuis Luynes 30'-60' 34 serv/j L11 interne 15'-30' 126 serv/j	L4 par RD9 Dessert le PAAP en HP 6 serv/j L15 directe 15'-30' 72 serv/j L14 depuis Luynes 30'-60' 38 serv/j Navette interne 30'-30' 20 serv/j

Avantages comparatifs les plus significatifs (verts) de l'offre Autobus Aixois :

- Le PAAP
- La Duranne habitée

Avantages comparatifs les plus significatifs (verts) de l'offre Kéolis

- Village les Milles
- La Pioline
- Venelles
- Luynes

DESSERTE DU CENTRE HISTORIQUE

	Offre Autobus aixois	Offre Kéolis
Ligne du tour de ville	Tourmaline 12'-12' 71 serv/j	L1 8'-8' 91 serv/j
Microbus électriques	3 lignes distinctes aux 10'	3 lignes distinctes aux 10'

1.2.4. Le dispositif de transport à la demande

Les dispositifs de transport à la demande proposés par les deux candidats sont très différents.

Autobus Aixois conserve le dispositif actuel qui fonctionne sans horaire prédéfini. Les usagers appellent au moins 30' avant leur départ pour demander un véhicule à l'heure souhaitée au niveau de tel arrêt. Selon la disponibilité des véhicules affectés au secteur concerné, l'horaire peut être ajusté par l'opérateur qui prend la réservation.

Les arrêts sont fixes et positionnés de façon à quadriller les secteurs périurbains (voire ruraux) où le transport à la demande se déploie.

Kéolis, constatant à partir des données d'exploitation, que le transport à la demande était aujourd'hui systématiquement déclenché en heures de pointe par des usagers réguliers, a pris l'initiative de proposer un transport à la demande mixte de type « lignes virtuelles ». Dans ce système, des lignes sont prédéfinies avec des itinéraires, des arrêts et des horaires fixes. Les services en heures de pointe (3 le matin et autant le soir) sont réalisés systématiquement. Mais, en heures creuses, les services (2 à 3) ne sont réalisés que sur réservation préalable.

Kéolis définit de la sorte 13 lignes virtuelles.

Ce système mixte a l'avantage de la lisibilité (on le comprend facilement), de la visibilité (les bus circulent de façon systématique) et de la facilité (pas besoin de réserver en heures de pointe). Il nécessite également nettement moins de moyens que le système actuel. En revanche, il est moins souple pour l'utilisateur qui est davantage contraint par les horaires.

*1.3. Classement des offres***Classement :**

Les deux candidats sont classés **ex-æquo**

Les offres des deux candidats sont très différentes mais répondent de façon également satisfaisante aux objectifs de desserte du territoire définis par la Communauté du Pays d'Aix.

2. Politique commerciale & marketing

2.1. Evolution des offres au cours de la négociation

A la remise de son offre initiale, Autobus Aixois avait proposé à l'Autorité Délégante une option intitulée « pack marketing + », visant à accroître la fréquentation du réseau par la mise en place d'actions de marketing supplémentaires.

Cette option a été acceptée par la Communauté du Pays d'Aix au cours des négociations, son coût étant inférieur aux recettes supplémentaires générées.

Concrètement, ce pack comprend :

- Cinq distributeurs automatiques de titres avec leur logiciel
- Cinq panneaux d'information voyageurs aux arrêts
- Des services d'information mobile
- Un conducteur « services partagés » et un conseiller en mobilité en plus
- Une livrée plus sophistiquée
- Une augmentation du budget marketing

En matière de marketing, l'offre de Kéolis n'a pas évolué au cours des négociations, à l'exception du budget qui a été renforcé.

Mais il convient de noter que Kéolis, dans son offre de base, prévoyait déjà l'installation de panneaux d'information voyageurs aux arrêts (au nombre de six) et des services d'information mobile.

2.2. Comparaison des offres définitives

Autobus Aixois

La stratégie générale du candidat en matière commerciale repose sur cinq objectifs :

- gagner des parts de marché
- faciliter le déplacement des voyageurs
- dynamiser l'image de transports en commun
- comprendre les besoins et connaître les voyageurs (cf. dispositif d'enquêtes)
- créer un réseau éco-efficace

Le plan d'actions commerciales et marketing s'articule autour de quatre concepts :

- 1- La crédibilité
- 2- La visibilité
- 3- L'attractivité
- 4- La proactivité

Parmi les principales actions commerciales, on relève :

- Des campagnes promotionnelles organisées de façon régulière, en particulier lors de la modification du réseau (par ex. ouverture du P+R Malacrida)
- La mise en place de partenariats avec les acteurs institutionnels et socioéconomiques du territoire (Futsal, Festival Tous Courts, Marseille Provence 2013...)
- Un programme de fidélisation des abonnés

- Des actions ciblées auprès de différentes catégories d'usagers (seniors, nouveaux arrivants, scolaires, étudiants, automobilistes...)
- Etc.

Une nouvelle agence commerciale est créée place Jeanne d'Arc, que le candidat propose de transformer en Maison de la Mobilité. Une « boutique mobile » est également proposée.

Le budget marketing s'élève à 2,9 M€ sur la durée de la D.S.P. (y compris l'information des voyageurs) dont 450 k€ pour les enquêtes.

Le dispositif d'étude et d'enquête du candidat comprend :

- L'exploitation en continue des données de billettique et de vente de titres
- Des enquêtes ponctuelles à intervalles réguliers au cours de la DSP :
- trois enquêtes de satisfaction
- deux enquêtes non clients
- trois enquêtes origine-destination

Enfin, le candidat propose de mettre en place des outils de veille et étude des comportements, soit avec l'appui de l'Observatoire de la Mobilité créé par Véolia, soit dans le cadre de partenariats avec les grandes écoles et universités du territoire.

Kéolis

Les principaux axes de la politique de communication que le candidat propose de développer, en concertation avec l'Autorité Délégante viseront à :

- renforcer l'image institutionnelle du réseau en tant qu'instrument d'une politique globale
- développer des messages de compréhension, d'adhésion et de valorisation du réseau
- étendre le sentiment d'appropriation du réseau par les habitants

Les actions commerciales proposées par le candidat auront pour but de :

- Faire découvrir le réseau aux non clients et le faire mieux connaître auprès des habitués
- Fidéliser les clients nouveaux

Sur cette base, le candidat propose des actions très ciblées auprès de différentes catégories de clientèle :

- Les collégiens et lycéens
- Les étudiants
- Les seniors
- Les actifs
- Les nouveaux arrivants
- Les fraudeurs

Pour fidéliser les clients, les actions proposées concernent :

- La création d'un club teen-agers permettant des réductions dans un réseau de commerçants partenaires
- La livraison des courses à domicile pour les actifs
- Des goûters animés pour les plus âgés
- La gratuité pour les amoureux
- Etc.

Une nouvelle agence commerciale est créée rue des Cordeliers et une agence itinérante est proposée pour apporter davantage de proximité aux habitants et soulager l'agence principale.

Le budget marketing s'élève à 3,2 M€ sur la durée de la D.S.P. (y compris l'information des voyageurs) dont 450 k€ pour les enquêtes.

En matière d'enquête et d'études, Kéolis propose d'équiper tous les véhicules de cellules compteuses photoélectriques ce qui permettra de connaître précisément le nombre de montées et descentes de chaque service de chaque ligne. Couplé avec la billettique, ce dispositif permettra à la Communauté d'avoir une excellente vision de la fréquentation de chacune de ses lignes dont elle pourra ajuster l'offre en conséquence.

Pour autant, le candidat propose de continuer à effectuer régulièrement des enquêtes OD mais ciblées et non plus générales.

En complément, une enquête sur le taux de pénétration du réseau est proposée tous les deux ans pour connaître la part des habitants de l'agglomération aixoise utilisant Aix-en-Bus sur une période considérée.

Concernant la fraude, le candidat propose :

- Une enquête annuelle reconduite à la même période et selon la même méthodologie
- Une enquête complémentaire, également annuelle mais sur un échantillon plus restreint afin de quantifier la fraude dans des périodes atypiques
- Une enquête approfondie tous les trois ans.

Enfin, d'autres outils sont proposés pour recueillir auprès de la population de quoi identifier les pistes d'amélioration de l'offre :

- La constitution de deux panels d'usagers (l'un téléphonique et l'autre par Internet) interrogés régulièrement
- Une enquête sur les attentes et la hiérarchisation des besoins, réalisée en 2013 puis 2016
- Une enquête sur les motivations et les freins à l'utilisation du réseau, réalisée en 2014
- Une enquête « notoriété » en 2014 et systématiquement après une modification substantielle de l'offre
- Une enquête « image » en 2013 et 2016
- Des réunions de concertations avec tous les CIQ d'Aix et les communes périphériques tous les deux ans

2.3. Classement des offres

Classement :

Les deux candidats sont classés **ex-æquo**

Au regard de ce qui précède, il n'est pas possible de départager sur ce sous-critère les candidats dont les offres, sans être identiques, sont également satisfaisantes.

3. Performance environnementale

3.1. Evolution des offres au cours de la négociation

Dans l'objectif de diminuer les charges d'exploitation du réseau, la Communauté du Pays d'Aix, au cours de la négociation, a modifié les prescriptions concernant les âges maximum et moyen des véhicules qui figuraient dans le document programme.

Les nouvelles prescriptions indiquées aux deux candidats ne portent plus que sur les âges maximum lesquels sont de :

- 13 ans pour les autocars
- 10 ans pour les bus standard, low entry et midibus
- 8 ans pour les minibus
- 6 ans pour les microbus électriques

Chacun des deux candidats a tenu compte de cette modification.

3.2. Comparaison des offres définitives

Autobus Aixois

Le plan environnemental proposé par le candidat comporte huit têtes de chapitres regroupant chacune plusieurs actions.

L'ensemble s'inscrit dans le respect de la démarche FACE Environnement mise au point par Véolia sur le principe de la norme iso 14001 (système de management environnemental) et qui s'applique à toutes les composantes de l'activité et à tous les niveaux de l'entreprise. Dans ce cadre, le candidat s'engage à atteindre le 2^o niveau de ce référentiel qui en compte trois, à partir de 2014 avec la mise en service du nouveau dépôt. Notons que, si la démarche FACE est interne au groupe Véolia, l'obtention des labels par les entreprises du groupe est soumise à un audit externe de labellisation (bureau Véritas).

En outre, le candidat s'engage à obtenir la certification iso 26000 en 2016. Cette nouvelle norme (2010) concerne la responsabilité sociétale de l'entreprise et a vocation à aider les organisations à contribuer au développement durable. On notera cependant que cette norme n'ayant pas été conçue à des fins de certification, l'entreprise s'engage en fait à être évaluée selon le référentiel de cette norme et, implicitement, à obtenir un bon score.

En matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, l'action la plus significative concerne l'utilisation d'un biocarburant contenant 70% de gasoil et 30% d'ester d'huiles alimentaires usagées (HAU), sur l'ensemble des véhicules de la société dédiée et de la RDT13 circulant sur le réseau, à l'exception des minibus. Le biodiesel HAU proposé est produit par Véolia Environnement depuis peu et son utilisation à grande échelle n'a jamais, sauf erreur, été testée. Le candidat propose donc des phases de test préalable à son utilisation sur le réseau aixois. Les études indépendantes faites sur les biocarburants établissent que ceux élaborés à partir de déchets (dont les HAU) présentent un intérêt vis-à-vis de la réduction des gaz à effet de serre supérieur à ceux élaborés à partir de végétaux². De son côté le candidat annonce que « pour

² « Analyses de Cycle de Vie appliquées aux biocarburants de première génération consommés en France » Ademe février 2010

6 000 000 de kilomètres parcourus, l'économie de CO₂ offerte par le biodiesel HAU est d'environ 1 700 tonnes contre 800 tonnes pour le Diester traditionnel ».

Le candidat s'engage également à former à l'éco-conduite 65 conducteurs par an soit 516 personnes sur huit ans ce qui signifie que les 258 conducteurs de la société dédiée reçoivent deux formations de ce type au cours du contrat. Le candidat annonce pouvoir gagner 6,5% de consommation en fin de convention avec cette mesure, en tenant compte du fait que, en l'absence, la consommation augmente « naturellement », avec l'évolution des motorisations.

Vis-à-vis du dépôt neuf que le candidat propose de construire dans le secteur des Milles, le candidat s'engage à ce que sa conception et son exploitation soient conformes aux normes de « dépôt vert » du groupe Véolia inscrites dans le programme FACE. Le dépôt sera également labellisé « Bâtiment Durable Méditerranéen », ce qui implique des choix constructifs particuliers, mais n'est pas véritablement contraignant.

Parmi les autres mesures intéressantes, on peut citer l'engagement par le candidat à mettre en place son propre Plan de Déplacements d'Entreprise à partir de 2014, comprenant en particulier l'expérimentation d'un service de transport à la demande pour le transport des salariés sur leurs sites d'emploi.

Les autres mesures ont moins de portée que les précédentes :

- Actions de communication auprès du grand public sur la thématique du développement durable
- Mise en place d'indicateurs environnementaux pour faciliter le suivi par la CPA du Plan environnemental de l'entreprise
- Participation à des programmes de recherche conduits par le groupe Véolia sur des véhicules moins polluants

Par ailleurs, la répartition du parc de véhicules par type de motorisation est la suivante (au 01/07):

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Euro III	35	33	28	28	5	0	0	0
Euro IV	38	50	45	45	22	16	7	5
Euro V	68	82	93	93	116	122	122	124
Euro VI	0	0	5	5	28	33	42	42
Electrique	21	21	21	21	21	21	21	21

Kéolis

L'engagement environnemental du candidat s'appuie sur « six axes forts ».

Le plus significatif concerne l'utilisation d'un biocarburant contenant 70% de gasoil et 30% de diester, sur l'ensemble des véhicules circulant sur le réseau. Le diester est un biodiesel à base d'huile végétale, élaboré à partir de Colza, principalement. Son utilisation est ancienne et ses effets de réduction des gaz à effet de serre et des émissions de polluants atmosphériques sont avérés. Le candidat n'indique pas la masse d'équivalent CO₂ que l'utilisation de ce biocarburant permettrait d'économiser par an par rapport à l'utilisation d'un gasoil « normal ».

Toujours en matière de réduction des émissions des gaz à effet de serre, le candidat s'engage également à former 25 conducteurs par an à partir de 2013 (i.e. 175 conducteurs sur sept ans soit

58% du personnel de conduite) à « l'éco-conduite ». Le candidat annonce pouvoir gagner 3% de consommation en fin de convention avec cette mesure.

Vis-à-vis du dépôt neuf que le candidat propose de construire dans le secteur des Milles, le candidat s'engage à utiliser « l'approche Haute Qualité Environnementale » pour sa conception. En outre, il s'engage à obtenir pour ce dépôt le « label vert ». Mais il convient de noter que ce label est interne au groupe Kéolis et qu'il ne vaut pas certification de la norme iso 14001 (système de management environnemental) de laquelle il s'inspire.

Les trois autres « axes forts » ont moins de portée que les précédents :

- Sensibilisation de tous les salariés à l'éco-responsabilité
- Sensibilisation des entreprises implantées sur le territoire à la démarche de Plans de Déplacements d'Entreprise ; mais on notera que le candidat n'évoque pas pour lui-même la mise en place d'un tel plan alors que c'est obligatoire dans les Bouches-du-Rhône pour les entreprises de plus de 250 salariés !
- Mise en place, en option, d'un partenariat avec une centrale de covoiturage

Par ailleurs, la répartition du parc de véhicules par type de motorisation est la suivante (au 31/12) :

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Euro III	0	0	0	0	0	0	0	0
Euro IV	0	0	0	0	0	0	0	0
Euro V	121	149	152	152	123	121	121	121
Euro VI	0	0	0	0	30	32	32	32
Electrique	14	14	14	14	14	14	14	14

3.3. Classement des offres

Classement :

Premier : Autobus Aixois

Second : Kéolis

L'offre des Autobus Aixois apparaît plus intéressante que celle de Kéolis, particulièrement parce qu'elle prévoit l'utilisation d'un biocarburant à base d'huiles usagées aux performances environnementales supérieures, qu'elle est plus volontaire sur la question de l'éco-conduite et qu'elle comprend la certification Iso 26000.

On remarque cependant que la modification des prescriptions sur les âges des véhicules conduit les Autobus Aixois à prévoir un parc où des véhicules EURO III circulent encore jusqu'en 2016, alors qu'ils sont nettement plus polluants que les véhicules de normes supérieures.

4. Fréquence et régularité des services

4.1. Evolution des offres au cours de la négociation

Les négociations n'ont pas conduit les candidats à modifier leurs offres vis-à-vis de la pertinence des outils et démarches permettant d'apprécier la performance du service en termes de fréquence et de régularité.

4.2. Comparaison des offres définitives

Les deux candidats indiquent qu'ils s'appuieront sur le système d'aide à l'exploitation et l'information des voyageurs (SAEIV) que doit fournir la CPA pour apprécier la performance du service en termes de fréquence et de régularité.

Au-delà, les candidats indiquent qu'ils utiliseront cet outil au sein du PC exploitation pour suivre en temps réel l'ensemble des services et adapter leur fonctionnement à d'éventuels aléas ou simplement aux conditions réelles de circulation.

Kéolis propose même de mettre à disposition de la CPA un écran déporté afin que l'Autorité Délégante puisse également bénéficier de ce contrôle de la régularité et de la ponctualité.

4.3. Classement des offres

Classement :

Les deux candidats sont classés **ex-æquo**

Au regard de ce qui précède, il n'est possible départager sur ce sous-critère les candidats dont les offres sont tout à la fois ressemblantes et satisfaisantes.

5. Information des usagers

5.1. Evolution des offres au cours de la négociation

Les négociations n'ont pas conduit les candidats à modifier leurs offres vis-à-vis de la performance en termes d'information des usagers.

5.2. Comparaison des offres définitives

Autobus Aixois

Le plan d'information est décliné en 4 points :

- information de base, destinée à faciliter le déplacement des voyageurs
- information multisupports disponible en différents endroits
- information innovante
- information en situation perturbée

En situation normale, les supports d'informations proposés par le candidat se décomposent en :

- Support papier : plans du réseau (général, poche, Z-card, aux arrêts) améliorés par rapport à l'existant, fiches horaires (générale et passage aux arrêts), guide pratique du voyageurs, guide scolaire, dépliants d'information ciblés (actifs, nouveaux arrivants), dépliants produits (navette, TAD...)...

Ces supports papiers seront disponibles dans l'agence commerciale de la place Jeanne d'Arc, dans l'agence mobile lors d'actions promotionnelles, auprès des points de ventes du réseau et pour certains documents, dans les principaux lieux publics de toutes les communes desservies et à bord des véhicules.

- Support NTIC : un nouveau site Internet comprenant comme principales nouveautés un module de calcul d'itinéraires et une e-boutique, les réseaux sociaux (Twitter et Facebook), l'Internet mobile (Smartphone, i-phone), des flashcodes aux arrêts permettant aux usagers d'obtenir sur leur téléphone portable les horaires de passage des prochains bus, un affichage dynamique dans les tous les véhicules et sur cinq arrêts majeurs (av des Belges)

En situation perturbée, des supports papiers spécifiques sont proposés (affichettes), mais ce sont les supports NTIC qui sont le plus mobilisés pour délivrer les informations en temps réel et en fonction de l'évolution de la perturbation.

Enfin, le candidat prévoit la mise en place d'une centrale de mobilité assurant la réservation des services de transport à la demande et l'accueil téléphonique.

Un budget de 1,1 M€ est consacré à l'information des voyageurs.

Kéolis

Le candidat décrit son plan d'information, distinguant 6 dispositifs :

- l'information de base

Elle comprend les différents plans du réseau : plan général (qui doit être à l'échelle et non anamorphosé), plan détaillé du centre ville et plan schématique (pour les poteaux d'arrêt uniquement), les fiches horaires, les autres informations (tarifs, parc-relais...)

- l'information aux points d'arrêt

Elle comprend en particulier le plan du réseau (général ou schématique), les fiches horaires de chaque ligne, mentionnant l'horaire de passage à cet arrêt et des flashcodes permettant aux usagers d'obtenir sur leur téléphone portable les horaires de passage des prochains bus.

En outre, le candidat prévoit d'équiper les trois arrêts situés de part et d'autre de la Rotonde de deux panneaux d'information dynamique chacun permettant de diffuser, par ex. les délais d'attente.

- l'information dynamique dans les bus

Tous les bus seront équipés du Système d'Information des Voyageurs Luciol®, développé par Kéolis et Navocap qui permettra d'annoncer de façon visuelle et sonore différentes informations, comme la destination du bus, le nom de l'arrêt à venir...

- l'information à domicile

Le candidat s'engage chaque année à distribuer à tous les foyers de l'agglomération un plan et un guide (horaires, tarifs, adresse des dépositaires...). Un nouveau site Internet est également prévu comportant des nouveautés : calcul d'itinéraires, abonnements en ligne, version anglaise, labellisation AccessiWeb.

- l'information dernière génération

Elle comprend la présence du réseau sur Facebook, la mise à disposition de module Widget à installer sur son ordinateur, une application Smartphones, la diffusion d'une Newsletter et l'envoi de SMS.

- l'information en situation perturbée

Pour des situations imprévues, elle se base sur les outils les plus réactifs (SMS, Facebook, Internet, Smartphones) et pour les perturbations annoncées s'y ajoutent des actions d'affichage et le renforcement de l'accueil téléphonique.

De nombreux exemples sont fournis, ainsi que des mises en situation fictives destinées à montrer l'intérêt des solutions proposées.

Enfin, le candidat prévoit la mise en place d'un numéro vert pour l'accueil téléphonique et la réservation des services de transport à la demande.

Un budget de 1,2 M€ est consacré à l'information des voyageurs sur la durée de la DSP.

5.3. Classement des offres

Classement :
Premier : Kéolis
Second : Autobus Aixois

Au regard de ce qui précède, l'offre de Kéolis apparaît plus intéressante que celle des Autobus Aixois car plus complète, comprenant des outils d'informations supplémentaires (widget, distribution annuelle des guides du voyageur).

6. Sécurité des usagers

6.1. Evolution des offres au cours de la négociation

Au cours de la négociation, Kéolis a intégré dans son offre la mise en place d'un système de vidéosurveillance de tous les véhicules.

L'offre des Autobus Aixoïis, qui comprenait déjà cette disposition, n'a pas été modifiée.

6.2. Comparaison des offres définitives

Autobus Aixoïis

Le plan d'actions du candidat pour « pacifier les relations entre le territoire des quartiers traversés et celui des véhicules » repose sur :

- La lutte contre la fraude

Elle passe par la validation systématique à l'entrée, la vidéosurveillance embarquée, le renfort des équipes de contrôle et sûreté.

Celles-ci sont supervisées par un responsable contrôle et sûreté (poste nouvellement créé) et se composent de 11 contrôleurs plus 6 conducteurs en service partagé affectés du rôle de vérificateur. Deux types d'interventions sont prévues : légères et régulières ou « coup de poing » et occasionnelles. Le taux de contrôle minimum est de 3,5% et le candidat se fixe comme objectif d'atteindre un taux de fraude de 7% en 2019.

- La formation des contrôleurs et des conducteurs, en particulier à la gestion des conflits
- Des actions de prévention et de civisme dans les quartiers
- La mise en place de partenariats avec la police nationale, la police municipale et le Conseil Local de Sécurité et de Prévention de la Délinquance.

Kéolis

L'offre du candidat en matière de sécurité des usagers s'articule autour de trois grands « fondamentaux » :

- prévention
- médiation
- dissuasion

Dans ce cadre, des partenariats sont noués avec la Police Municipale et la Police Nationale devant permettre, par exemple, la sécurisation des arrêts aux heures de pointes en endroits sensibles, le libre accès aux véhicules, l'intervention pour faciliter la circulation des bus, la verbalisation des voitures en stationnement gênant, une aide pour faire appliquer la réglementation, etc.

De plus, Kéolis propose de participer au Conseil Intercommunal de Sécurité et de Prévention de la Délinquance.

Vis-à-vis de la dissuasion, le candidat compte sur le dispositif de vidéosurveillance embarqué et l'action des huit contrôleurs présents en permanence sur le terrain. Il se fixe comme objectif un taux de contrôle de 4% et un taux de fraude (en fin de convention) de 7%.

Ces actions de contrôles auront des effets dissuasifs, répressifs mais également pédagogiques. A titre d'exemple, le candidat prévoit d'appliquer une mesure originale en cas de fraude : proposer au contrevenant de souscrire un abonnement mensuel à 24 € plutôt que de payer l'amende forfaitaire à 27 €, et faire ainsi d'un fraudeur un abonné !

Un tableau de suivi des incidents est proposé dans le cadre de l'observatoire de la sécurité qui sera mis en place qui distinguera :

- Les incidents au préjudice du personnel
- Les incidents au préjudice de la clientèle
- Le vandalisme
- La fraude et le contrôle

En complément, le candidat prévoit la création d'un Comité de Sécurité piloté par le directeur général de la société dédiée, et composé de représentant du personnel dont le rôle sera d'analyser les problèmes d'insécurité et de faire des propositions pour y remédier. Sur ce point, le candidat estime que la plus grande transparence en interne et avec l'Autorité délégante est impérative. Parmi les solutions évoquées pour limiter le sentiment d'insécurité, figure la maîtrise de l'espace aux points d'arrêt pour éviter la dégradation de ces équipements qui enclenche bien souvent un processus de déconsidération de la part des usagers de l'offre de transport, alimentant à son tour les incivilités.

Parallèlement à la prévention des incidents, Kéolis compte également développer une politique de prévention des accidents, reposant sur la formation initiale spécifique des conducteurs, des audits de conduite, les audits des accidents lorsqu'il s'en produit et la communication en interne et en externe sur les principales causes des accidents et comment les éviter.

6.3. Classement des offres

Classement :**Premier : Kéolis****Second : Autobus Aixois**

Au regard de ce qui précède, l'offre de Kéolis apparaît plus intéressante que celle des Autobus Aixois car davantage réactive, affichant la volonté de proposer des solutions pour remédier aux problèmes d'insécurité qui dépassent le simple contrôle de la fraude, notamment les actions de contrôle pédagogique et la prévention situationnelle (arrêts).

7. Maintenance des matériels roulants

7.1. Evolution des offres au cours de la négociation

Les négociations n'ont pas conduit les candidats à modifier leurs offres vis-à-vis de la performance en termes de maintenance des matériels roulants.

7.2. Comparaison des offres définitives

Autobus Aixois

L'entretien et la maintenance des véhicules achetés par le candidat sont effectués par les salariés du candidat dans les ateliers des deux dépôts projetés, mais les réparations sont sous-traitées, ainsi que les pneumatiques. Les réparations de carrosserie et les opérations de peintures sont effectuées dans l'atelier carrosserie peinture Véolia Transport d'Eguilles.

Les équipes d'ateliers sont encadrées par 2 chefs d'équipes et comprennent 5 mécaniciens/électromécaniciens et 1,5 agents de maintenance. Ramené au parc constitué de 130 véhicules (hors sous-traitants et y compris réserves), le ratio est d'une personne pour 15,3 véhicules.

L'activité bénéficie d'une gestion de la maintenance assistée par ordinateur.

L'entretien préventif est assuré selon trois niveaux, tous les 10 000 Km, tous les 20 000 Km et tous les 80 000 Km.

La procédure de signalement des pannes et des incidents est des plus classiques.

Kéolis

Le candidat loue l'ensemble de son parc de véhicules en location longue durée. Cependant, l'entretien et la maintenance des véhicules sont effectués par ses propres salariés dans les ateliers des deux dépôts projetés ; les réparations sont sous-traitées, y compris la carrosserie, ainsi que les pneumatiques.

Les équipes d'ateliers sont encadrées par 2 chefs d'équipes et comprennent 4 mécaniciens et 1 carrossier. Ramené au parc constitué de 134 véhicules (hors sous-traitant), le ratio est d'une personne pour 19,1 véhicules.

L'écart avec les Autobus Aixois, au niveau de ce ratio, s'explique par le fait que les véhicules utilisés par Kéolis sont bien plus récents et nécessitent nettement moins de maintenance. En effet, au démarrage de la DSP tous les véhicules proposés par Kéolis sont neufs tandis que dans l'offre des Autobus Aixois il ne s'agit que 37% du parc.

De ce fait, l'âge moyen du parc du Kéolis est systématiquement plus faible que celui des Autobus Aixois, comme l'indique le tableau suivant :

Age moyen	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Autobus Aixois	3,28	3,26	3,71	4,61	4,03	4,58	5,07	5,94
Kéolis	0,00	0,89	1,86	2,86	2,98	3,83	4,78	5,78

NB : l'âge moyen du parc des Autobus Aixois est calculé au 01 juillet de chaque année et celui de Kéolis au 01 janvier.

L'activité bénéficie d'une gestion de la maintenance assistée par ordinateur.

L'entretien préventif est assuré selon trois niveaux, tous les 10 000 Km, tous les 20 000 Km et tous les 80 000 Km.

La procédure de signalement des pannes et des incidents est des plus classiques.

7.3. Classement des offres

Classement :

Les deux candidats sont classés ex-æquo
--

Au regard de ce qui précède, il n'est pas possible de départager les candidats sur ce sous-critère car leurs offres sont tout à la fois ressemblantes et satisfaisantes.

8. Formation du personnel

8.1. Evolution des offres au cours de la négociation

Les négociations n'ont pas conduit les candidats à modifier leurs offres vis-à-vis de formation du personnel.

8.2. Comparaison des offres définitives

Autobus Aixois

Le plan de formation du candidat est très orienté sur le respect de l'environnement et la sécurité. Organisées pour la plupart sur le « Campus Véolia » installé à La Ciotat, les séances de formation concernent l'ensemble des salariés de la société dédiée ; rien n'est dit concernant la formation du personnel des sociétés sous-traitantes.

Un effort particulier est porté sur la première année d'exploitation, avec notamment un module « Valid'action » dispensé aux conducteurs pour développer leur compétences relationnelles et favoriser la Validation Systématique à l'Entrée (objectif : réduction de la fraude).

Le budget alloué par le candidat à la formation est d'environ 1,90 M€, soit 237 400 €/an, soit un « taux d'effort » (budget alloué à la formation ramené à l'assiette de cotisation obligatoire) de 2,94%.

Kéolis

Le candidat décrit son plan de formation, très orienté sur le service à la clientèle. Les sessions de FCO (Formation Continue Obligatoire) sont organisées à l'aide d'un outil multimédia interactif, baptisé Mediaways présenté comme unique en France. Les formations sont dispensées par l'Institut Kéolis de formation.

Tout le personnel de la société dédiée est concerné par la formation, des conducteurs aux managers.

Le budget alloué par le candidat à la formation est d'environ 1,49 M€, soit 186 200 €/an, soit un « taux d'effort » (budget alloué à la formation ramené à l'assiette de cotisation obligatoire) de 2,16%.

8.3. Classement des offres

Classement :**Premier : Autobus Aixois****Second : Kéolis**

Alors que les candidats sont très proches dans la description des actions de formation auxquelles ils s'engagent, les Autobus Aixois se distinguent avec un taux d'effort supérieur à celui de Kéolis.

SYNTHESE ET PROPOSITION DE CHOIX DU DELEGATAIRE

Le classement des offres des deux candidats selon chacun des critères indiqués dans le règlement de consultation est indiqué dans le tableau ci-dessous :

	Autobus Aixois	Kéolis
Critères financiers		1 ^{er}
Moindre recours aux deniers publics		1 ^{er}
Cohérence et pertinence du compte d'exploitation	ex-æquo	ex-æquo
Critères techniques	ex-æquo	ex-æquo
Restructuration du réseau de bus	ex-æquo	ex-æquo
Politique commerciale et marketing	ex-æquo	ex-æquo
Performance environnementale	1 ^{er}	
Fréquence et régularité des services	ex-æquo	ex-æquo
Information des usagers		1 ^{er}
Sécurité des usagers		1 ^{er}
Maintenance des matériels roulants	ex-æquo	ex-æquo
Formation du personnel	1 ^{er}	

Vis-à-vis des critères financiers, classés en première position dans l'ordre hiérarchique, l'offre de Kéolis est meilleure que celle des Autobus Aixois en ce qu'elle permet un moindre recours aux deniers publics.

Hors CET et TS, charges supportées par la Communauté du Pays d'Aix à l'euro-l'euro, le coût global pour la Communauté est de 24 182 k€ dans l'offre des Autobus Aixois en moyenne annuelle pour 22 967 k€ dans l'offre de Kéolis.

L'écart s'élève à 1 215 k€ par an en moyenne annuelle, soit 9 720 k€ sur la durée du contrat.

Vis-à-vis des critères techniques, sans pondération des sous critères, les offres apparaissent équivalentes. Elles sont classées ex-æquo sur les sous-critères relatifs à la restructuration du réseau de bus, la politique commerciale et le marketing, les outils permettant de mesurer la fréquence et la régularité des services et la maintenance des matériels roulants.

L'offre des Autobus Aixois est supérieure sur les sous-critères relatifs aux performances environnementales et la formation du personnel, mais celle de Kéolis est supérieure sur les sous-critères relatifs à l'information et la sécurité des usagers.

Au regard de ce qui précède, le choix du délégataire doit se porter sur Kéolis qui présente la meilleure offre financière et une offre technique globalement équivalente à celle des Autobus Aixois.

INDEX

INTRODUCTION	2
1. RAPPEL DES ETAPES DE LA PROCEDURE.....	2
2. LES NEGOCIATIONS	2
3. LES CRITERES DE JUGEMENT DES OFFRES	3
CRITERES FINANCIERS.....	4
1. EVOLUTION DES OFFRES AU COURS DE LA NEGOCIATION	4
1.1. Evolution de l'offre financière du candidat AUTOBUS ALXOIS.....	4
1.2. Evolution de l'offre financière du candidat KEOLIS	9
2. COMPARAISON DES OFFRES DEFINITIVES.....	14
2.1. Présentation des comptes d'exploitation prévisionnels.....	14
2.2. Contribution financière forfaitaire et coût global pour l'AO.....	18
3. CLASSEMENT DES OFFRES	25
3.1. Moindre recours aux deniers publics	25
3.2. Cohérence et pertinence du compte d'exploitation prévisionnel.....	25
CRITERES TECHNIQUES	26
1. RESTRUCTURATION DU RESEAU DE BUS.....	26
1.1. Evolution des offres au cours de la négociation.....	26
1.2. Comparaison des offres définitives.....	26
1.3. Classement des offres	34
2. POLITIQUE COMMERCIALE & MARKETING	35
2.1. Evolution des offres au cours de la négociation.....	35
2.2. Comparaison des offres définitives.....	35
2.3. Classement des offres	37
3. PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE	38
3.1. Evolution des offres au cours de la négociation.....	38
3.2. Comparaison des offres définitives.....	38
3.3. Classement des offres	40
4. FREQUENCE ET REGULARITE DES SERVICES	41
4.1. Evolution des offres au cours de la négociation.....	41
4.2. Comparaison des offres définitives.....	41
4.3. Classement des offres	41
5. INFORMATION DES USAGERS.....	42
5.1. Evolution des offres au cours de la négociation.....	42
5.2. Comparaison des offres définitives.....	42
5.3. Classement des offres	43
6. SECURITE DES USAGERS	44
6.1. Evolution des offres au cours de la négociation.....	44
6.2. Comparaison des offres définitives.....	44
6.3. Classement des offres	45
7. MAINTENANCE DES MATERIELS ROULANTS	46
7.1. Evolution des offres au cours de la négociation.....	46
7.2. Comparaison des offres définitives.....	46
7.3. Classement des offres	47
8. FORMATION DU PERSONNEL	48
8.1. Evolution des offres au cours de la négociation.....	48
8.2. Comparaison des offres définitives.....	48
8.3. Classement des offres	48
SYNTHESE ET PROPOSITION DE CHOIX DU DELEGATAIRE	49

Délégation de service public Aix-en-Bus
Présentation de l'économie générale du contrat

→ Objet et périmètre de la délégation de service public

La délégation de service public envisagée a pour objet de confier au DELEGATAIRE, à l'intérieur du périmètre des transports urbains de la Communauté du Pays d'Aix (l'AUTORITE DELEGANTE), la gestion déléguée du réseau Aix-en-Bus.

Plus précisément, le champ de la délégation de service public correspond aux services existants suivants :

- Les lignes du réseau Aix-en-Bus ;
- Les services à la demande Proxibus ;
- Les navettes électriques Diablines ;
- La ligne régulière Venelles-Aix ;
- La ligne régulière Eguilles – Aix ;
- Les services réservés aux scolaires des quartiers suivants : Luynes, les Milles, la Duranne Puyricard et les Granettes ;
- la gestion et l'exploitation des parcs-relais Krypton, Route des Alpes et Hauts-de-Brunet.

Par ailleurs, le Déléataire sera aussi en charge du gardiennage et de l'exploitation du parc relais Malacrida et de l'extension du parc relais le Krypton, lorsque la construction de ceux-ci sera achevée.

Le périmètre géographique de la délégation de service public comprend ainsi les communes d'Aix-en-Provence, Le Tholonet, Saint Marc-Jaumegarde, Venelles et Eguilles, soit un territoire de 274 km².

→ Missions confiées au DELEGATAIRE

Le DELEGATAIRE se voit confier par l'AUTORITE DELEGANTE une mission de gestion du réseau de transport public et de parcs relais. Cette mission est entendue au sens large : il est responsable de la maintenance, de l'organisation, de la production et de la commercialisation des services.

Le DELEGATAIRE est notamment responsable de l'exécution des obligations suivantes :

- fourniture, entretien et maintenance des véhicules de transports publics ;
- conduite de ces véhicules par des personnels dûment qualifiés et formés à l'accueil des usagers, notamment des usagers à mobilité réduite ;
- gestion des espèces ; le DELEGATAIRE encaisse les recettes générées par la fréquentation du réseau (produits de la vente des titres de transport et des abonnements) ;
- financement et construction de deux dépôts destinés à accueillir tous les matériels roulants et les bureaux nécessaires à l'exploitation des services ;
- reprise de tous les contrats de travail des personnels du DELEGATAIRE sortant affectés à l'exécution des services de la délégation de service public AIX-EN-BUS.

→ Durée de la délégation de service public

La convention de délégation de service public est conclue à compter du 1^{er} janvier 2012 et jusqu'au 31 décembre 2019, soit pour une durée de 8 ans. Elle n'est pas susceptible d'être reconduite.

→ Principales caractéristiques du réseau de bus

Le nouveau réseau sera mis progressivement en place jusqu'en septembre 2013. A compter de cette date, le nouveau réseau de transport collectif urbain Aix-en-Bus sera composé de 26 lignes régulières (dont trois lignes de microbus électriques), 10 lignes spécifiquement scolaires et 13 lignes de transport à la demande.

Le kilométrage commercial annuel sera de 6 395 000 Km/an environ et le réseau sera exploité par 166 véhicules.

Les prévisions de fréquentation annuelle sont les suivantes :

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Nombre de voyages	18 033 911	19 141 272	19 997 644	20 430 828	20 705 639	20 931 671	21 190 641	21 488 950

→ Mécanisme financier

Le DELEGATAIRE exécute le service à ses risques et périls, qu'il s'agisse des recettes ou des charges.

En contrepartie de l'exploitation du service, le DELEGATAIRE perçoit les recettes du service ainsi qu'une contribution financière globale et forfaitaire de l'AUTORITE DELEGANTE.

La contribution est déterminée annuellement par la différence entre le montant total des dépenses forfaitaires et les engagements contractuels pris par le délégataire sur les recettes. Les dépenses forfaitaires n'incluent pas la CET et la taxe sur les salaires ; ces charges sont supportées à l'euro-l'euro par l'AUTORITE DELEGANTE.

La contribution forfaitaire est d'environ 22 013 k€/an en moyenne sur les huit années de la convention :

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Montant de la CF (k€)	20 903	22 027	23 015	22 540	22 261	22 004	21 806	21 551

Une indexation annuelle des dépenses forfaitaires est réalisée à partir de la formule suivante :

$$R = 0,10 + [0,0790] G / Go + [0,0756] M / Mo + [0,1174] P / Po + [0,0179] R / Ro + [0,6101] S / So$$

Les indices retenus pour les formules sont les suivants :

- E = Indice Energie, identifiant INSEE 1570284
- G = Indice Gazole, identifiant INSEE 641310
- M = Indice Autobus et Autocars, identifiant INSEE 1559272
- P = Indice Services, identifiant INSEE 0641339
- R = Indice Entretien et réparation, identifiant INSEE 0638814
- S = Indice Salaires Transports, identifiant INSEE 1567433

La contribution financière versée par l'AUTORITE DELEGANTE n'est pas soumise à la TVA.

L'AUTORITE DELEGANTE arrête les tarifs applicables. Une rencontre des parties est prévue en cas de modification de la grille tarifaire.

L'insuffisance de recettes liée aux tarifs sociaux réduits décidés par l'AUTORITE DELEGANTE est compensée pour chaque titre réduit délivré à hauteur de la différence entre le tarif réduit et le tarif sans réduction. La compensation est réalisée dans les mêmes conditions pour les titres gratuits, soit à hauteur du tarif du titre mensuel ou annuel sans réduction. Le calcul de la compensation tarifaire est réalisé dans la limite du montant prévisionnel

Les compensations sont soumises à la TVA.

Dans le cas où les recettes effectivement perçues par le DELEGATAIRE l'année n seraient supérieures à leur montant prévisionnel, l'AUTORITE DELEGANTE perçoit un intéressement correspondant à 50% de l'écart.

En cas de modification du service impliquant une variation de l'offre kilométrique :

- Aucun impact financier n'est pris en compte sous le seuil de 1% de kilomètres commerciaux ;
- Des coûts kilométriques sont définis contractuellement en cas de variation entre 1 et 3% de kilomètres commerciaux ;
- Au-delà de 3% de kilomètres commerciaux, les parties se rencontrent.

Les biens mis à disposition par l'AUTORITE DELEGANTE en début de contrat, ainsi que les dépôts construits par le délégataire, sont remis à l'AUTORITE DELEGANTE gratuitement à l'échéance normale du contrat.

COMMUNAUTE DU PAYS D'AIX

CONVENTION DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC AYANT POUR OBJET
L'EXPLOITATION DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC AIX EN BUS
ET L'EXPLOITATION ET LE GARDIENNAGE DE PARCS RELAIS

ENTRE :

La Communauté du Pays d'Aix, dont le siège est situé 8 Place Jeanne d'Arc – 13626 Aix-en-Provence Cedex 1, représentée par sa Présidente en exercice, dûment habilitée en vertu d'une délibération en date du [A COMPLETER] rendue exécutoire par sa transmission en sous-préfecture d'Aix-en-Provence le [A COMPLETER],

Ci-après dénommée L'AUTORITE DELEGANTE,

D'UNE PART

ET

La société Keolis Pays d'Aix,
Société à Responsabilité au capital de 10 000 Euros
Ayant son siège social au [A COMPLETER]
Immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de [A COMPLETER] sous le numéro [A COMPLETER]
Représentée par Frédéric RABIER, dûment habilité aux fins des présentes

Ci-après dénommée LE DELEGATAIRE

D'AUTRE PART,

PREAMBULE	4
TITRE I - OBJET ET DUREE DE LA CONVENTION	5
ARTICLE 1 : OBJET	5
ARTICLE 2 : DUREE DE LA CONVENTION.....	6
TITRE II - DROITS ET OBLIGATIONS DE L'AUTORITE DELEGANTE.....	7
ARTICLE 3 : PREROGATIVES	7
ARTICLE 4 : DROIT DE MODIFICATION DES CARACTERISTIQUES DES SERVICES	7
ARTICLE 5 : DROIT DE CONTROLE DES CARACTERISTIQUES DES SERVICES	8
ARTICLE 6 : DROIT DE CONTROLE DES DOCUMENTS.....	9
ARTICLE 7 : ENVIRONNEMENT DES TRANSPORTS PUBLICS.....	9
ARTICLE 8 : RESPONSABILITE DE L'AUTORITE DELEGANTE	10
TITRE III – DROITS ET OBLIGATIONS DU DELEGATAIRE	11
ARTICLE 9 : MISSIONS ET POUVOIRS	11
ARTICLE 10 : EXPLOITATION DU RESEAU DE TRANSPORT.....	13
ARTICLE 11 : EXPLOITATION DES PARCS-RELAIS	16
ARTICLE 12 : PERSONNEL.....	20
ARTICLE 13 : DROITS ET OBLIGATIONS LIES A LA MODIFICATION DES CARACTERISTIQUES DES SERVICES	21
ARTICLE 14 : SOUS-TRAITANCE.....	23
ARTICLE 15 : SUBDELEGATION.....	25
ARTICLE 16 : ENTRETIEN DU MATERIEL ET DES INSTALLATIONS	25
ARTICLE 17 : EXECUTION DES SERVICES.....	26
ARTICLE 18 : CONTINUITE DU SERVICE PUBLIC ET SAUVEGARDE DE LA SECURITE.....	26
ARTICLE 19 : COMPTES RENDUS A L'AUTORITE DELEGANTE	29
ARTICLE 20 : OBLIGATION D'INFORMATION DE L'AUTORITE DELEGANTE SUR LES DYSFONCTIONNEMENTS.....	30
ARTICLE 21 : POLITIQUE COMMERCIALE ET MARKETING.....	30
ARTICLE 22 : DEMARCHE QUALITE	31
ARTICLE 23 : PROTECTION DES DONNEES PERSONNELLES	32
ARTICLE 24 : RESPONSABILITE DU DELEGATAIRE	32
ARTICLE 25 : GARANTIES	33
ARTICLE 26 : ASSURANCES	34
TITRE IV – REGIME DES BIENS.....	36
ARTICLE 27 : BIENS MIS A LA DISPOSITION DU DELEGATAIRE.....	36
ARTICLE 28 : BIENS FOURNIS PAR LE DELEGATAIRE.....	38
ARTICLE 29 : SUIVI DES INVESTISSEMENTS AU TITRE DU MATERIEL ROULANT	40

TITRE V – REGIME FINANCIER.....	41
ARTICLE 30 : PRINCIPES GENERAUX.....	41
ARTICLE 31 : LES RECETTES	41
ARTICLE 32 : LE COUT DE PRODUCTION DU RESEAU.....	43
ARTICLE 33 : ENTREE EN VIGUEUR DE LA CONVENTION	44
ARTICLE 34 : DETERMINATION DE LA CONTRIBUTION FINANCIERE FORFAITAIRE.....	44
ARTICLE 35 : CALENDRIER D'INDEXATION DES DEPENSES FORFAITAIRES.....	45
ARTICLE 36 : FORMULE D'INDEXATION DES DEPENSES FORFAITAIRES	46
ARTICLE 37 : TARIFS	47
ARTICLE 38 : INTERESSEMENT DES PARTIES.....	48
ARTICLE 39 : MODALITES DE REGLEMENT	49
TITRE VI : REGIME FISCAL	50
ARTICLE 40 : TVA.....	50
ARTICLE 41 : PRISE EN CHARGE DES IMPOTS ET TAXES	50
ARTICLE 42 : TRANSFERT DE LA TVA	50
ARTICLE 43 : CONTRIBUTION ECONOMIQUE TERRITORIALE	52
ARTICLE 44 : TAXE SUR LES SALAIRES	53
TITRE VII – PENALITES ET SANCTIONS.....	54
ARTICLE 45 : MONTANT DES PENALITES	54
TITRE VIII – RESILIATION, DECHEANCE ET EXPIRATION DE LA CONVENTION	55
ARTICLE 46 : CONDITIONS DE RESILIATION	55
ARTICLE 47 : RESILIATION POUR FAUTE	56
ARTICLE 48 : EXPIRATION DE LA CONVENTION	57
TITRE IX – CLAUSES DIVERSES.....	58
ARTICLE 49 : PROCEDURE DE CONCILIATION EN CAS DE LITIGES.....	58
ARTICLE 50 : FRAIS D'ENREGISTREMENT ET DE PUBLICATION.....	58
ARTICLE 51 : CLAUSE D'ADAPTATION ET DE RENCONTRE.....	59
ARTICLE 52 : ELECTION DE DOMICILE	60
LISTE DES ANNEXES A LA CONVENTION DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC	61

PREAMBULE

Depuis le 1^{er} janvier 2001, en application de la loi du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale, la COMMUNAUTE DU PAYS D'AIX est Autorité Délégante de Transports Urbains (ci-après l'« AUTORITE DELEGANTE »).

En application des dispositions des articles L. 1411-1 et suivants et R. 1411-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales, l'AUTORITE DELEGANTE a mis en œuvre une procédure de publicité et de mise en concurrence en vue de déléguer l'exploitation du réseau de transport public urbain AIX-EN-BUS à compter du 1^{er} janvier 2012.

Au terme de la procédure prévue par les dispositions visées ci-dessus, l'assemblée délibérante de la COMMUNAUTE DU PAYS D'AIX a désigné, par délibération en date du [A compléter], Keolis SA attributaire du présent contrat et a autorisé la Présidente de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix à signer ce contrat avec la filiale exploitante dédiée, Keolis Pays d'Aix., que Keolis SA s'est obligée à constituer par application des stipulations de l'article 5 du Règlement de consultation.

Keolis Pays d'Aix (ci-après le « DELEGATAIRE ») est par conséquent signataire de la présente convention de délégation de service public et ses annexes et se trouve subrogée en sa qualité de DELEGATAIRE, dans tous les droits et obligations de Keolis SA, pour exploiter le réseau de transport public urbain AIX-EN-BUS à compter du 1^{er} janvier 2012.

Ces documents contractuels ont été établis selon les principes suivants :

1. La politique des transports est définie et décidée par l'AUTORITE DELEGANTE et mise en œuvre par le DELEGATAIRE ;
2. La structure et le niveau des tarifs sont arrêtés par l'AUTORITE DELEGANTE, éventuellement sur proposition du DELEGATAIRE;
3. Les investissements sont réalisés par le DELEGATAIRE ;
4. Le réseau est adapté à l'évolution des besoins de la population ;
5. Le DELEGATAIRE a l'obligation, d'une part, de maîtriser les coûts d'exploitation et, d'autre part, d'améliorer la fréquentation du réseau et d'augmenter les recettes du réseau ;
6. Une politique de transparence doit être assurée entre l'AUTORITE DELEGANTE et le DELEGATAIRE;
7. L'AUTORITE DELEGANTE doit être informée par le DELEGATAIRE sur les conditions d'exploitation et sur la fréquentation du réseau ;
8. L'efficacité et la qualité, notamment environnementale sont recherchées lors de l'exploitation du réseau par le DELEGATAIRE.

TITRE I - OBJET ET DUREE DE LA CONVENTION

ARTICLE 1 : OBJET

1.1 - L'AUTORITE DELEGANTE confie au DELEGATAIRE, à l'intérieur du périmètre des transports urbains de la COMMUNAUTE DU PAYS D'AIX (ci-après le « PTU »), la gestion déléguée du réseau AIX-EN-BUS dont la consistance et les modalités d'exploitation sont précisées dans le titre III de la présente convention.

Le périmètre géographique de la délégation de service public comprend les communes d'Aix-en-Provence, Le Tholonet, Saint Marc-Jaumegarde, Venelles et Eguilles, soit un territoire de 274 km².

Entrent dans le champ de la DSP tous les services de transports urbains de la compétence de la COMMUNAUTE DU PAYS D'AIX effectués entièrement à l'intérieur du périmètre géographique de la DSP.

A titre d'exception, les services suivants ne sont pas compris dans le champ de la DSP :

- Les circuits spécifiques scolaires de Venelles et Eguilles, qui continueront à être exécutés sous la forme d'un ou plusieurs marchés publics ;
- Les services réservés aux personnes à mobilité réduite qui, pour le moment et uniquement sur la commune d'Aix, sont exploités, sous le nom commercial « Accessibus », sous la forme d'un marché public expirant en 2016 ;
- L'accès à la gare TGV d'Aix-en-Provence, qui continuera à être assuré depuis le périmètre géographique de la DSP par la ligne du Conseil Général reliant l'aéroport de Marseille-Provence, la gare TGV d'Aix et la gare routière d'AIX.

En définitive, le champ de la DSP correspond aux services existants suivants :

- Les lignes du réseau Aix-en-Bus ;
- Les services à la demande Proxibus ;
- Les navettes électriques Diablines ;
- La ligne régulière Venelles-Aix ;
- La ligne régulière Eguilles – Aix ;
- Les services réservés aux scolaires des quartiers suivants : Luynes, les Milles, la Duranne Puyricard et les Granettes ;
- la gestion et l'exploitation des parcs-relais Krypton, Route des Alpes et Hauts-de-Brunet.

Dans ce cadre, les réseaux et les parcs relais indiqués, dont l'exploitation fait, à la date du 1^{er} janvier 2012, l'objet de marchés publics séparés de la présente délégation de service public, seront intégrés dans la présente délégation de service public à la date d'expiration des marchés qui en régissent l'exploitation.

Par ailleurs, le DELEGATAIRE sera aussi en charge du gardiennage et de l'exploitation du parc relais Malacrida et de l'extension du parc relais le Krypton, lorsque la construction de ceux-ci sera achevée.

Dans ce qui suit, on dénomme le futur réseau de transport en commun qui sera mis en place sur le périmètre géographique de la DSP le « réseau délégué ».

1.2 - La nouvelle configuration du « réseau délégué » fait l'objet d'une mise en œuvre au plus tard dans les six mois suivant la notification de la présente convention, selon une programmation déterminée à l'annexe 33 de la présente convention.

Dans l'attente de la mise en œuvre du nouveau réseau, le DELEGATAIRE exploite le réseau tel qu'il est constitué à la date du dernier jour de l'exécution de la précédente délégation de service public.

1.3 – En contrepartie des sujétions en termes de desserte, d'ouverture et de tarifs que l'AUTORITE DELEGANTE impose au DELEGATAIRE et compte tenu de l'importance des charges du service, l'AUTORITE DELEGANTE verse à ce dernier une contribution financière forfaitaire dans les conditions fixées à l'article 34 de la présente convention.

1.4 - Enfin, l'AUTORITE DELEGANTE se réserve le droit de conclure elle-même ou de mandater le DELEGATAIRE en vue de conclure, dans des conditions qu'elle définira et dans le respect des règles de la commande publique, avec des transporteurs régulièrement autorisés à effectuer du trafic local à l'intérieur du périmètre géographique de la délégation, tout contrat ayant pour objet l'amélioration de la desserte des populations situées à l'intérieur du périmètre géographique de la délégation.

L'AUTORITE DELEGANTE s'oblige à informer le DELEGATAIRE préalablement à la signature de tout contrat avec des transporteurs.

Il est précisé que ces contrats ont pour objet des liaisons différentes de celles prévues par la présente délégation de service public.

Le DELEGATAIRE peut alors faire part à l'AUTORITE DELEGANTE des éventuelles conséquences techniques, commerciales et financières de ce projet sur le fonctionnement du service objet de la présente convention. Les parties se rencontreront, conformément aux dispositions de l'article 51 de la présente convention.

ARTICLE 2 : DUREE DE LA CONVENTION

2.1 - La présente convention est conclue pour une durée de 8 ans, soit à compter du 1^{er} janvier 2012 et jusqu'au 31 décembre 2019, sous réserve des dispositions du titre VIII de la présente convention.

2.2 - Les exercices comptables seront pris en compte sur la période allant du 1^{er} janvier de l'année n au 31 décembre de l'année n. Le premier exercice couvre la période du 1^{er} janvier 2012 au 31 décembre 2012.

2.3 - La présente convention n'est pas susceptible d'être reconduite. Les parties ne peuvent prétendre à aucune indemnité résultant de la non reconduction de la convention.

TITRE II - DROITS ET OBLIGATIONS DE L'AUTORITE DELEGANTE

ARTICLE 3 : PREROGATIVES

L'AUTORITE DELEGANTE :

- définit la politique générale concernant le transport collectif urbain et les autres services de transport, en ce compris les parcs relais, à l'intérieur du PTU ;
- fixe notamment le niveau de qualité de service ;
- arrête, après avoir recueilli les propositions du DELEGATAIRE, les mesures à prendre et les services à offrir pour répondre aux besoins de déplacements dans le PTU, le programme de développement du réseau, les tarifs à percevoir auprès de la clientèle ;
- s'assure que les véhicules affectés au réseau sont accessibles aux personnes à mobilité réduite ;
- verse au DELEGATAIRE une contribution financière forfaitaire, conformément aux stipulations de la présente convention ;
- contrôle la conformité de la gestion du DELEGATAIRE à la politique qu'elle a définie et obtient à cet effet du DELEGATAIRE tous les renseignements techniques, financiers et commerciaux qu'elle considère nécessaires à l'exercice de ce contrôle ;
- est informée et contrôle la nature des moyens mis en œuvre par le DELEGATAIRE pour exploiter le réseau ;
- est informée et contrôle, notamment dans le cadre du rapport annuel du DELEGATAIRE, les conditions financières réelles d'exploitation et de gestion du réseau et obtient tous les éléments justificatifs à sa demande ;
- contrôle le respect par le DELEGATAIRE des dispositions de la convention et de ses annexes.

ARTICLE 4 : DROIT DE MODIFICATION DES CARACTERISTIQUES DES SERVICES

4.1 – Eu égard au principe d'adaptation et de mutabilité du service public, l'AUTORITE DELEGANTE peut décider de toutes modifications relatives à la consistance des services et à leurs modalités d'exploitation, dans les conditions définies à l'article 13 de la présente convention.

En conséquence, le DELEGATAIRE doit mettre en œuvre toutes les modifications à la consistance des services qui lui seraient demandées par l'AUTORITE DELEGANTE, dans les conditions définies à l'article 13 de la présente convention.

4.2 - A la demande expresse de l'AUTORITE DELEGANTE ou sur proposition du DELEGATAIRE, les parcs relais pourront être ouverts hors plage horaire et certains dimanches et jours fériés, pour des événements occasionnels de dimension communautaire et/ou de prestige, dans les conditions définies à l'article 13 de la présente convention.

ARTICLE 5 : DROIT DE CONTROLE DES CARACTERISTIQUES DES SERVICES

L'AUTORITE DELEGANTE pourra procéder à tout moment au contrôle de la conformité des services fournis par le DELEGATAIRE avec les dispositions des documents contractuels de la présente délégation de service public.

A cette fin, des vérifications pourront être opérées à bord des véhicules, dans les parcs relais et points de vente mis en places par le DELEGATAIRE par les personnes mandatées à cet effet par l'AUTORITE DELEGANTE et par tous moyens à sa convenance.

La mesure des kilométrages des lignes pourra être faite contradictoirement entre un représentant de l'AUTORITE DELEGANTE et un représentant du DELEGATAIRE.

Par ailleurs, dans le compte-rendu annuel d'activité, le délégataire communiquera le kilométrage réel parcouru par le parc affecté au réseau qui fait l'objet de cette convention. Tout écart entre le kilométrage théorique et le kilométrage réel devra être justifié par le DELEGATAIRE. L'AUTORITE DELEGANTE se réserve le droit d'effectuer, à tout moment, des contre-mesures, effectuées par elle-même, ou à dire d'expert. »

En outre, l'AUTORITE DELEGANTE se réserve le droit de faire procéder par un expert agréé, au contrôle du bon état des installations et du matériel nécessaires à l'exploitation des services. En cas de constat d'insuffisance d'entretien ou de non-conformité des installations et/ou du matériel au regard des dispositions des documents contractuels de la présente délégation de service public et/ou des dispositions législatives, réglementaires et jurisprudentielles en vigueur, l'AUTORITE DELEGANTE peut mettre en demeure le DELEGATAIRE d'y remédier dans le délai fixé dans le cadre de l'expertise.

Dans l'hypothèse où le DELEGATAIRE n'effectue pas la remise en état des installations et/ou du matériel dans le délai imparti, l'AUTORITE DELEGANTE se réserve la possibilité de faire assurer, aux frais du DELEGATAIRE, la remise en état des installations et du matériel. Elle peut aussi appliquer au DELEGATAIRE les pénalités de retard prévues à l'article 45 de la présente convention.

En outre, en cas de constat d'insuffisance d'entretien ou de non-conformité des installations et/ou du matériel roulant nécessaires à l'exploitation des services, les frais d'expertise sont facturés par l'AUTORITE DELEGANTE au DELEGATAIRE.

ARTICLE 6 : DROIT DE CONTROLE DES DOCUMENTS

A la demande de l'AUTORITE DELEGANTE, un inventaire des titres de transport sera effectué contradictoirement avec le DELEGATAIRE au 31 décembre de chaque année ainsi qu'avant chaque changement de tarifs.

En référence aux dispositions de l'article 7 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs prévoyant le contrôle des fonds engagés par la personne publique et dans un souci de transparence voulu par la loi n°93-122 du 29 janvier 1993 modifiée, l'AUTORITE DELEGANTE se réserve le droit de prendre connaissance et de procéder à tout moment aux vérifications qu'elle jugera utiles de tout document technique ou comptable nécessaire au contrôle des opérations afférentes à l'exécution de la délégation de service public objet du présent contrat. Elle doit pouvoir s'assurer en particulier de la réalité du montant des recettes encaissées par le DELEGATAIRE.

Ces opérations pourront être effectuées par toute personne mandatée à cet effet par l'AUTORITE DELEGANTE. En outre, en tant que de besoin, l'AUTORITE DELEGANTE se réserve le droit de faire procéder, à ses frais, à des audits pour vérifier les comptes du DELEGATAIRE.

En application de l'article R. 1411-7 du Code général des collectivités territoriales (décret n°2005-236 du 14 mars 2005), toutes les pièces justificatives des éléments du rapport mentionné à l'article L. 1411-3 du Code général des collectivités territoriales sont tenues par le DELEGATAIRE à la disposition de l'AUTORITE DELEGANTE ou du représentant qu'elle mandate, dans le cadre de son droit de contrôle.

ARTICLE 7 : ENVIRONNEMENT DES TRANSPORTS PUBLICS

Sauf cas d'urgence, l'AUTORITE DELEGANTE prend l'avis du DELEGATAIRE, selon la procédure la plus appropriée, avant toute décision de sa compétence relative notamment à la circulation générale et au stationnement et pouvant avoir des répercussions sur le fonctionnement des services.

L'AUTORITE DELEGANTE est soucieuse de promouvoir le développement des transports publics et le DELEGATAIRE s'engage à faire toute proposition qui lui semble utile s'agissant de mesures à prendre en matière de signalisation, d'aménagements de couloirs bus et d'étalement des pointes journalières de trafic.

Le DELEGATAIRE est tenu informé des études relatives à l'organisation des déplacements et en particulier au développement des transports publics à l'intérieur du PTU, de leur avancement et de leurs résultats et peut, à sa demande ou à celle de l'AUTORITE DELEGANTE, être associé aux travaux de l'organisme chargé de l'étude. Dans ce cadre, le DELEGATAIRE s'engage à ne pas divulguer les informations, les données et les documents, notamment techniques, organisationnels ou financiers, contenus dans ces études.

ARTICLE 8 : RESPONSABILITE DE L'AUTORITE DELEGANTE

Les dommages causés aux personnels, aux matériels ou aux tiers à l'occasion d'opérations effectuées par l'AUTORITE DELEGANTE ou sous sa responsabilité et les frais et indemnités qui en résulteraient sont à la charge de l'AUTORITE DELEGANTE dans les conditions du droit commun.

Si les dommages sont imputables à l'intervention irrégulière ou fautive des préposés du DELEGATAIRE, l'AUTORITE DELEGANTE est fondée à se retourner contre le DELEGATAIRE.

TITRE III – DROITS ET OBLIGATIONS DU DELEGATAIRE

ARTICLE 9 : MISSIONS ET POUVOIRS

Le DELEGATAIRE se voit confier par l'AUTORITE DELEGANTE une mission de gestion du réseau de transport public et de parcs relais. Cette mission est entendue au sens large : il est responsable de la maintenance, de l'organisation, de la production et de la commercialisation des services. Il garantit la continuité du service et l'égal accès des usagers au service public de transport en commun tel que défini dans le cadre de la présente convention.

S'agissant de l'exploitation et du gardiennage des parcs relais, le DELEGATAIRE est notamment en charge de l'accueil et de l'information des usagers, de la maintenance des parcs relais, du bon usage et du bon ordre à l'intérieur des parcs relais.

Ces missions doivent être compatibles avec les prérogatives de l'AUTORITE DELEGANTE, telles que définies notamment à l'article 3 de la présente convention.

Le DELEGATAIRE gère les services de transports collectifs et les parcs relais dans le respect des dispositions des documents contractuels de la présente délégation de service public.

Le DELEGATAIRE :

- fournit l'ensemble des moyens, matériels et humains, nécessaires à l'exploitation du réseau, à l'exception des biens mis à sa disposition par l'AUTORITE DELEGANTE ;
- réalise tous les investissements nécessaires à l'exploitation du réseau de bus, à l'exception des investissements qui sont expressément à la charge de l'AUTORITE DELEGANTE conformément à la présente convention et ses annexes ;
- assure l'entretien et la maintenance de l'ensemble des biens, mobiliers et immobiliers, nécessaires à l'exploitation et de façon à maintenir tout au long de la DSP un service de qualité ;
- réalise les opérations de grosses réparations, de maintenance et d'entretien des biens nécessaires à l'exploitation ;
- met en œuvre les procédures de contrôle destinées à lutter efficacement contre la fraude ;
- gère l'ensemble des relations avec les usagers et propose la stratégie commerciale qu'il juge adaptée à l'AUTORITE DELEGANTE qui la valide ;
- développe une offre de service attractive de façon à capter de nouveaux segments de clientèle ;

- élabore et met en œuvre la politique d'accueil et de communication vis-à-vis du public, valorisant les transports en commun notamment au regard des préoccupations environnementales et le dynamisme du réseau. Il gère également l'ensemble des moyens d'information et de distribution des titres de transport ;
- soumet à l'AUTORITE DELEGANTE toute proposition de modification du réseau lui paraissant de nature à améliorer la qualité de service ; étant entendu que toutes modifications qui résulteraient d'une insuffisante prise en compte des besoins des usagers au moment de l'établissement de son offre et/ou se traduisant par une mauvaise exécution du service et/ou une baisse de sa qualité ne serait pas intégrée dans la contribution financière versée par la COMMUNAUTE DU PAYS D'AIX dès lors que ces modifications étaient prévisibles par le DELEGATAIRE au regard des éléments communiqués dans le dossier de consultation des entreprises et dans l'ensemble des éléments remis aux candidats lors de la procédure de passation de la délégation de service public, sur la base desquels il a conçu et élaboré son offre finale ;
- exécute la présente convention de DSP conformément à ses engagements en matière environnementale, décrits en annexe 11 à la présente convention ;
- gère les relations avec ses éventuels sous-traitants, dans le respect de la réglementation en vigueur et de la présente convention ;
- participe aux travaux des diverses instances intervenant dans l'organisation des transports publics, et notamment aux réflexions relatives à la planification urbaine et à sa coordination avec la politique des transports ;
- coordonne l'exploitation du réseau avec l'activité des autres opérateurs de transport intervenant sur le territoire de la COMMUNAUTE DU PAYS D'AIX ;
- rend compte régulièrement à l'AUTORITE DELEGANTE de l'exécution de la présente convention.

Les modalités de mise en œuvre des principes énoncés ci-dessus sont précisées dans la présente convention et ses annexes.

ARTICLE 10 : EXPLOITATION DU RESEAU DE TRANSPORT

10.1 - Le réseau délégué est constitué de lignes de transport urbain assurant le déplacement des personnes sur le territoire composé des communes d'Aix-en-Provence, Le Tholonet, St-Marc-Jaumegarde, Venelles et Eguilles. Le tableau de la consistance des services de chacune des lignes du réseau est fourni en annexe 1 à la présente convention.

La nouvelle configuration du « réseau délégué » fait l'objet d'une mise en œuvre au plus tard dans les six mois suivant le début d'exécution de la présente convention, selon une programmation déterminée à l'annexe 33 de la présente convention.

Dans l'attente de la mise en œuvre du nouveau réseau, le DELEGATAIRE exploite le réseau tel qu'il est constitué à la date du dernier jour de l'exécution de la précédente délégation de service public.

Le DELEGATAIRE assure l'exploitation du réseau, avec les moyens matériels (véhicules, dépôts, équipements d'entretien et de maintenance) et humains (personnel roulant, personnel d'entretien-maintenance, personnel administratif, personnel de contrôle) nécessaires pour atteindre le niveau de service et de qualité souhaité par l'AUTORITE DELEGANTE.

L'accueil et l'information de l'usager, la perception des recettes liées aux titres de transport, le bon usage et le bon ordre à l'intérieur des véhicules, sont autant d'actions qui relèvent de la responsabilité du DELEGATAIRE. Dans le respect du règlement intérieur du réseau, édicté par le DELEGATAIRE et validé par l'AUTORITE DELEGANTE, et sous son contrôle, le DELEGATAIRE met en œuvre les moyens humains et matériels assurant l'exploitation du service dans un objectif d'accueil d'un nombre maximal de passagers dans de bonnes conditions de confort et de sécurité.

Certaines lignes, actuellement exploitées sous un régime de marché public, et dont l'échéance interviendra postérieurement à l'entrée en vigueur de la présente convention, seront intégrées à la date de l'échéance de leur actuel contrat d'exploitation. Ces lignes sont les suivantes :

- les services scolaires de Luynes et des Milles (date d'expiration du marché: 31 août 2011) ;
- la ligne régulière desservant Venelles (date d'expiration du marché: 31 août 2013) ;
- la ligne régulière desservant Eguilles (date d'expiration du marché : 31 août 2013) ;

Durant la période allant de la signature de la présente convention à l'échéance des contrats d'exploitation des lignes ci-dessus, une convention liera les parties concernées afin de régler les éventuels problèmes situés à l'interface des différentes exploitations. .

10.2 - Le réseau est accessible à toute personne ayant acquitté le paiement d'un titre de transport ou souscrit un abonnement, ainsi qu'aux titulaires de cartes de libre circulation sur le réseau (notamment le Pass'Provence).

Les titres de transport peuvent notamment être achetés :

- dans le bus pour le titre unité seulement ;
- auprès des dépositaires dont la liste figure en annexe 5, pour les titres unités et en carnets ;
- au point-accueil Aix-en-Bus pour l'ensemble des titres, y compris les abonnements ;
- par Internet pour la souscription d'abonnements (l'AUTORITE DELEGANTE fournira au DELEGATAIRE le site d'achat en ligne qui sera connecté au système billettique).

Tous les titres doivent faire l'objet d'une validation à la montée dans les véhicules, y compris lors de correspondances.

Chaque titre donne droit à un déplacement utilisant toutes les lignes du réseau Aix-en-Bus, ainsi que les autres lignes organisées par la COMMUNAUTE DU PAYS D'AIX, dans la limite d'une heure à compter de la première validation. L'aller-retour sur une même ligne est autorisé, sous réserve qu'il soit effectué dans le délai d'une heure à compter de la première validation.

Tout contrevenant s'expose, en cas de contrôle, à des sanctions financières définies par le DELEGATAIRE et validées par l'AUTORITE DELEGANTE.

10.3 – Un règlement intérieur et une charte d'accueil des usagers seront proposés par le DELEGATAIRE et soumis à la validation de l'AUTORITE DELEGANTE préalablement à la signature de la présente convention ; ils en constitueront l'annexe n°16.

10.4 – limites de prestations du DELEGATAIRE

a. obligations du DELEGATAIRE

Dans le cadre de l'exécution de la présente convention, le DELEGATAIRE met en œuvre les moyens humains et matériels nécessaires aux prestations d'exploitation du réseau Aix-en-Bus, qui recouvrent les actions suivantes :

- fourniture, entretien et maintenance des véhicules de transports publics ;
- conduite de ces véhicules par des personnels dûment qualifiés et formés à l'accueil des usagers, notamment des usagers à mobilité réduite ;
- mise en accessibilité totale, conformément à la réglementation en vigueur, aux personnes à mobilité réduite du parc de matériels roulants et des bâtiments nécessaires à la vie du réseau au plus tard au 1^{er} janvier 2014 ;
- sécurité des usagers pendant le temps de transport, dans les conditions définies à l'annexe 31 à la présente convention ;
- gestion des espèces. Le DELEGATAIRE encaisse les recettes générées par la fréquentation du réseau (produits de la vente des titres de transport et des abonnements) ; il s'assure de moyens nécessaires à la protection et au ramassage de l'argent présent dans les véhicules et au point-accueil à la fin de chaque journée ;
- maintien de la propreté. Le DELEGATAIRE assure quotidiennement le nettoyage, tant extérieur qu'intérieur, des véhicules de transport ;
- information des clients sur le réseau de transport Aix-en-Bus et les possibilités de déplacements en transport collectif sur le territoire de la COMMUNAUTE DU PAYS D'AIX. Les clients devront pouvoir disposer de tous les moyens et documents d'information (dépliants, fiches horaires, ...) concernant les transports collectifs de la COMMUNAUTE DU PAYS D'AIX au point-accueil ; dans les bus, des panneaux d'affichage indiqueront le plan de la ligne concernée, ainsi que les informations générales concernant le réseau ;
- contrôle des flux de fréquentation. Le DELEGATAIRE met en œuvre les moyens nécessaires à un dénombrement précis des voyageurs, notamment au moyen du matériel de billettique embarquée ;
- déchargement des données billettiques embarquées au maximum toutes les 24h00. Le DELEGATAIRE s'assure que l'ensemble de ses dépositaires dispose d'une ligne téléphonique compatible avec le système billettique permettant de réaliser les télécollectes avec le système central ; les dépositaires devront soit disposer d'une ligne téléphonique de type RTC dédiée billettique, soit d'une liaison ADSL (en IP fixe) ;

- réalisation d'une interface entre le logiciel d'exploitation du délégataire et celui de l'autorité délégante ainsi que vers le système billettique ; cette interface doit permettre de transférer l'ensemble de la topologie du réseau urbain pour assurer le fonctionnement du système billettique (lignes, courses, itinéraires, arrêts, horaires, correspondances, calendriers...).

b. maintenance et entretien des véhicules

Le DELEGATAIRE assure ses interventions sans perturbation de fonctionnement du réseau ; il effectue les interventions d'urgence, charge à lui de mettre en place sans délai les moyens de substitution nécessaires, en puisant dans le matériel de réserve prévu à cet effet.

c. gestion quotidienne et continuité du service

Sont à la charge du DELEGATAIRE :

- l'édition des titres de transport et cartes d'abonnement suivant les modèles agréés par l'AUTORITE DELEGANTE ;
- tous les consommables nécessaires à l'édition des états périodiques récapitulatifs (papier, rubans et encre pour imprimantes et terminaux Carte Bleue, divers, ...) ;
- la conclusion de tous contrats spécifiques avec des prestataires spécialisés liés à l'utilisation des lignes téléphoniques, terminaux Carte Bleue, interphonie, site internet, etc, ainsi que pour la maintenance des équipements, caisses et tous matériels et logiciels informatiques.

La performance en termes de fréquence et de régularité du service est conforme à l'annexe 1 à la convention de DSP (point II).

d. point d'accueil Aix-en-Bus

Le local nécessaire au point d'accueil Aix-en-Bus sera entretenu et nettoyé quotidiennement par le DELEGATAIRE. Le mobilier nécessaire au point d'accueil Aix-en-Bus sera renouvelé ou remis en état par le DELEGATAIRE en cas de détérioration. Les éventuelles interventions relevant d'actes de vandalisme ou de dégradations seront effectuées et prises en charge par le DELEGATAIRE.

L'accueil et l'information de l'utilisateur sont primordiaux : les agents d'accueil ont pour mission de lui expliquer le fonctionnement du réseau, de l'orienter vers les lignes concernées par son déplacement et de lui fournir toute information et/ou documentation nécessaire. La prestation s'effectue conformément aux exigences de qualité de la présente convention.

Le DELEGATAIRE s'engage à mettre en œuvre, dans le respect de la réglementation et de la législation en vigueur, les moyens humains permettant un accueil permanent, sans interruption, sur les plages horaires définies avec l'office de tourisme ; cette obligation implique la nécessité d'assurer un intérim performant et immédiat en cas d'absence justifiée ou non du personnel d'accueil. Le ou les autres points de vente qui seront proposés par le DELEGATAIRE à l'annexe n°10 seront ouverts et accessibles au public aux jours et heures convenues avec l'AUTORITE DELEGANTE. Le DELEGATAIRE veillera à organiser ce ou ces points d'accueil de façon à faire face aux pointes d'activité spécifiques (rentrée scolaire, débuts de mois, fins de mois).

Le rôle des agents d'accueil est d'assurer l'ouverture et la fermeture du point d'accueil suivant les horaires prévus dans le règlement intérieur ; ils auront reçu une formation adaptée à l'accueil du public, à la gestion des conflits et à l'intermodalité.

ARTICLE 11 : EXPLOITATION DES PARCS-RELAIS

11.1 - Les parcs-relais (P+R) sont des parkings créés à proximité d'un arrêt de transport public, pour favoriser l'intermodalité et, par là même, inciter l'automobiliste à garer son véhicule pour emprunter les transports en commun. Ils permettent le stationnement, de jour comme de nuit, des véhicules de tourisme, utilitaires, deux-roues immatriculés et cycles dans le cadre des vélos-box.

Le DELEGATAIRE assure l'exploitation, le gardiennage et l'entretien des parcs-relais et de leurs équipements permettant aux usagers d'acquitter leur droit à stationnement, et d'accéder en contrepartie aux navettes de transport urbain.

Afin d'assurer une gestion dans les meilleures conditions, les parcs-relais ont été conçus comme espaces clos et gardiennés ; les particuliers, mais aussi les artisans et commerçants, peuvent y stationner leurs véhicules (PTAC < 3,5 t) non munis de remorques, qui ainsi désengorgent les voies urbaines.

L'accueil et l'information de l'usager, la perception des recettes de stationnement, le bon usage et le bon ordre à l'intérieur du parc-relais, sont autant d'actions qui relèvent de la responsabilité du DELEGATAIRE. Dans le respect du règlement intérieur des parcs-relais, édicté par le DELEGATAIRE et validé par l'AUTORITE DELEGANTE, et sous son contrôle, le DELEGATAIRE met en œuvre les moyens humains et matériels assurant la bonne marche des parcs-relais dans un objectif d'accueil d'un nombre maximal de véhicules.

Trois parcs-relais sont actuellement en service :

- « Krypton » - situé avenue de l'Arc de Meyran, il a été mis en service en octobre 2003 et propose une capacité de 300 places ;
- « Hauts de Brunet » - situé avenue Philippe-Solari, il a été mis en service en janvier 2006 et propose une capacité de 366 places.
- « Route des Alpes », situé Route des Alpes ; il a été mis en service en octobre 2010 et propose une capacité 200 places.

Les deux premiers parcs sont situés aux terminus respectivement sud et nord de l'actuelle ligne dédiée n°9. Le troisième étant desservi par les lignes n°1 et 23.

Un parc- relais est en projet : « Malacrida », qui proposera une capacité de 250 places.

Par ailleurs, le P+R « Krypton » fait l'objet d'un projet d'extension qui portera sa capacité à 900 places ; de plus, durant les travaux d'aménagement de la gare routière (et peut-être de manière définitive par la suite), tout ou partie des services de cars interurbains assurant la desserte de l'axe Marseille – Aix ainsi que ceux de certaines lignes organisées par la CPA auront leur terminus au niveau de ce parcs-relais, dont l'usage deviendra ainsi mixte : à la fois pour les usagers du réseau Aix-en-Bus et pour ceux des lignes interurbaines.

11.2 - Les parcs-relais sont entièrement fermés et gardiennés, et ne sont donc accessibles que par paiement d'un titre de stationnement. Leur fonctionnement est le suivant :

- A ce jour, trois (3) tarifs sont proposés aux usagers
 - un prix à la journée, quel que soit le nombre d'occupants du véhicule
 - un abonnement mensuel, valable du premier au dernier jour du mois
 - un abonnement annuel, valable du premier jour du mois suivant la souscription de l'abonnement au dernier jour du mois de la date anniversaire de la souscription
- l'usager s'acquitte de son tarif aux caisses, soit par espèces ou carte bleue (prix à la journée), soit en validant sa carte d'abonnement ;
- l'usager reçoit un ticket de stationnement à l'entrée du parking à l'ouverture de la barrière, ou pénétrera au moyen de sa carte d'abonné ;
- le gardien remet au conducteur, sur présentation du ticket ou de la carte d'abonné (notamment Pass'Provence), un nombre de tickets de bus équivalent au nombre de passagers du véhicule. Ce titre de transport, pré-oblitéré, permet aux usagers d'emprunter gratuitement le réseau Aix-en-Bus durant la journée entière ;
- en dehors des heures d'ouverture, l'usager peut néanmoins récupérer son véhicule après paiement, le ticket validé ou la carte d'abonnement permettant l'ouverture des barrières de sortie.

11.3 - Un règlement intérieur sera proposé par le DELEGATAIRE et soumis à la validation de l'AUTORITE DELEGANTE préalablement à la signature de la présente convention ; il en constituera l'annexe n°16.

11.4 - Limites de prestations du DELEGATAIRE

a. obligations du DELEGATAIRE

Dans le cadre de l'exécution de la présente convention, le DELEGATAIRE met en œuvre les moyens humains et matériels nécessaires aux prestations d'exploitation, de gardiennage et d'entretien des parcs-relais, qui recouvrent les actions suivantes :

- surveillance du parking de l'ouverture à la fermeture, du lundi au samedi toute l'année, avec plusieurs rondes par jour sur le parking. Le parking fait l'objet d'une vidéo surveillance, 24h/24, 365 jours par an, dans des conditions conformes à la législation et à la réglementation en vigueur. L'installation et la maintenance de ces équipements sont à la charge du DELEGATAIRE. Il est à prévoir que certains dimanches ou jours fériés, à la demande expresse et préalable de l'AUTORITE DELEGANTE, les parcs seront ouverts ;
- gestion des caisses. Le DELEGATAIRE encaisse les recettes générées par la fréquentation des parcs-relais (produits de la vente des titres de stationnement et des abonnements) ; il s'assure de moyens nécessaires à la protection et au ramassage de l'argent présent dans les caisses à la fin de chaque journée ;
- maintien de la propreté. Le DELEGATAIRE assure quotidiennement le ramassage des mégots et papiers, l'entretien des sanitaires, le vidage des corbeilles et poubelles ;
- ouverture et fermeture des accès au parking, aux heures ci-dessus définies ;
- délivrance des titres de transport Aix-en-Bus ;
- information des clients sur le réseau de transport Aix-en-Bus et les possibilités de déplacements en transport collectif sur le territoire de la CPA. Les clients devront pouvoir disposer de tous les documents d'information (dépliants, fiches horaires, ...) concernant les transports collectifs de la CPA ;

- entretien et maintenance des parcs relais, incluant notamment les équipements, barrières et systèmes de contrôles d'accès en place et à venir (incluant matériels, logiciels et consommables), ainsi que le local du gardien ;
- contrôle des flux de fréquentation. Le DELEGATAIRE met en œuvre les moyens nécessaires à un dénombrement précis tant des véhicules que de leurs passagers.

b. maintenance et entretien des installations

Le DELEGATAIRE assure ses interventions en dehors des heures d'ouverture en cas de panne sur les caisses automatiques ou sur le mécanisme d'ouverture/fermeture des portes et barrières ; il effectue toutefois les interventions d'urgence sur le système de contrôle d'accès, notamment le déblocage d'un distributeur de tickets ou l'ouverture d'une porte ou barrière en panne.

c. gestion quotidienne et continuité du service

Sont à la charge du DELEGATAIRE :

- la maintenance des clôtures, de l'éclairage et des bâtiments ;
- l'entretien des espaces verts et des systèmes d'arrosage ;
- l'entretien des bassins de rétention et séparateurs d'hydrocarbures ;
- les frais d'eau et d'électricité ;
- le contrôle périodique des installations ;
- tous les consommables nécessaires à l'édition des états périodiques récapitulatifs (papier, rubans et encre pour imprimantes et terminaux Carte Bleue, divers, ...) ;
- l'édition des titres de transport et cartes d'abonnement suivant les modèles agréés par l'AUTORITE DELEGANTE ;
- la conclusion de tous contrats spécifiques avec des prestataires spécialisés liés à l'utilisation des lignes téléphoniques, terminaux Carte Bleue, interphonie, ainsi que pour la maintenance des équipements, caisses et tous matériels et logiciels informatiques.

Le DELEGATAIRE veille à la continuité du service offert, en toutes circonstances.

Sont à la charge de l'AUTORITE DELEGANTE :

- la fourniture et l'installation des matériels nécessaires au paiement (caisses automatiques, terminaux CB, équipements informatiques, coffres, ...) ;
- tous travaux d'entretien, maintenance, réparation ou remplacement préalables à la remise au DELEGATAIRE des divers équipements. Un document d'état des lieux de ces équipements sera établi contradictoirement préalablement au démarrage de la convention.

d. gardiennage et accueil des usagers

L'AUTORITE DELEGANTE fournit le local et le mobilier nécessaires à l'activité de gardiennage ; il sera renouvelé ou remis en état par le DELEGATAIRE en cas de détérioration. Les éventuelles interventions relevant d'actes de vandalisme ou de dégradations seront effectuées et prises en charge par le DELEGATAIRE.

L'accueil et l'information de l'utilisateur sont primordiaux : le gardien a pour mission de lui expliquer le fonctionnement des parcs-relais, de l'orienter vers les transports en commun et de lui fournir toute information et/ou documentation nécessaire. La prestation s'effectue conformément aux exigences de qualité de la présente convention.

Le DELEGATAIRE s'engage à mettre en œuvre, dans le respect de la réglementation et de la législation en vigueur, les moyens humains permettant un gardiennage et un accueil permanents, sans interruption, sur les plages horaires définies; cette obligation implique la nécessité d'assurer un intérim performant et immédiat en cas d'absence justifiée ou non du gardien.

Le rôle du gardien est d'assurer l'ouverture et la fermeture du local d'accueil suivant les horaires prévus dans le règlement intérieur ; il aura reçu une formation adaptée à l'accueil du public, à la gestion des conflits et à l'intermodalité. « Le gardien, dans le cadre de son rôle commercial sera doté d'un uniforme, qui facilitera sa reconnaissance par les usagers des parkings relais.

Il veille au maintien des installations en parfait état de propreté à l'intérieur du local, mais aussi à l'extérieur, le long des clôtures et voies d'accès.

Il met en place une politique d'information visant à développer l'usage des parkings relais et à développer le recours au transport en commun comme mode de déplacement substitutif à la voiture.

ARTICLE 12 : PERSONNEL

12.1 - Le DELEGATAIRE est tenu de reprendre tous les contrats de travail des personnels du DELEGATAIRE sortant affectés à l'exécution des services de la délégation de service public AIX-EN-BUS. Le transfert des contrats de travail intervient à la date de début d'exploitation de la nouvelle délégation de service public.

Ces personnels sont repris dans les conditions auxquelles ils sont employés à la date du transfert des contrats de travail. Le DELEGATAIRE est tenu, à l'égard de ces personnels, aux obligations qui incombait à l'ancien DELEGATAIRE à la date du transfert des contrats de travail.

Le DELEGATAIRE fait son affaire de l'obtention de l'accord exprès de chacun des salariés pour le transfert de son contrat de travail. Cet accord exprès devra intervenir préalablement au transfert du contrat de travail.

12.2 - La gestion du personnel de l'exploitation dépend du DELEGATAIRE, conformément aux lois, règlements et conventions en vigueur.

Le DELEGATAIRE fixe les rémunérations et avantages du personnel conformément aux usages de la profession et aux conventions collectives nationales en application.

12.3 - Le personnel du DELEGATAIRE bénéficie de programmes de formation de nature à améliorer la qualité du service offert à la clientèle. Un plan de formation de référence pour l'ensemble des années figure en annexe 8 à la présente convention. Il sera réactualisé ensuite par période de trois ans et fera l'objet d'un compte rendu dans le rapport annuel d'activité. Le DELEGATAIRE respecte et exécute les dispositions de ce plan de formation (annexe 8).

12.4 - En cas de changement de l'un des responsables visés à l'annexe 13 à la présente convention, le DELEGATAIRE devra proposer par écrit à l'AUTORITE DELEGANTE le nouveau responsable et justifier des compétences de celui-ci. L'AUTORITE DELEGANTE doit, dans un délai de 2 mois à compter de la réception de la proposition écrite, accepter ou refuser le nouveau responsable de réseau. En cas de silence de l'AUTORITE DELEGANTE à l'issue de ce délai de 2 mois, l'accord est réputé refusé au DELEGATAIRE.

12.5 - Le DELEGATAIRE est constitué en société dédiée et tous les personnels, dont le temps de travail est affecté à au moins 50% pour l'exécution du service objet de la présente convention, devront voir leur contrat de travail rattaché à la société dédiée.

ARTICLE 13 : DROITS ET OBLIGATIONS LIES A LA MODIFICATION DES CARACTERISTIQUES DES SERVICES

13.1 - L'AUTORITE DELEGANTE peut décider de toutes modifications relatives à la consistance des services, y compris la création d'une ou plusieurs ligne(s), et à leurs modalités d'exploitation. Les modifications envisagées par l'AUTORITE DELEGANTE font l'objet d'une transmission au DELEGATAIRE par tout moyen permettant de dater la réception.

Le DELEGATAIRE dispose d'un délai fixé par l'AUTORITE DELEGANTE dans sa demande, en fonction de l'ampleur de la modification souhaitée, pour présenter à l'AUTORITE DELEGANTE un document retraçant les conséquences techniques, organisationnelles et financières de cette modification, pour les parties. Les conséquences financières du point de vue l'AUTORITE DELEGANTE sont évaluées selon les dispositions prévues à l'article 13.3 de la présente convention.

Au vu de ces éléments, l'AUTORITE DELEGANTE fait part de sa décision finale sur la mise en œuvre des modifications, dans un délai de deux mois à compter de la réception de la réponse du DELEGATAIRE. A défaut de la réponse de l'AUTORITE DELEGANTE dans ce délai, son silence vaut refus.

Le DELEGATAIRE est tenu d'exécuter les modifications du service demandées par l'AUTORITE DELEGANTE, dans les conditions financières définies dans l'article 13.3 de la présente convention.

13.2 – Le DELEGATAIRE est tenu de recenser les optimisations du réseau qu'il estime possibles, notamment en vue d'augmenter son attractivité et sa fréquentation.

Sur cette base, il présente chaque année un plan annuel d'adaptation des services pour la période allant du 1er janvier de l'année n+1 au 31 décembre de l'année n+1 (l'année n+1 étant l'année qui suit celle de la remise du plan).

Ce plan comprend des propositions de modification de l'offre de services, accompagnées des éléments commerciaux, techniques et financiers permettant de juger de la pertinence des propositions et de mesurer leur impact sur l'économie de la convention et pour les deux parties. Les conséquences financières pour l'AUTORITE DELEGANTE sont évaluées selon les dispositions prévues à l'article 13.3 de la présente convention.

Pour les modifications impliquant une variation de kilomètres commerciaux, en plus ou en moins, supérieure à 3%, les propositions de modifications sont présentées de façon à faire ressortir les charges générées ou économisées, les impacts sur la fréquentation et les recettes commerciales, et la réduction ou l'augmentation de contribution financière induite que leur mise en œuvre générerait.

Ce plan prévisionnel est remis à l'AUTORITE DELEGANTE au plus tard le 1^{er} septembre 2012 pour la première année d'exploitation puis au plus tard le 15 avril de chacune des années suivantes.

L'AUTORITE DELEGANTE fait part au plus tard le 1^{er} décembre de son accord ou de son refus des modifications envisagées.

Si à une autre date que celle visée ci-dessus, il apparaît nécessaire d'apporter des modifications à la consistance des services, le DELEGATAIRE peut effectuer la demande auprès de l'AUTORITE DELEGANTE. Celle-ci rend sa décision expresse dans les deux mois suivants sa demande.

Le DELEGATAIRE peut procéder à des modifications ayant un impact inférieur ou égal à 1% du nombre prévisionnel de kilomètres commerciaux sur une année, en plus ou en moins, sous réserve d'en informer l'AUTORITE DELEGANTE 48h avant sa mise en œuvre.

13.3 - Lorsque les modifications du service ont un impact inférieur ou égal à 1% du nombre prévisionnel total de kilomètres sur une année, il n'est pas réalisé de modifications des conditions financières de l'exploitation du service.

Lorsque l'impact cumulé des modifications du service est supérieur à 1% et inférieur ou égal à 3% du nombre prévisionnel de kilomètres commerciaux sur une année, des modifications des conditions financières de l'exploitation du service sont réalisées selon les modalités définies ci-dessous.

Le tableau suivant indique les coûts kilométriques par catégorie de véhicule à prendre en compte, en plus ou en moins, pour les suppressions et ajouts de kilomètres :

Type de véhicule	Montant du coût kilométrique marginal
Bus standard ; Bus Low-entry	2.9847 ; 2.8828
Autocar standard (12 à 13 mètres)	3.0186
Autocar moyen	Néant
Minicar	Néant
Minibus électrique	2.4887
Midibus	2.8947
Minibus	2.5598

Le tableau suivant indique les recettes kilométriques par catégorie de véhicule à prendre en compte, en plus ou en moins, pour les suppressions et ajouts de kilomètres :

Type de véhicule	Montant de la recette kilométrique marginale
Bus standard ; Bus Low-entry	0.2784
Autocar standard (12 à 13 mètres)	0.1493
Autocar moyen	Néant
Minicar	Néant
Minibus électrique	0.0506
Midibus	0.2404
Minibus	0.0506

Le calcul est réalisé à partir des kilomètres commerciaux.

Le DELEGATAIRE soumet à l'AUTORITE DELEGANTE le calcul réalisé à partir de ces montants pour validation.

Si les modifications se situent au-delà du plafond de 3% du nombre prévisionnel de kilomètres commerciaux, l'impact financier est défini à l'issue d'une rencontre des parties. Les échanges se font sur la base du mémoire fourni par le DELEGATAIRE et prévu dans l'article 13.2 de la présente convention.

13.4 - A la demande expresse de l'AUTORITE DELEGANTE ou sur proposition du DELEGATAIRE, les parcs relais pourront être ouverts hors plage horaire et certains dimanches et jours fériés, pour des événements occasionnels de dimension communautaire et/ou de prestige.

Ces ouvertures supplémentaires ne donneront pas lieu à des incidences financières dans la limite de 10 jours par an. Au-delà de cette limite, leur mise en œuvre nécessite au préalable la rencontre des parties qui en définissent l'impact financier sur la base d'un mémoire fourni par le DELEGATAIRE sur le modèle de celui prévu à l'article 13.3 de la présente convention pour les modifications kilométriques.

ARTICLE 14 : SOUS-TRAITANCE

14.1 - Définition

La sous-traitance consiste pour le DELEGATAIRE à confier à un tiers une partie des prestations nécessaires à l'exercice de l'activité confiée par l'AUTORITE DELEGANTE dans le cadre de la présente convention de délégation de service public, sans qu'il y ait cession au sens de l'article 47, ni subdélégation au sens de l'article 15.

14.2 - Conditions de la sous-traitance partielle prévue au stade de la consultation

Dans l'hypothèse où le candidat retenu en fin de procédure se serait présenté avec un ou plusieurs sous-traitants au stade de la remise de son offre, le choix du DELEGATAIRE et la notification de la convention de délégation de service public emporteront accord exprès de l'AUTORITE DELEGANTE à la sous-traitance partielle.

Le candidat doit indiquer l'identité exacte et complète du sous-traitant, ainsi que les missions qui lui seront confiées. Ces informations seront indiquées à l'annexe n°7 de la présente convention.

14.3 - Conditions de la sous-traitance partielle en cours de convention

L'AUTORITE DELEGANTE pourra, dans les conditions prévues par la présente convention, autoriser une sous-traitance partielle des services qui font l'objet de la présente convention pendant l'exécution de cette dernière.

Le DELEGATAIRE formulera une demande expresse en indiquant notamment le nom, la raison sociale du sous-traitant envisagé et la mission dont la sous-traitance est envisagée.

Le refus exprès sera motivé par des considérations tirées de l'intérêt général et des garanties professionnelles et financières du sous-traitant.

En cas de silence de l'AUTORITE DELEGANTE pendant un délai de 2 mois, l'accord est réputé refusé au DELEGATAIRE.

Le DELEGATAIRE peut toutefois, sans accord préalable, recourir à la sous-traitance pour une mission ponctuelle (au plus trois jours) et dictée par l'urgence. L'AUTORITE DELEGANTE en est immédiatement informée par écrit. L'information doit porter sur la durée, la nature de la mission confiée et le nom du sous-traitant.

14.4 - Renouvellement de la demande de sous-traitance

Le DELEGATAIRE doit renouveler sa demande d'autorisation de sous-traitance résultant soit de l'article 14.2, soit de l'article 14.3, auprès de l'AUTORITE DELEGANTE.

Ce renouvellement intervient chaque année, dans les trois mois avant la date anniversaire de l'octroi de l'autorisation initiale. Faute de réponse écrite dans un délai d'un mois après la saisine de l'AUTORITE DELEGANTE, la demande du DELEGATAIRE est rejetée et ce dernier doit mettre fin à la sous-traitance dans un délai de deux mois à compter de la décision de rejet.

14.5 - Régime de la sous-traitance

La durée du contrat de sous-traitance ne pourra excéder la durée de la présente convention.

La fin anticipée de la présente convention mettra fin de plein droit aux contrats de sous-traitance.

Le cas échéant, le DELEGATAIRE fera son affaire du respect des procédures de publicité et de mise en concurrence qui s'imposeraient à lui pour la conclusion des contrats de sous-traitance et d'une manière générale de toutes les procédures s'imposant à lui dans ce cadre.

Le DELEGATAIRE s'engage à répercuter les obligations contenues dans le présent article dans tous les contrats de sous-traitance.

14.6 - Plafonnement

Les services sous-traités ne peuvent représenter chaque année plus de 30% de l'offre kilométrique, mesurée en kilomètres commerciaux prévisionnels.

14.7 - Information de l'AUTORITE DELEGANTE

L'ensemble des contrats de sous-traitance, actuels et futurs, conclus par le DELEGATAIRE, comportant les conditions financières de la sous-traitance, est communiqué à l'AUTORITE DELEGANTE pour information.

Les sous-traitants intervenant sur des services dont le total constituent plus de 3% des kilomètres commerciaux réalisés dans le cadre de la convention de délégation :

- fournissent chaque année dans le cadre du rapport annuel du DELEGATAIRE les informations suivantes (pour la délégation de service public et pour la totalité de la société sous-traitante) : kilomètres commerciaux et totaux, ETP par catégorie, véhicules mobilisés, avec leur taux d'affectation le cas échéant ; et
- réalisent chaque année dans le cadre du rapport annuel un compte d'exploitation sur le modèle de l'annexe 20 de la présente convention.

ARTICLE 15 : SUBDELEGATION

La subdélégation, qui consiste pour le DELEGATAIRE à confier à un tiers l'exécution d'une partie de la présente convention de délégation de service public et permet au tiers de tirer ses ressources des recettes d'exploitation de l'activité, est interdite.

ARTICLE 16 : ENTRETIEN DU MATERIEL ET DES INSTALLATIONS

16.1 – Le DELEGATAIRE est seul responsable de l'état du matériel et des installations nécessaires à l'exploitation des services, qu'il en soit propriétaire ou que l'AUTORITE DELEGANTE les lui mette à disposition. Il s'engage à en assurer le bon entretien, la maintenance, la réparation et le remplacement. Il supporte également les charges afférentes. Les éventuelles interventions suite à des actes de vandalisme et de dégradation seront effectuées et prises en charges par le DELEGATAIRE.

L'entretien et la maintenance des matériels roulants sont assurés par le DELEGATAIRE dans les conditions définies à l'annexe 32 de la présente convention.

16.2 - La fourniture et la pose des mobiliers urbains nécessaires à l'exploitation des services de bus (poteaux d'arrêt, abris voyageurs, etc.) sont à la charge de l'AUTORITE DELEGANTE et/ou du titulaire d'un marché d'espaces publicitaires. Leur maintenance et leur nettoyage sont également à la charge de l'AUTORITE DELEGANTE et/ou du titulaire d'un marché d'espaces publicitaires.

La liste des points d'arrêt du réseau délégué et de leurs équipements (poteau, abribus) est fixée en annexe 4, ci-joint à la présente convention.

16.3 - La mise à jour des informations commerciales et publicitaires (fiches horaires, plan du réseau et toute communication institutionnelle de la COMMUNAUTE DU PAYS D'AIX) est assurée par le DELEGATAIRE.

16.4 - Si, du fait du DELEGATAIRE, la sécurité publique vient à être compromise en raison du mauvais état des installations et/ou des matériels nécessaires à l'exploitation des services, l'AUTORITE DELEGANTE met en demeure le DELEGATAIRE de prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir tout danger. Le DELEGATAIRE doit alors immédiatement informer l'AUTORITE DELEGANTE des mesures qu'il a prises.

A l'issue du délai de mise en demeure et si les mesures prises par le DELEGATAIRE sont insuffisantes, l'AUTORITE DELEGANTE prend ou propose à l'autorité compétente de prendre immédiatement toutes les mesures nécessaires pour prévenir tout danger, aux frais et risques du DELEGATAIRE.

ARTICLE 17 : EXECUTION DES SERVICES

Le DELEGATAIRE est tenu d'exécuter les services selon les prescriptions des documents contractuels de la délégation de service public et la réglementation en vigueur. Il en supporte toutes les charges, impôts et taxes.

ARTICLE 18 : CONTINUITE DU SERVICE PUBLIC ET SAUVEGARDE DE LA SECURITE

18.1 - Le DELEGATAIRE est tenu d'assurer la continuité du service. Cette disposition n'est pas applicable en cas de force majeure tel que défini à l'article 18.3 de la présente convention et dans l'hypothèse d'une grève non imputable au DELEGATAIRE et impactant de manière significative l'exécution du contrat.

18.2 - Pour les motifs de perturbations prévisibles ci-après, les dispositions de la loi n°2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs sont applicables :

- grèves,
- plans de travaux,
- incidents techniques (dès lors qu'un délai de trente-six heures s'est écoulé depuis leur survenance),
- aléas climatiques (dès lors qu'un délai de trente-six heures s'est écoulé depuis le déclenchement d'une alerte météorologique),
En cas de réunion de la cellule de crise (alerte météorologique, intempérie ou autres susceptibles d'entraîner la perturbation du service), le DELEGATAIRE devra prendre l'attache de cette cellule de crise. Il déléguera le directeur du réseau ou toute autre personne désignée par lui, pour participer à la cellule de crise.
- tout événement dont l'existence a été porté à la connaissance au DELEGATAIRE par l'AUTORITE DELEGANTE depuis trente-six heures.

En cas de perturbation prévisible du trafic, l'AUTORITE DELEGANTE définit les dessertes prioritaires qu'elle transmet au DELEGATAIRE.

Pour assurer les dessertes prioritaires, l'AUTORITE DELEGANTE détermine différents niveaux de service en fonction de l'importance de la perturbation. Pour chaque niveau de service, elle fixe les fréquences et les plages horaires. Le niveau minimal de service doit permettre d'éviter que soit portée une atteinte disproportionnée à la liberté d'aller et venir, à la liberté d'accès aux services publics, à la liberté du travail, à la liberté du commerce et de l'industrie et à l'organisation des transports scolaires. Il correspond à la couverture des besoins essentiels de la population. Il doit également garantir l'accès au service public de l'enseignement les jours d'examens nationaux. Il prend en compte les besoins particuliers des personnes à mobilité réduite.

Le DELEGATAIRE élabore un plan de transport adapté aux priorités de desserte et aux niveaux de services définis par l'AUTORITE DELEGANTE, qui précise, pour chaque niveau de service, les plages horaires et les fréquences à assurer et un plan d'information des usagers conforme aux dispositions de la loi du 21 août 2007 susvisée.

Ces plans seront également annexés à la présente convention (annexe 12).

En cas de défaut d'exécution dans la mise en œuvre du plan de transport adapté ou du plan d'information des usagers prévu ci-dessus, l'AUTORITE DELEGANTE impose au DELEGATAIRE, quand celui-ci est directement responsable du défaut d'exécution, un remboursement total des titres de transport aux usagers en fonction de la durée d'inexécution de ces plans. La charge de ce remboursement ne peut être supportée directement par l'AUTORITE DELEGANTE.

Les modalités pratiques de ce remboursement selon les catégories d'usagers seront déterminées dans une convention entre l'AUTORITE DELEGANTE et le DELEGATAIRE annexée à la présente convention (annexe 12).

Par ailleurs, en cas de perturbation, tout usager a le droit de disposer d'une information gratuite, précise et fiable sur le service assuré, dans les conditions prévues par le plan d'information des usagers. L'information aux usagers doit être délivrée par la DELEGATAIRE au plus tard vingt-quatre heures avant le début de la perturbation.

Après chaque perturbation, le DELEGATAIRE communique à l'AUTORITE DELEGANTE dans les trente jours suivant le début de la perturbation un bilan détaillé de l'exécution du plan de transport adapté et du plan d'information des usagers. Il établit également une évaluation annuelle des incidences financières de l'exécution de ces plans et dresse la liste des investissements nécessaires à l'amélioration de leur mise en œuvre. Cette évaluation est rendue publique.

Enfin, le DELEGATAIRE informe immédiatement l'AUTORITE DELEGANTE de toute perturbation ou risque de perturbation.

18.3 - Les services peuvent seulement être intégralement suspendus en cas de cas de force majeure et/ou cas de grève non imputable au DELEGATAIRE et impactant de manière significative l'exécution du contrat.

Est considéré comme cas de force majeure ou assimilable, au sens de la convention, tout fait ou circonstance anonyme, irrésistible, extérieur aux parties, imprévisible et indépendant de la volonté des Parties et qui ne peut être empêché par ces dernières malgré tous les efforts raisonnablement possibles.

18.4 - En cas de non exécution ou de mauvaise exécution des services, l'AUTORITE DELEGANTE peut, sauf en cas de force majeure tel que défini à l'article 18.3 de la présente convention ou dans l'hypothèse d'une grève non imputable au DELEGATAIRE et impactant de manière significative l'exécution du contrat, recourir à des tiers de son choix pour faire exécuter conformément aux documents contractuels de la délégation de service public, aux frais et risques du DELEGATAIRE, tout ou partie des services confiés à ce dernier si leur exécution vient à être totalement ou en partie interrompue pendant plus de trois jours consécutifs, jusqu'à ce que le DELEGATAIRE soit à nouveau en mesure d'y pourvoir en conformité avec les documents contractuels de la délégation de service public et la réglementation en vigueur. L'ensemble des dépenses engagées par l'AUTORITE DELEGANTE pour faire assurer provisoirement le service est supporté par le DELEGATAIRE.

18.5 - En cas de non exécution des services, quelle qu'en soit la cause, la contribution financière de l'AUTORITE DELEGANTE, telle que définie à l'article 34 de la présente convention, est minorée en fonction du volume de service non exécuté.

Cette minoration est réalisée à hauteur du coût marginal de l'exécution du service ; elle vise à permettre à l'AUTORITE DELEGANTE de ne pas payer des dépenses non réalisées par le DELEGATAIRE.

Cette minoration tient compte des kilomètres non exécutés au-delà d'un seuil d'un (1)% du nombre prévisionnel total de kilomètres. Le décompte est réalisé de façon distincte des kilomètres en plus ou en moins dus aux modifications des services, selon les dispositions prévues à l'article 13 de la présente convention.

La réfaction est calculée de la façon suivante :

(Nombre de kilomètres non exécutés au-delà du seuil) x (montant kilométrique de la minoration (m)).

Où m correspond au coût kilométrique défini par véhicule dans l'article 13.3 de la présente convention.

Cette réfaction est appliquée pour l'ensemble des kilomètres de la délégation, qu'il s'agisse de kilomètres commerciaux, haut-le-pied ou techniques. Les kilomètres sont mesurés par différence entre le kilométrage prévisionnel, corrigé le cas échéant de l'impact des modifications de services et des kilomètres correspondant à la réutilisation du matériel (activités annexes), et les kilomètres relevés au compteur des véhicules chaque année.

ARTICLE 19 : COMPTES RENDUS A L'AUTORITE DELEGANTE

19.1 – Dans le respect de l'article 1411-3 du Code général des collectivités territoriales, le DELEGATAIRE produit chaque année avant le 15 avril à l'AUTORITE DELEGANTE un rapport comportant notamment les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution de la délégation de service public et une analyse de la qualité de service. Ce rapport est assorti d'une annexe permettant d'apprécier les conditions d'exécution du service public.

Conformément aux dispositions de l'article R. 1411-7 du Code général des collectivités territoriales, ce rapport tient compte des spécificités du secteur des transports publics de voyageurs, respecte les principes comptables d'indépendance des exercices et de permanence des méthodes retenues pour l'élaboration de chacune de ses parties, tout en permettant la comparaison entre l'année en cours et les précédentes.

L'AUTORITE DELEGANTE a toute latitude et se réserve tout droit de contrôle sur les documents et comptes rendus fournis par le DELEGATAIRE, notamment les comptes de la délégation (y compris la comptabilité analytique présentée par le DELEGATAIRE et relative à l'objet de la convention).

Toutes les pièces justificatives des éléments de ce rapport sont tenues par le DELEGATAIRE à la disposition de l'AUTORITE DELEGANTE dans le cadre de son droit de contrôle.

Le contenu minimal du rapport est précisé en annexe 26, ci-joint à la présente convention.

Par ailleurs, des tableaux de bord mensuels, traduisant sous forme de tableaux et graphiques les indicateurs de production des services et de fréquentation des lignes, seront produits et transmis à l'AUTORITE DELEGANTE au plus tard le 30 du mois suivant. Le contenu minimal des tableaux de bord mensuels est précisé en annexe 27, ci-joint à la présente convention.

19.2 - Le DELEGATAIRE donnera notamment accès, pendant toute la durée de la délégation et sans délai, en particulier dans le cadre des audits des comptes de la délégation, à l'AUTORITE DELEGANTE ou au représentant qu'elle mandate, à l'ensemble des documents comptables de la société dédiée (liasses fiscales, balance comptable, grand livre, factures, etc.) y compris à ceux relatifs à la dernière année d'exécution de la convention.

Un système Internet d'accès, par l'AUTORITE DELEGANTE, au logiciel comptable de la société dédiée, permettant notamment la consultation du Grand Livre au quotidien, sera mis en place par le DELEGATAIRE.

19.3 - Les sous-traitants et prestataires de services dont les prestations représentent plus de 3% des charges de la délégation produisent un compte annuel de résultat de l'exploitation (CARE) sur le modèle de celui du DELEGATAIRE, pour les charges facturées au DELEGATAIRE et en lien avec l'exécution de la présente délégation de service public.

Un accès à l'ensemble des documents comptables (pour les informations qu'ils contiennent en lien avec l'exécution de la présente délégation de service public) de ces sociétés est garanti, dans les conditions de l'article 19.2 de la présente convention, à la COMMUNAUTE DU PAYS D'AIX afin de permettre le contrôle de ces déclarations.

ARTICLE 20 : OBLIGATION D'INFORMATION DE L'AUTORITE DELEGANTE SUR LES DYSFONCTIONNEMENTS

Le DELEGATAIRE s'engage à informer l'AUTORITE DELEGANTE, dans un délai maximum de 24 heures (hors samedi et dimanche), de tout dysfonctionnement de son fait ou non, constaté sur le réseau, ayant eu une incidence significative auprès de la clientèle (retards importants ou répétés, services non effectués, accidents). Une recherche des origines du dysfonctionnement est entreprise par le DELEGATAIRE.

Un compte rendu écrit dans lequel sont précisés notamment le dysfonctionnement, ses conséquences, ses origines et le cas échéant les moyens mis ou à mettre en œuvre, est transmis à l'AUTORITE DELEGANTE dans les meilleurs délais.

ARTICLE 21 : POLITIQUE COMMERCIALE ET MARKETING

21.1 - Le DELEGATAIRE a la maîtrise de la politique commerciale et d'incitation à l'utilisation des transports publics et des parcs relais. Cependant, l'AUTORITE DELEGANTE ne se désintéresse pas pour autant du sujet et veut pouvoir faire valoir l'image qu'elle souhaite donner à ses administrés du service de transports publics qui relève de ses compétences. Ainsi, la déclinaison annuelle du plan de promotion et communication devra être préalablement validée par l'AUTORITE DELEGANTE.

21.2 - Le DELEGATAIRE s'engage à mener l'ensemble des opérations prévues par le plan d'information et le plan marketing / commercial qui constituent respectivement les annexes 9 et 10 de la présente convention. Le DELEGATAIRE s'engage également à respecter le dispositif d'études prévu en annexe 17 à la présente convention.

21.3 - A la fin de chaque exercice, le DELEGATAIRE transmet à l'AUTORITE DELEGANTE, à titre d'information, avant le 15 avril de l'exercice suivant, le bilan des actions menées l'année précédente et établit un comparatif avec les plans d'information et marketing / commercial qui constituent respectivement les annexes 9 et 10 de la présente convention.

21.4 - Le DELEGATAIRE s'engage à respecter l'image du réseau dans le cadre de la mise en œuvre des actions commerciales (information, promotion, communication) et à utiliser la charte graphique du réseau de transport urbain AIX-EN-BUS et de la COMMUNAUTE DU PAYS D'AIX.

21.5 - Le DELEGATAIRE reprend les contrats conclus avec les dépositaires en cours à la date de commencement d'exécution de la présente DSP. A l'expiration de chacun de ces contrats, le DELEGATAIRE fait son affaire de trouver des dépositaires pour la vente de titres de transport et de signer avec eux les conventions nécessaires dans ce cadre. Le choix des dépositaires devra être validé préalablement par l'AUTORITE DELEGANTE.

ARTICLE 22 : DEMARCHE QUALITE

22.1 - Le DELEGATAIRE s'engage à mettre en œuvre une démarche qualité et à rechercher un niveau de qualité de service le plus élevé possible.

22.2 - Il est prévu un système d'intéressement du DELEGATAIRE basé sur l'application d'un barème permettant de mesurer les indicateurs de qualité de service rendu au public, et de calculer les valeurs du système de bonus/malus que l'AUTORITE DELEGANTE souhaite mettre en place. Ce système est décrit en annexes et se base sur les principaux critères suivants :

- niveau d'offre
- régularité
- formation du personnel
- information des voyageurs
- lutte contre la fraude
- âge du matériel roulant
- disponibilité du matériel roulant
- propreté des installations

Des contrôles contradictoires entre les parties permettront, à partir d'un référentiel de qualité de service établi pour chacun des critères ci-dessus, de mesurer la qualité réalisée par le DELEGATAIRE (selon des modalités notamment définies en annexe n°6 et n°8) et de comparer les résultats aux objectifs à atteindre (qualité voulue). Ces objectifs évoluent et seront réajustés en fonction des résultats atteints d'une part de l'opinion des clients d'autre part (qualité perçue et attendue). Les résultats obtenus permettront de renseigner « le baromètre qualité » (indicateur de qualité global) du réseau et entraîneront l'application de bonus ou de malus financiers précisés à l'annexe 6 précitée.

Les modalités de calcul de l'intéressement du DELEGATAIRE applicable au vu des résultats des mesures de la qualité produite ainsi que les seuils et le poids respectifs de chaque critère qualité feront l'objet d'un accord entre les Parties sur la base de mesures d'indicateurs effectuées lors du premier exercice de l'exécution de la D.S.P.

Cet intéressement sera plafonné à +/- 200.000 (deux cents mille) euros HT. Le premier exercice de l'exécution de la D.S.P. ne donne pas lieu à l'application de cet intéressement.

Pour les exercices suivants, et chaque année, avant le 15 avril, le DELEGATAIRE établit le rapport de synthèse des mesures effectuées tout au long de l'année précédente et le transmet à l'AUTORITE DELEGANTE.

Le DELEGATAIRE s'engage, dans le cas de l'attribution d'un bonus par l'AUTORITE DELEGANTE, à reverser 50 % de celui-ci à son personnel afin de l'impliquer de manière étroite à la production d'un service de qualité basé sur la satisfaction du client, et devra justifier ce reversement à l'AUTORITE DELEGANTE.

Dans le cas du versement d'un bonus par l'AUTORITE DELEGANTE, le DELEGATAIRE procédera à l'établissement d'une facture qui sera réglée dans le mois suivant par l'AUTORITE DELEGANTE. Un état précis des résultats des mesures effectuées sur la période de référence accompagnera la facturation.

Dans le cas de l'application d'un malus par l'AUTORITE DELEGANTE au DELEGATAIRE si les objectifs fixés ne sont pas atteints, les sommes correspondantes feront l'objet d'un titre de recettes établi par l'AUTORITE DELEGANTE, dans le mois suivant la publication des résultats annuels des mesures de qualité de service.

Il est toutefois entendu que seront exclues les mesures effectuées pendant les périodes de grève du personnel, ou en cas de survenance de tout événement extérieur (manifestations, travaux de voirie etc.), susceptibles de perturber le bon fonctionnement des services.

22.3 - L'AUTORITE DELEGANTE se réserve la possibilité de demander au DELEGATAIRE des études spécifiques, aux frais du DELEGATAIRE, sur un problème apparu sur le réseau. Pour garantir le DELEGATAIRE de sollicitations trop fréquentes, ces prestations en la matière seront plafonnées à l'équivalent de 15 jours/homme par an. Un rapport d'étude sera remis un mois après sa demande.

22.4 - Le DELEGATAIRE est tenu de réaliser une enquête montée-descente aux points d'arrêt sur l'ensemble du réseau, un jour moyen de semaine, selon une périodicité d'au moins une fois tous les deux ans. Un rapport détaillé de cette enquête sera transmis à l'AUTORITE DELEGANTE dans un délai de trois (3) mois.

22.5 - L'AUTORITE DELEGANTE et le DELEGATAIRE sont chargés de mesurer la qualité perçue et attendue par les clients du réseau au moyen d'enquêtes de satisfaction, tous les deux ans, qui seront financées par le DELEGATAIRE. La méthode et l'analyse des résultats de ces enquêtes seront établies d'un commun accord.

22.6 - Par ailleurs, le DELEGATAIRE explique aux usagers le fonctionnement des parcs relais et les oriente vers les transports en commun. Il remet pour ce faire les fascicules et horaires autant que de besoin.

22.7 - La politique générale de l'AUTORITE DELEGANTE ayant une incidence sur la qualité des services, les parties conviennent de se rencontrer chaque année avant le 15 avril (date de remise du rapport de synthèse des mesures qualité) pour analyser l'attractivité du réseau (vitesse commerciale, équipements et entretien des arrêts de bus, perturbations temporaires du réseau, etc.), et étudier les modalités d'amélioration de celle-ci.

ARTICLE 23 : PROTECTION DES DONNES PERSONNELLES

Le DELEGATAIRE prend toutes les dispositions nécessaires pour assurer le respect des dispositions de la loi n°78-17 du 6 janvier 1978 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

ARTICLE 24 : RESPONSABILITE DU DELEGATAIRE

Les dommages causés aux personnels, aux matériels ou aux tiers à l'occasion des opérations assurées par le DELEGATAIRE ou sous sa responsabilité, et les frais et indemnités qui en résulteraient, sont à la charge du DELEGATAIRE dans les conditions du droit commun.

ARTICLE 25 : GARANTIES

25.1 - Dans le mois suivant la signature de la présente convention, le DELEGATAIRE met en place au profit de l'AUTORITE DELEGANTE, une garantie à première demande, dont l'objet est de garantir le paiement des sommes dues à l'AUTORITE DELEGANTE au titre de la présente convention. Le montant des sommes garanties s'élève à 2.000.000 (deux millions) d'euros pour la durée totale de la convention (annexe 28).

Cette garantie est constituée par le DELEGATAIRE sous forme de garantie à première demande. Cette garantie est émise par un établissement bancaire agréé par le Ministre chargé de l'économie ou par le comité des établissements de crédit et des entreprises d'investissement mentionné à l'article L. 612-1 du Code monétaire et financier. Cette garantie figurera en annexe 28 de la présente convention.

En tout état de cause, l'appel des garanties par l'AUTORITE DELEGANTE devra être précédé par une mise en demeure adressée au DELEGATAIRE de remédier à sa défaillance et demeurée infructueuse dans un délai de 15 jours calendaires.

L'appel de la garantie ne limite pas les recours de l'AUTORITE DELEGANTE à l'égard du DELEGATAIRE au cas où le montant des garanties serait insuffisant pour couvrir les sommes dues par le DELEGATAIRE.

25.2 -Le DELEGATAIRE, constitué en société dédiée, met en place, dans le mois suivant la signature de la présente convention, une garantie maison mère (annexe 28), aux termes de laquelle le ou les actionnaires de la société dédiée à créer s'engagent, pendant toute la durée du contrat, à :

- (i) s'assurer que la société dédiée dispose bien, de manière continue, des moyens financiers, techniques et humains nécessaires à l'exécution des obligations mises à sa charge par la convention de délégation de service public ;
- (ii) assurer la parfaite exécution de la convention par la société dédiée et à se substituer à cette dernière si nécessaire de telle sorte que la convention de délégation de service public soit parfaitement exécutée, conformément à ses termes.

Préalablement à l'actionnement de la garantie à première demande par l'AUTORITE DELEGANTE, celle-ci en informe le DELEGATAIRE et le(s) actionnaire(s) de la société dédiée par lettre recommandée avec accusé de réception. La société délégataire et le(s) actionnaire(s) de la société dédiée disposent d'un délai de dix (10) jours à compter de sa réception pour faire valoir leurs observations.

ARTICLE 26 : ASSURANCES

Le DELEGATAIRE aura, pour couvrir ses responsabilités, l'obligation de souscrire toutes les assurances nécessaires.

Sont notamment souscrites :

- L'assurance de responsabilité civile. Cette assurance a pour objet de couvrir le DELEGATAIRE des conséquences pécuniaires de la responsabilité civile, quel qu'en soit le fondement juridique, qu'il est susceptible d'encourir vis-à-vis des tiers à raison des dommages corporels, matériels et immatériels qui trouvent leur origine dans l'exécution de ses obligations ;
- L'assurance de dommages aux biens. Cette assurance a pour objet de couvrir le DELEGATAIRE pour tous les risques les biens utiles à l'exécution de la délégation de service public. Sont notamment concernés les risques de dégradation, de vol, d'incendie, dégâts des eaux, explosions, foudres, tempêtes, chute d'appareils de navigation aérienne, émeutes, mouvements populaires, actes de terrorisme et actes de vandalisme ;
- L'assurance dommages aux biens des tiers, susceptible de couvrir, le cas échéant les dommages aux biens mobiliers et immobiliers du ou des dépôts du délégataire sortant qui pourraient faire l'objet d'une mise à disposition ;
- Le cas échéant, l'assurance du maître d'ouvrage au titre des opérations de conception et réalisation de nouvelles installations ou équipements.

Le DELEGATAIRE présentera à l'AUTORITE DELEGANTE les diverses attestations d'assurance lors de la conclusion de la convention et ensuite, périodiquement, avant l'échéance des garanties stipulées par les attestations précédentes.

Les attestations d'assurance font apparaître les mentions suivantes :

- le nom de la compagnie d'assurance,
- les activités garanties,
- les risques garantis,
- les montants de chaque garantie,
- les montants des franchises et des plafonds des garanties,
- les principales exclusions,
- la période de validité.

La non production des attestations d'assurance, à la demande de l'AUTORITE DELEGANTE et dans le délai fixé par elle, peut donner lieu à l'application d'une pénalité de retard selon les modalités définies à l'annexe 29.

Les compagnies d'assurance du DELEGATAIRE devront renoncer à tout recours contre l'AUTORITE DELEGANTE et ses assureurs, le cas de malveillance excepté et pour les cas de responsabilité de l'AUTORITE DELEGANTE visés à l'article 8 de la présente convention.

Les compagnies d'assurance ne pourront se prévaloir de déchéance pour retard de paiement des primes de la part du DELEGATAIRE que deux mois après la notification à l'AUTORITE DELEGANTE de ce défaut de paiement. L'AUTORITE DELEGANTE aura la faculté de se substituer au DELEGATAIRE défaillant pour effectuer ce paiement, sous réserve de son recours contre le défaillant.

Les risques assurés seront réévalués au moins tous les 3 ans en fonction de l'indice I.N.S.E.E. annuel du coût de la construction.

En cas de sinistre, l'indemnité versée par les compagnies sera intégralement affectée à la remise en état des ouvrages, des installations, de leurs équipements et/ou matériels.

Dès lors que le contrat d'assurance souscrit par le DELEGATAIRE comprend une franchise, celle-ci restera à la charge du DELEGATAIRE.

TITRE IV – REGIME DES BIENS

ARTICLE 27 : BIENS MIS A LA DISPOSITION DU DELEGATAIRE

27.1 - L'AUTORITE DELEGANTE met à la disposition du DELEGATAIRE des biens dont elle conserve la propriété. Ces biens figurent à l'inventaire A annexé à la présente convention (annexe 14).

Cet inventaire sera complété si d'autres biens, dont l'AUTORITE DELEGANTE est propriétaire, sont mis, en cours d'exécution de la présente délégation de service public, à la disposition du DELEGATAIRE. L'inventaire précise la date à laquelle ces biens sont mis à la disposition du DELEGATAIRE.

27.2 - L'AUTORITE DELEGANTE s'engage à maintenir à la disposition du DELEGATAIRE, à titre gratuit, le « point d'accueil » du réseau AIX-EN-BUS dans les locaux de l'Office du Tourisme d'Aix-en-Provence, 2 place Général de Gaulle (ou toute autre localisation de ce point accueil) pendant une durée de 12 mois à compter du début d'exécution de la présente convention.

Le DELEGATAIRE devra, entièrement à sa charge, faire son affaire pour disposer d'un ou plusieurs locaux « point accueil » pour le réseau AIX-EN-BUS à compter du 1^{er} janvier 2013. Ce ou ces locaux, en particulier leur emplacement, devront être validés préalablement par l'AUTORITE DELEGANTE.

27.3 - L'AUTORITE DELEGANTE met à la disposition du DELEGATAIRE l'ensemble des équipements billettiques nécessaires à l'exploitation des services. Ce système a pour objectif d'être interopérable avec les réseaux des autres autorités organisatrices de transport de la Région. Cette volonté se traduit par la mise en place d'un référentiel fonctionnel billettique en Provence-Alpes-Côte d'Azur (REFOCO de la Région PACA).

Le DELEGATAIRE aura la responsabilité de son usage. L'entretien et la maintenance de ces matériels sont effectués dans le cadre du contrat de maintenance annexé à la présente convention (annexe 24).

Le DELEGATAIRE s'engage durant toute la durée de la convention à rendre son système d'exploitation des transports interopérable avec le système billettique de L'AUTORITE DELEGANTE, et ce, dès le 1^{er} jour d'entrée en vigueur de la convention.

Le système d'exploitation du DELEGATAIRE devra être interfacé avec le logiciel d'exploitation de l'AUTORITE DELEGANTE, afin de fournir notamment la topologie du réseau urbain.

Il assure ces équipements contre le vol et les dégradations.

Le DELEGATAIRE est tenu de réaliser, à ses frais, le câblage des véhicules ainsi que l'installation des équipements billettiques. Il dispose d'une semaine, à compter du début d'exécution de la présente convention de délégation de service public, pour récupérer l'ensemble des équipements du délégataire sortant et pour les réinstaller sur sa flotte de véhicules. En cas de dépassement de ce délai, les pertes de recettes occasionnées seraient à sa charge.

Pour ce faire, l'AUTORITE DELEGANTE met à la disposition du DELEGATAIRE un dossier de câblage des véhicules en annexe 24 à la présente convention.

Le DELEGATAIRE assure la maintenance du matériel billettique et des équipements embarqués dans les véhicules. Concernant le matériel billettique, le DELEGATAIRE intervient pour assurer une maintenance de niveau 1 pour laquelle il aura été formé par l'AUTORITE DELEGANTE :

- nettoyage extérieur des matériels ;
- nettoyage intérieur des valideurs tous les mois, à l'aide des cartes de nettoyage (cartes à la charge du délégataire).
- en cas d'anomalie détectée :
 - o établissement du premier diagnostic (code en erreur ou problème de télécollecte ou problème de configuration ou problème de paramétrage)
 - o rédaction et envoi d'une fiche anomalie à l'AUTORITE DELEGANTE et/et à son prestataire
 - o remplacement des pupitres, des valideurs et des TPVS défectueux, par les équipements du lot de rechange fournis par l'AUTORITE DELEGANTE au DELEGATAIRE.
- reconfiguration du matériel :
 - o configuration simple
 - o configuration avancée

Au-delà du niveau 1, la maintenance du matériel billettique est incluse dans un contrat géré par l'AUTORITE DELEGANTE et ne relève pas de la responsabilité, ni de la charge du DELEGATAIRE. L'AUTORITE DELEGANTE et son prestataire assurent les tâches suivantes :

- création et paramétrage des services (à partir des données informatiques envoyées par le DELEGATAIRE au système billettique) ;
- gestion du poste informatique ;
- gestion et suivi du bon fonctionnement des équipements dans les véhicules, et des transmissions de données ;
- sauvegarde et archivage des données ;
- maintenance du système (au-delà du niveau 1).

L'AUTORITE DELEGANTE est seule responsable de la maintenance du matériel billettique au-delà du niveau 1 de maintenance. Elle s'engage à assurer la continuité du fonctionnement dudit matériel. En cas d'anomalie avérée (dysfonctionnement informatique majeur ou tout autre événement non imputable au DELEGATAIRE) ayant un impact sur le nombre de titres de transport émis, l'AUTORITE DELEGANTE prend à sa charge les conséquences financières et la réparation de tout dommage, direct ou indirect, causé au DELEGATAIRE qui en résulterait.

ARTICLE 28 : BIENS FOURNIS PAR LE DELEGATAIRE

28.1 - Le DELEGATAIRE s'engage à fournir tous les autres biens nécessaires à l'exploitation des services.

28.2 - Dans ce cadre, le DELEGATAIRE doit financer et construire un ou plusieurs dépôts destinés à accueillir tous les matériels roulants et les bureaux nécessaires à l'exploitation des services.

Ce ou ces dépôts devront être opérationnels à compter du 1^{er} janvier 2014 au plus tard.

Dans ce cadre, le DELEGATAIRE devra financer et construire un ou plusieurs dépôts neufs. Le DELEGATAIRE fera alors son affaire de la recherche et de l'acquisition foncière des terrains d'assiette du dépôt, de l'obtention du permis de construire et des autorisations administratives nécessaires, de la mise en sécurité du site, de la construction des bâtiments et de l'acquisition des matériels d'équipement nécessaires à l'entretien et la maintenance du matériel roulant.

Le terrain d'assiette doit être approuvé expressément et préalablement par l'AUTORITE DELEGANTE. Le cas échéant, l'AUTORITE DELEGANTE pourra porter à la connaissance du DELEGATAIRE tout terrain disponible et adapté à la construction du ou des dépôts.

A la date de leur mise en service, ce ou ces dépôts neufs, ainsi que l'ensemble des biens accessoires nécessaires à l'utilisation de ce ou ces dépôts, sont inscrits à l'inventaire A annexé à la présente convention (annexe 14) et constituent des biens de retour.

Le délai de réalisation de ces dépôts (soit 2 ans à compter de la date de prise d'effets de la convention) constitue un engagement ferme du DELEGATAIRE, sauf cas de force majeure et de fortuité résultant :

- de tout élément nouveau, non imputable au Délégataire, relatif à l'état du terrain (risque géologique, risque archéologique, vice caché, pollution...) dont la connaissance surviendrait en cours de réalisation des travaux et dont le DELEGATAIRE ne pouvait avoir préalablement connaissance; étant spécifié que le délégataire prendra, avant le démarrage des travaux, toutes les dispositions nécessaires afin de faciliter la réalisation du dépôt (sondage, études de sols...)
- ou d'un retard, non imputable au DELEGATAIRE, dans l'obtention du permis de construire ou des autorisations administratives préalables indispensables à la réalisation du dépôt. Les autorisations administratives visées par le présent alinéa désignent les autorisations, permissions, déclarations, licences, permis et certificats indispensables à la réalisation du dépôt.

Ces cas de force majeure et de fortuité ont un caractère exonératoire et le délai de réalisation du dépôt sera prorogé d'un nombre de jours équivalent au nombre de jours de retard provoqués par l'événement concerné.

En cas de contestation du cas de force majeure et de fortuité par l'AUTORITE DELEGANTE, l'existence et l'étendu du cas de force majeure seront déterminées à dire d'expert indépendant désigné d'un commun accord par les parties et les frais d'expertise seront pris en charge à parts égales par les parties. En cas de désaccord des parties sur le nom de l'expert indépendant, ce dernier sera désigné par le Président du Tribunal administratif territorialement compétent, à la requête de la partie la plus diligente.

28.3 - L'ensemble du matériel roulant nécessaire à l'exploitation des services est financé et fourni par le DELEGATAIRE.

Il doit être adapté à l'exécution des services auxquels il est affecté, conformément aux dispositions de la présente convention. L'AUTORITE DELEGANTE est consultée et associée aux choix du matériel roulant sur la durée du contrat.

Le matériel roulant sera obligatoirement équipé de la livrée « Aix-en-Bus », selon des dispositions et la charte graphique établies par l'AUTORITE DELEGANTE. Au terme d'un an d'exploitation, le DELEGATAIRE fera des propositions en termes d'habillage commercial (nom, logo, découpe).

Concernant l'âge des véhicules, les prescriptions sont les suivantes :

	Autobus standard et à gabarit réduit	Minibus	Véhicules électriques de centre-ville	Autocars pour lignes régulières et doublages scolaires
Âge moyen en fin de contrat	6.97	2.79	3.00	6.48
Âge maximum	10	8	6	12

L'âge moyen du parc doit se comprendre comme la moyenne de l'âge de chacun des véhicules composant le parc pendant l'année n d'exploitation. Ainsi, les âges moyen et maximum du parc sont calculés à partir de la moyenne, au cours d'une année n d'exploitation, des âges de chaque véhicule au 1er janvier de l'année considérée.

EVOLUTION DE L'AGE MOYEN DU PARC									
	Age Maxi	01/01/2012	01/01/2013	01/01/2014	01/01/2015	01/01/2016	01/01/2017	01/01/2018	01/01/2019
Bus Standard - LE - Midibus	10	0,00	0,99	1,97	2,97	3,97	4,97	5,97	6,97
Minibus	8	0,00	0,89	1,79	2,79	0,82	1,05	1,79	2,79
Véhicule électrique	6	0,00	1,00	2,00	3,00	0,00	1,00	2,00	3,00
Car	13	-	0,48	1,48	2,48	3,48	4,48	5,48	6,48
Total		0,00	0,89	1,86	2,86	2,97	3,83	4,78	5,78

Le matériel roulant est inscrit à l'inventaire B annexé à la présente convention (annexe 15) et transmis à l'AUTORITE DELEGANTE.

Un plan d'investissements et de renouvellement du matériel roulant, couvrant l'ensemble de la durée de la convention, est annexé à la présente convention (annexe 21). Il engage le DELEGATAIRE. Il peut faire l'objet d'une réactualisation durant l'exécution du contrat en fonction de l'évolution des besoins du service ; la modification du plan est toutefois nécessairement soumise à l'accord préalable de l'AUTORITE DELEGANTE.

28.4 - Tous projets de contrats relatifs au nantissement des biens nécessaires à l'exploitation doivent être soumis à l'approbation préalable de l'AUTORITE DELEGANTE.

Le DELEGATAIRE a l'obligation de purger les biens inscrits à l'inventaire A annexé à la présente convention (annexe 14) des hypothèques et privilèges consentis avant l'expiration de la présente convention.

ARTICLE 29 : SUIVI DES INVESTISSEMENTS AU TITRE DU MATERIEL ROULANT

Compte tenu de l'importance des charges liées au matériel roulant, un suivi contractuel des dépenses est réalisé.

Une réfaction financière du DELEGATAIRE à l'AUTORITE DELEGANTE est opérée par minoration de la contribution financière forfaitaire, chaque année au moment de la régularisation du montant de contribution, dans les cas et conditions suivantes :

- L'année d'acquisition d'un véhicule : réfaction de l'écart entre le prix prévisionnel indexé sur la base de l'indice Autobus et Autocars, identifiant INSEE 1559272 et le prix d'acquisition réel, si le prix prévisionnel indexé est supérieur au prix réel ;
- Pour les véhicules financés en location longue durée, chaque année : réfaction de l'écart entre le montant prévisionnel de l'annuité indexé sur la base de l'indice Autobus et Autocars, identifiant INSEE 1559272 et le montant réel de l'annuité, si l'annuité indexée prévisionnelle est supérieure à l'annuité réelle ;
- Dans le cas où un véhicule est acquis plus tardivement que prévu dans le plan prévisionnel d'investissement : réfaction chaque année d'une quote-part du prix d'acquisition prévisionnel indexé sur la base de l'indice Autobus et Autocars, identifiant INSEE 1559272 au prorata du nombre d'années d'amortissement ; ce nombre d'années est défini en fonction des méthodes d'amortissement du DELEGATAIRE, présentées dans le compte d'exploitation prévisionnel (annexe 20 à la présente convention).

TITRE V – REGIME FINANCIER

ARTICLE 30 : PRINCIPES GENERAUX

Le DELEGATAIRE exécute le service à ses risques et périls, qu'il s'agisse des recettes ou des charges.

D'une part, il assume un risque commercial sur les recettes. Il s'agit principalement d'un risque lié à la fréquentation, supporté au travers des recettes de la vente des titres. Il supporte également un risque sur les recettes non commerciales.

D'autre part, le DELEGATAIRE assume sur la durée de la convention un risque sur les dépenses du service, mises à sa charge en totalité.

En contrepartie de l'exploitation du service, le DELEGATAIRE perçoit les recettes du service ainsi qu'une contribution financière globale et forfaitaire de l'AUTORITE DELEGANTE telle que définie à l'article 34 et qui se conçoit comme une contrepartie des sujétions de service public imposées par elle et des charges importantes supportées au titre du service.

La contribution financière de l'AUTORITE DELEGANTE est définie de manière forfaitaire. Les montants prévisionnels sont présentés dans l'article 34 de la présente convention.

ARTICLE 31 : LES RECETTES

31.1 - Les recettes de trafic et des parcs relais

Le DELEGATAIRE perçoit une redevance auprès des usagers sur la base des tarifs arrêtés par l'AUTORITE DELEGANTE. Il a la propriété de ces recettes.

31.2 - Les compensations sociales

Le DELEGATAIRE perçoit des compensations sociales dues par l'AUTORITE DELEGANTE au titre de l'application de tarifs sociaux réduits.

Les compensations sociales se calculent chaque année comme l'écart entre le tarif réduit et le tarif sans réduction correspondant, appliqué au nombre de titres réduits réellement vendus.

Les compensations sociales sont soumises à TVA.

Le montant de compensations sociales versé chaque année par l'AUTORITE DELEGANTE est plafonné à hauteur de 100% du montant prévisionnel figurant au compte d'exploitation prévisionnel.

Les Parties conviennent de se rencontrer en cas de modification par l'AUTORITE DELEGANTE des conditions d'application des tarifs réduits. En aucun cas le montant des compensations ne pourra excéder l'écart entre les tarifs réduits et les tarifs sans réduction appliqué aux ventes réelles de titres avec réduction.

31.3 - *Les recettes de publicité*

Les recettes provenant de la commercialisation des espaces publicitaires des véhicules quels qu'ils soient (extérieurs et/ou intérieurs, dans le respect des règles de sécurité) restent acquises au DELEGATAIRE.

A sa demande, l'AUTORITE DELEGANTE est toutefois bénéficiaire, jusqu'à huit semaines par an, d'affichages gratuits sur l'ensemble des espaces publicitaires quels qu'ils soient (extérieurs et/ou intérieurs) de tous les véhicules utilisés pour l'exploitation des services. Les dates et les modalités d'affichage sont fixées d'un commun accord entre les parties.

31.4 - *Autres recettes*

Le DELEGATAIRE perçoit toutes les recettes annexes et notamment les recettes suivantes :

- Le produit des indemnités transactionnelles infligées aux usagers pour infraction aux règlements d'exploitation ;
- Les frais de dossiers et d'émission des titres perçus auprès des usagers ;
- Les bonus pouvant découler de l'application du système qualité, tels que définis à l'article 22 de la présente convention ;
- Les indemnités d'assurance - excepté pour les indemnités d'assurance concernant les biens appartenant à l'AUTORITE DELEGANTE, qui lui sont remises ;
- Les indemnités attribuées au DELEGATAIRE par d'autres organismes que l'AUTORITE DELEGANTE ;
- Les produits financiers ;
- Les produits exceptionnels ;
- Les compensations tarifaires et les compensations de correspondance.

31.5 - *Déclaration des recettes*

Le DELEGATAIRE a l'obligation de déclarer l'intégralité des recettes perçues dans le compte-rendu financier du rapport annuel du DELEGATAIRE.

ARTICLE 32 : LE COUT DE PRODUCTION DU RESEAU

Le DELEGATAIRE supporte l'ensemble des coûts d'exploitation des services, objet de la présente convention de délégation de service public.

Il est précisé que le calcul des coûts tient compte de la totalité des charges d'exploitation du réseau supportées par le DELEGATAIRE, y compris notamment :

- L'ensemble des charges de personnel de toute nature;
- Les frais de formation du personnel pour un montant qui ne saurait être inférieur à 1,6 % de la masse salariale pour chaque année de la présente convention ;
- Le financement et l'entretien des biens nécessaires à l'exploitation et fournis par le DELEGATAIRE (y compris les investissements en matériel roulant et en dépôts neufs) ;
- L'entretien des dépôts ;
- Les charges de renouvellement de ces mêmes biens en respectant le programme de renouvellement détaillé en annexe 21 à la présente convention ;
- Les assurances ;
- Les frais de fonctionnement du ou des points accueil selon les modalités précisées par la présente convention ;
- L'installation et le câblage des équipements billettiques ;
- Les études liées aux projets de création de lignes nouvelles, de modification de lignes existantes, sur l'initiative de l'AUTORITE DELEGANTE ou sur proposition du DELEGATAIRE, sous réserve d'acceptation de l'AUTORITE DELEGANTE ;
- L'information et la politique commerciale et marketing conformément aux dispositions de la présente convention ;
- Les frais généraux, les frais financiers ainsi que l'ensemble des impôts et taxes ;
- Les éventuelles charges liées à la sous-traitance d'une partie du service ;
- Sauf recours contre qui de droit, toutes les indemnités qui pourraient être dues à des tiers à la suite de l'exécution des services ou de l'entretien des biens et installations.

ARTICLE 33 : ENTREE EN VIGUEUR DE LA CONVENTION

33.1 - A l'entrée en vigueur de la présente convention, il est établi un état des recettes et des charges à affecter à l'exploitation antérieure et, éventuellement, celles à affecter à la nouvelle exploitation.

Le principe est que l'ancienne exploitation supporte toutes les charges et bénéficie de toutes les recettes ayant leur origine dans l'exploitation jusqu'au 31 décembre 2011, la nouvelle exploitation supportant et bénéficiant de celles afférentes à la période à compter du 1^{er} janvier 2012.

33.2 - Le DELEGATAIRE devra faire reprendre les contrats, jusqu'à leur date d'expiration, conclus entre le délégataire sortant et les dépositaires ayant pour objet la vente des titres de transports.

ARTICLE 34 : DETERMINATION DE LA CONTRIBUTION FINANCIERE FORFAITAIRE

Compte tenu notamment des charges importantes du service de transport public urbain de voyageurs résultant des sujétions de service public, une contribution forfaitaire financière annuelle est versée au DELEGATAIRE. Cette contribution financière, globale et forfaitaire, est déterminée annuellement par la différence entre le montant total des dépenses forfaitaires et les engagements contractuels pris par le délégataire sur les recettes visés à l'article 31.

Elle est définie au travers du compte d'exploitation prévisionnel, qui constitue l'annexe 20 à la présente convention, les prix y étant exprimés en euros sans TVA valeur avril 2011 (moyenne des prix de mai 2010 à avril 2011).

Les montants de la contribution financière forfaitaire sur la durée du contrat, en euros sans TVA, sont les suivants :

POLEC	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8
Total des charges y compris résultat et oléas (A)	28 104 615	29 874 426	31 266 134	30 932 798	30 762 300	30 615 965	30 539 595	30 419 167
Montant prévisionnel de CET (B)	382 591	405 810	428 104	422 433	421 299	418 525	416 724	415 044
Montant prévisionnel de TS (C)	639 170	664 062	686 439	682 768	677 552	675 965	671 276	670 115
Dépenses forfaitaires (D) = A - B - C	27 082 854	28 804 555	30 151 592	29 827 596	29 663 448	29 521 475	29 451 595	29 334 008
Recettes commerciales forfaitaires (E)	4 808 546	5 374 152	5 720 748	5 858 105	5 951 720	6 027 453	6 114 613	6 208 317
Recettes annexes forfaitaires (F)	487 601	513 939	514 199	510 533	501 111	501 841	502 617	503 450
Compensations prévisionnelles (G)	884 116	889 941	901 579	919 251	949 569	987 762	1 028 242	1 071 154
Engagement de recettes (H) = E + F + G	6 180 263	6 778 032	7 136 525	7 287 889	7 402 400	7 517 056	7 645 471	7 782 921
Contribution forfaitaire (CF) = D - H	20 902 590	22 026 522	23 015 067	22 539 707	22 261 048	22 004 419	21 806 124	21 551 087

D est indexé selon les dispositions de l'article 35.

La contribution financière versée par l'AUTORITE DELEGANTE n'est pas soumise à la TVA.

ARTICLE 35 : CALENDRIER D'INDEXATION DES DEPENSES FORFAITAIRES

Une indexation des dépenses forfaitaires est réalisée au 30 mars de chaque année par application de la formule définie à l'article 36 de la présente convention.

La première indexation est réalisée au 30 mars 2013, pour la période allant du 1^{er} janvier 2012 au 31 décembre 2012.

Les valeurs de référence des indices sont

- pour les indices mensuels : la moyenne des 12 valeurs de mai 2010 à avril 2011;
- pour les indices trimestriels : la moyenne de la valeur d'avril 2011 et des 3 valeurs antérieures, ou, si l'indice n'est pas publié en avril, la moyenne des 4 valeurs antérieures à avril 2011.

Les valeurs de référence seront définies contradictoirement par l'AUTORITE DELEGANTE et le DELEGATAIRE et annexées au contrat après la publication de la totalité des valeurs (annexe 30).

Les valeurs retenues pour le calcul d'indexation chaque année sont celles de la période de janvier de l'année n à décembre de l'année n :

- pour les indices mensuels : il s'agit de la moyenne des 12 valeurs de la période ;
- pour les indices trimestriels : il s'agit de la moyenne de la valeur de décembre de l'année n et des 3 valeurs antérieures, ou, si l'indice n'est pas publié en décembre, de la moyenne des 4 valeurs antérieures à décembre de l'année n.

Compte tenu du décalage de publication de certains indices, l'ensemble des valeurs d'indice définies ci-dessus ne sera pas nécessairement connue à la date d'indexation (30 mars). Dans ce cas, les derniers indices connus, y compris s'ils sont provisoires, seront retenus pour l'indexation de la contribution.

ARTICLE 36 : FORMULE D'INDEXATION DES DEPENSES FORFAITAIRES

Le montant des dépenses forfaitaires est indexé chaque année par le coefficient suivant :

$$R = 0,10 + [0.0000] E / Eo + [0.0790] G / Go + [0.0756] M / Mo + [0.1174] P / Po + [0.0179] R / Ro + [0.6101] S / So$$

La formule d'indexation des dépenses forfaitaires est également utilisée, sauf disposition contraire, pour procéder en tant que de besoin à l'indexation des montants monétaires mentionnés dans la présente convention ainsi que les montants de pénalités et bonus/malus.

Les indices retenus pour les formules sont les suivants :

- E = Indice Energie, identifiant INSEE 1570284
- G = Indice Gazole, identifiant INSEE 641310
- M = Indice Autobus et Autocars, identifiant INSEE 1559272
- P = Indice Services, identifiant INSEE 0641339
- R = Indice Entretien et réparation, identifiant INSEE 0638814
- S = Indice Salaires Transports, identifiant INSEE 1567433

Les termes Eo, Go, Mo, Po, Ro, So correspondent aux valeurs de référence définies dans l'annexe 30 à la présente convention.

ARTICLE 37 : TARIFS

37.1 - Le DELEGATAIRE est autorisé à percevoir auprès des voyageurs des prix calculés sur la base des tarifs applicables (arrêtés par l'AUTORITE DELEGANTE), présentés dans l'annexe 23 de la présente convention

Le DELEGATAIRE est chargé de la gestion de la billetterie et en supporte le coût de fabrication.

37.2 - L'AUTORITE DELEGANTE définit la politique tarifaire qu'elle entend voir mettre en œuvre pendant la durée de la convention et a seule qualité pour décider du niveau des tarifs applicables par le DELEGATAIRE qu'il s'agisse des tarifs commerciaux ou des tarifs à caractère social.

L'AUTORITE DELEGANTE arrête les tarifs applicables. A cet effet, chaque année, le DELEGATAIRE soumet à l'AUTORITE DELEGANTE une ou des propositions de révision des tarifs. L'AUTORITE DELEGANTE peut également proposer des tarifs et être à l'initiative de renégociations de tarifs.

Le DELEGATAIRE a l'obligation d'exécuter les décisions de l'AUTORITE DELEGANTE immédiatement sous la seule réserve du délai nécessaire à l'édition des nouveaux titres et à la bonne information de la clientèle sur des nouveaux tarifs, ce délai ne pouvant excéder 60 jours à compter de la date où ces tarifs sont arrêtés par l'AUTORITE DELEGANTE.

A l'entrée en vigueur de la présente convention, la grille tarifaire applicable par le DELEGATAIRE est précisée en annexe 23 à la présente convention qui stipule également les modalités de perception des recettes résultant des titres de transport ainsi que les conditions applicables à certaines catégories de clients bénéficiant de réductions tarifaires ou de la gratuité.

L'insuffisance de recettes liée aux tarifs sociaux réduits décidés par l'AUTORITE DELEGANTE est compensée pour chaque titre réduit délivré à hauteur de la différence entre le tarif réduit et le tarif sans réduction. La compensation est réalisée dans les mêmes conditions pour les titres gratuits, soit à hauteur du tarif du titre mensuel ou annuel sans réduction. Le calcul de la compensation tarifaire pour tarifs sociaux est réalisée dans la limite du montant prévisionnel, conformément à ce que prévoit l'article 31.2.

37.3 - Le DELEGATAIRE peut accorder, après obtention préalable d'un accord exprès de l'AUTORITE DELEGANTE, des réductions tarifaires à caractère temporaire, dans le cadre de sa politique commerciale et dans le respect du principe d'égalité des usagers devant le service public. Ces réductions n'entraînent pas de modification du montant de la contribution financière forfaitaire visée à l'article 34.

Un état des ayants droit à la gratuité du transport du fait du DELEGATAIRE (personnel de l'entreprise par exemple) est fourni en annexe 23 à la présente convention et fera l'objet de réactualisation en tant que de besoin.

37.4 - Le DELEGATAIRE s'oblige à laisser le libre accès aux véhicules aux agents de l'AUTORITE DELEGANTE et/ou aux agents de toute société ou organisme mandaté par elle, chargés du contrôle de fonctionnement du réseau. A cet effet, l'AUTORITE DELEGANTE transmettra chaque année une liste des agents en charge de cette mission.

En outre, pour des motifs d'intérêt général, le DELEGATAIRE s'engage à fournir à l'AUTORITE DELEGANTE et à sa demande, 30 cartes de libre circulation sur le réseau à titre gratuit. L'AUTORITE DELEGANTE transmet une liste nominative annuelle des bénéficiaires.

ARTICLE 38 : INTERESSEMENT DES PARTIES

Dans le cas où les recettes effectivement perçues par le DELEGATAIRE l'année n seraient supérieures à leur montant prévisionnel, tel que résultant du compte d'exploitation prévisionnel et englobant l'ensemble des recettes définies à l'article 31, l'AUTORITE DELEGANTE percevra un intéressement correspondant à 50% de l'écart.

Dans le cas où les recettes effectivement perçues par le DELEGATAIRE l'année n seraient inférieures à la recette forfaitaire prévisionnelle telle que résultant du compte d'exploitation prévisionnel et englobant l'ensemble des recettes définies à l'article 31, le DELEGATAIRE supporte cet écart.

ARTICLE 39 : MODALITES DE REGLEMENT

Le règlement des sommes dues, en vertu des dispositions des articles 30, 31, 34, 35, 36 ci-dessus, au DELEGATAIRE par l'AUTORITE DELEGANTE sera effectué par celle-ci dans les conditions suivantes :

39.1 - Estimation prévisionnelle

Au plus tard au 30 novembre de chaque année n-1, il est établi d'un commun accord entre les parties et compte tenu de l'évolution prévisionnelle des paramètres entrant dans le calcul d'indexation, le montant prévisionnel de la contribution financière forfaitaire due au titre de l'année n

L'évolution prévisionnelle des paramètres fait l'objet d'un mémoire du DELEGATAIRE, qui présente et justifie cette évolution. Ce mémoire est transmis au plus tard au 15 octobre de l'année n-1 à l'AUTORITE DELEGANTE, qui le valide ou propose des ajustements.

39.2 - Versements

L'AUTORITE DELEGANTE verse, avant le 10 de chaque mois, de janvier à novembre de l'année n, des acomptes mensuels calculés en fonction de la contribution financière forfaitaire prévisionnelle.

Ces acomptes sont déterminés sur la base de 1/12^e de la contribution financière forfaitaire prévisionnelle de l'année (montant du compte d'exploitation prévisionnel auquel est appliquée la révision prévisionnelle ci-dessus définie).

Les sommes dues en exécution du présent contrat sont payées dans un délai reprenant les prescriptions de l'actuel code des marchés publics et des décrets pris pour son application. Tout retard portera intérêt au taux légal en vigueur.

39.3 - Régularisation

Au plus tard le 15 avril de l'année n+1, l'AUTORITE DELEGANTE procède à la régularisation de la contribution due au titre de l'année n sur la base de l'indexation définitive réalisée au 30 mars de l'année n+1.

Si l'examen par l'AUTORITE DELEGANTE des documents transmis par le DELEGATAIRE était de nature à faire naître un différend, les parties conviennent de mettre en œuvre les dispositions de l'article 49.

Il est entendu entre les parties que le montant de la contribution financière forfaitaire peut notamment faire l'objet d'une réfaction en cas notamment de non paiement des pénalités à la charge du DELEGATAIRE ou si l'AUTORITE DELEGANTE est amenée à engager des dépenses dans le cadre des dispositions de l'article 18.

TITRE VI : REGIME FISCAL

ARTICLE 40 : TVA

Conformément à l'instruction administrative 3 D-1-85 du 21 janvier 1985, le DELEGATAIRE a le statut d'exploitant du service au sens fiscal du terme. Il est seul redevable de la TVA au titre de l'activité et il récupère la TVA grevant les dépenses de l'activité selon les dispositions du Code Général des Impôts.

Il est précisé que l'ensemble des montants financiers mentionnés dans la présente convention est exprimé hors T.V.A.

ARTICLE 41 : PRISE EN CHARGE DES IMPOTS ET TAXES

Tous les impôts ou taxes établis par l'Etat, l'AUTORITE DELEGANTE ou une autre collectivité, y compris les impôts relatifs aux immeubles du service, sont à la charge du DELEGATAIRE.

ARTICLE 42 : TRANSFERT DU DROIT A DEDUCTION DE LA TVA

42.1 - Mécanisme de transfert

Conformément à l'article 210 de l'annexe II du Code général des impôts, l'AUTORITE DELEGANTE transfère au DELEGATAIRE le droit à déduction de la taxe sur la valeur ajoutée ayant grevé les investissements qu'elle a financés pendant la durée de la présente convention et qui constituent des immobilisations du service délégué. Les conditions de ce transfert seront celles fixées par les dispositions fiscales en vigueur.

L'AUTORITE DELEGANTE, en tant que propriétaire des immobilisations ouvrant droit à déduction et sous sa responsabilité à ce titre, délivre au DELEGATAIRE une attestation précisant, d'une part, le régime de TVA applicable des biens, ou de la fraction des biens utilisés par le DELEGATAIRE, et d'autre part, le montant de la taxe correspondante.

L'AUTORITE DELEGANTE informera le service des impôts de la délivrance de chaque attestation, par l'envoi d'une copie de ce document et de la présente convention.

Pour toute attestation que lui remet L'AUTORITE DELEGANTE, le DELEGATAIRE se conformera aux règles suivantes :

- il devra porter le montant correspondant de droit à déduction de TVA sur la première ou la seconde déclaration mensuelle du chiffre d'affaires qu'il établit après réception de l'attestation, ou en le partageant entre ces deux déclarations ;
- il informera L'AUTORITE DELEGANTE du montant du droit, ou de la fraction du droit, qu'il aura pu imputer sur la TVA nette due au titre de ses propres activités, dans un délai d'un mois, soit à compter de la date de dépôt de la première déclaration mentionnée ci-dessus si elle comprend la totalité du droit à déduction de TVA figurant sur l'attestation, soit à compter de la date de dépôt de la seconde déclaration dans les autres cas ;
- s'il y a lieu, il informera également L'AUTORITE DELEGANTE du montant du droit ou de la fraction du droit qu'il n'aura pu imputer sur aucune des deux déclarations, et dont il demande le remboursement au Trésor Public.

Le DELEGATAIRE s'engage à accomplir toutes les formalités nécessaires pour obtenir chaque remboursement dans les délais les plus courts prévus par les dispositions fiscales en vigueur.

Les sommes transférées sont reversées à L'AUTORITE DELEGANTE avant la fin du troisième mois suivant celui de la réception par le DELEGATAIRE des attestations de L'AUTORITE DELEGANTE.

42.2 - Redressements fiscaux

Si la TVA effectivement reversée à L'AUTORITE DELEGANTE fait ultérieurement l'objet d'un redressement de la part du service des impôts, le montant correspondant est remboursé par L'AUTORITE DELEGANTE au DELEGATAIRE dans un délai de quatre mois à compter de la réception d'une notification comprenant une copie de la décision de l'administration ainsi qu'un document attestant le paiement du redressement par le DELEGATAIRE.

Dans le cas où des intérêts de retard ou des pénalités s'ajoutent au redressement de TVA, ils sont remboursés au DELEGATAIRE par l'AUTORITE DELEGANTE dans les mêmes conditions que le redressement, sauf si ces intérêts ou pénalités résultent d'une erreur ou d'une faute imputable au DELEGATAIRE.

42.3 - Retards de paiement

Toute somme non versée par le DELEGATAIRE dans le délai fixé au présent article porte intérêt au taux légal majoré de deux points dès la date d'expiration de ce délai.

ARTICLE 43 : CONTRIBUTION ECONOMIQUE TERRITORIALE

La Contribution économique territoriale supportée par le DELEGATAIRE au titre de l'exploitation du réseau est prise en charge à l'euro-l'euro par l'AUTORITE DELEGANTE. Ce remboursement s'effectue dans les 40 jours suivants l'envoi à l'AUTORITE DELEGANTE des justificatifs de paiement des acomptes et du solde des composantes de la Contribution économique territoriale (cotisation financière des entreprises, sa taxe additionnelle et ses frais de gestion ; cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises et ses frais de gestion).

En conséquence, le montant de contribution forfaitaire versé au titre de l'année n tel qu'inscrit dans l'article 34 de la présente convention n'intègre pas le montant prévisionnel de la CET, contrairement au montant figurant à l'annexe 20 (compte d'exploitation prévisionnel).

ARTICLE 44 : TAXE SUR LES SALAIRES

La contribution forfaitaire versée par l'AUTORITE DELEGANTE n'étant pas soumise à TVA, en cohérence avec l'instruction fiscale 3 A-7-06 du 16 juin 2006, le DELEGATAIRE peut avoir à acquitter la taxe sur les salaires.

La taxe sur les salaires supportée par le DELEGATAIRE au titre de l'exploitation du réseau est prise en charge à l'euro-l'euro par l'AUTORITE DELEGANTE.

Ce remboursement s'effectue mensuellement dans les 40 jours suivants l'envoi à l'AUTORITE DELEGANTE des justificatifs de paiement des acomptes et du solde de la taxe sur les salaires.

En conséquence, le montant de contribution forfaitaire versé au titre de l'année n tel qu'inscrit dans l'article 34 de la présente convention n'intègre pas le montant prévisionnel de la taxe sur les salaires, contrairement au montant figurant à l'annexe 20 (compte d'exploitation prévisionnel).

TITRE VII – PENALITES ET SANCTIONS

ARTICLE 45 : MONTANT DES PENALITES

45.1 - L'AUTORITE DELEGANTE se réserve la possibilité d'appliquer à l'encontre du DELEGATAIRE les pénalités définies dans l'annexe 29 à la présente convention.

En cas d'interruption du service résultant d'une perturbation prévisible du trafic au sens de la loi n° 2007-1224 du 21 août 2007, seule l'inapplication du plan de transport adapté fait encourir au DELEGATAIRE les sanctions visées à l'annexe 29 précitée.

45.2 - Tout manquement générateur des pénalités définies dans l'annexe 29 à la présente convention fait l'objet d'une constatation par l'AUTORITE DELEGANTE qui utilise à cet effet des agents habilités. Ce constat est formalisé par un courrier circonstancié, notifié au DELEGATAIRE par courrier avec avis de réception.

Le DELEGATAIRE peut formuler, par courrier avec avis de réception, des observations dans un délai de sept jours à compter de la réception du constat notifié par l'AUTORITE DELEGANTE.

Passé ce délai, les pénalités, auxquelles s'ajoutent les frais de constat éventuel, sont notifiées au DELEGATAIRE qui doit verser le montant, dans le délai d'un mois à compter de la notification, à la Caisse du Trésorier Principal de l'AUTORITE DELEGANTE.

45.3 - Ces montants de pénalités s'entendent à la date de la signature de la convention. Ils seront modifiés par utilisation de la formule d'indexation de la contribution prévue à l'article 36 de la présente convention.

Ces pénalités sont cumulables et non plafonnées. Toutefois, le total de l'ensemble des pénalités ne peut excéder un montant manifestement excessif eu égard au montant de la présente délégation de service public, conformément à la jurisprudence administrative applicable en matière de modération des pénalités de retard résultant du contrat par application des principes dont s'inspire l'article 1152 du Code civil.

En cas de manquement du Délégué donnant lieu à interprétation sur le type de pénalité à lui appliquer, les Parties conviennent que l'Autorité Déléguée appliquera, parmi les pénalités éventuellement applicables au cas d'espèce, la pénalité dont le montant est le plus élevé.

TITRE VIII – RESILIATION, DECHEANCE ET EXPIRATION DE LA CONVENTION

ARTICLE 46 : CONDITIONS DE RESILIATION

46.1 - L'AUTORITE DELEGANTE peut résilier unilatéralement le présent contrat à tout moment au cours de son exécution, pour un motif d'intérêt général, après un préavis de 9 mois.

Dans cette hypothèse :

- les biens mis à disposition du DELEGATAIRE par l'AUTORITE DELEGANTE (lesquels figurent à l'inventaire A annexé à la présente convention – annexe 14) font retour gratuitement à cette dernière en bon état d'entretien et de fonctionnement compte tenu de leur ancienneté ;
- le ou les dépôts construits par le DELEGATAIRE (lesquels figurent aussi à l'inventaire A annexé à la présente convention – annexe 14) font retour à l'AUTORITE DELEGANTE en bon état d'entretien et de fonctionnement, pour un montant égal aux valeurs non encore amorties sur le plan contractuel, en fonction des annuités entrant dans les charges forfaitaires à ce titre dans l'annexe 20, au moment de la résiliation ;
- les biens qui figurent à l'inventaire B annexé à la présente convention (annexe 15) sont repris par le DELEGATAIRE ;
- tous les autres biens nécessaires à l'exploitation des services, qui ne figurent ni à l'inventaire A, ni à l'inventaire B annexés à la présente convention (annexes 14 & 15), peuvent être, si l'AUTORITE DELEGANTE le demande, acquis par celle-ci en totalité ou en partie, à la valeur nette comptable de ces biens à l'échéance du contrat ;
- l'AUTORITE DELEGANTE verse en outre au DELEGATAIRE une indemnité correspondant au préjudice subi par lui du fait de la résiliation. Le montant de cette indemnité sera déterminé, conformément à la jurisprudence administrative applicable, à dire d'expert indépendant et sur justificatifs présentés par le DELEGATAIRE.

L'expert sera désigné d'un commun accord par les parties et les frais d'expertise seront pris en charge à parts égales par les parties. En cas de désaccord des parties sur le nom de l'expert indépendant, ce dernier sera désigné par le Président du Tribunal administratif territorialement compétent, à la requête de la partie la plus diligente.

L'expert peut demander aux parties la communication, dans les plus brefs délais, de tous les documents utiles à sa mission.

46.2 - Les sommes dues au DELEGATAIRE sont versées dans un délai de six mois suivant la date d'effet de résiliation. Une quote-part de l'indemnité peut être versée sous forme d'annuités (par exemple : indemnités liées au matériel roulant) qui ne peuvent pas dépasser la date de l'expiration normale de la présente convention.

ARTICLE 47 : RESILIATION POUR FAUTE

47.1 - L'AUTORITE DELEGANTE se réserve le droit de résilier la présente convention sans indemnité de résiliation et après une invitation du DELEGATAIRE à présenter ses observations éventuelles:

- si le DELEGATAIRE ne répond plus aux exigences de la profession de transporteurs de voyageurs par route (décret n° 85-891 du 16.8.1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes et directive n° 96/26/CE du 29.4.1996 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de transporteur de voyageurs) ou équivalents ;
- en cas de dissolution du DELEGATAIRE sauf si le membre subsistant s'engage à remplir les obligations à la charge du DELEGATAIRE ;
- en cas de mise en liquidation judiciaire du DELEGATAIRE ;
- en cas de cession du bénéfice de la présente convention à un tiers sans l'autorisation de l'AUTORITE DELEGANTE ;
- en cas de cession du bénéfice de la présente convention à un tiers lorsque cette cession, conformément à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne, introduit des conditions qui, si elles avaient figuré dans la procédure de passation initiale, auraient permis l'admission de soumissionnaires autres que ceux initialement admis ou auraient permis de retenir une offre autre que celle initialement retenue ;
- en cas de changement de contrôle majoritaire en actions ou en droits de vote du DELEGATAIRE sans que l'AUTORITE DELEGANTE n'ait donné son accord.

La résiliation prend alors effet à compter du huitième jour franc de sa notification au DELEGATAIRE.

47.2 - L'AUTORITE DELEGANTE se réserve le droit de résilier la présente convention sans indemnité de résiliation et après mise en demeure du DELEGATAIRE :

- en cas de fraude ou de malversation de la part de ce dernier dans l'exécution de la présente convention,
- en cas d'inobservations graves ou de transgressions répétées des clauses de la présente convention, et notamment si les services viennent à être interrompus totalement ou partiellement pendant plus de quatre jours consécutifs (cas de force majeure ou de perturbations prévisibles au sens de l'article 18.3 de la présente convention exceptés) ou si du fait du DELEGATAIRE, la sécurité vient à être compromise par défaut d'entretien des installations ou du matériel nécessaires à l'exploitation du service.
- dans tous les cas où, par incapacité ou négligence, le DELEGATAIRE compromettrait l'intérêt général.

La déchéance est prononcée par l'AUTORITE DELEGANTE après mise en demeure du DELEGATAIRE de remédier aux fautes constatées dans le délai adapté qui lui est notifié. Cette déchéance prend effet à compter du jour de sa notification au DELEGATAIRE.

47.3 - S'agissant du sort des biens, la résiliation produit les mêmes effets qu'à l'article 46.1 de la présente convention (tirets 1 à 4). En cas de résiliation de la convention pour faute du DELEGATAIRE, ce dernier ne bénéficie pas de l'indemnité visée au 5ème tiret de l'article 46.1.

ARTICLE 48 : EXPIRATION DE LA CONVENTION

48.1 - Lorsque la convention arrive à son échéance normale :

- les biens qui figurent à l'inventaire A annexé à la présente convention (annexe 14) font retour gratuitement à l'AUTORITE DELEGANTE en bon état d'entretien et de fonctionnement compte tenu de leur ancienneté. Ces biens, à la date de leur remise à l'AUTORITE DELEGANTE, ont fait l'objet de toutes les vérifications et contrôles prévus par la réglementation. Les parties établissent contradictoirement un inventaire « de sortie » des biens mis à disposition du Délégué par l'Autorité déléguée dans les trois (3) mois qui précèdent la fin du contrat. Cet inventaire est à la fois quantitatif et qualitatif ; il précise notamment l'état des biens compte-tenu de leur âge, de leur destination et de leur usage;
- les biens qui figurent à l'inventaire B annexé à la présente convention (annexe 15) sont repris par le DELEGATAIRE ;
- tous les autres biens nécessaires à l'exploitation des services, qui ne figurent ni à l'inventaire A, ni à l'inventaire B annexés à la présente convention (annexes 14 & 15), peuvent être, si l'AUTORITE DELEGANTE le demande, acquis par celle-ci en totalité ou en partie, à la valeur nette comptable de ces biens à l'échéance du contrat.

48.2 - L'AUTORITE DELEGANTE s'engage à imposer au délégué qui assurera la poursuite de l'exploitation de la délégation de service public qu'il reprenne tous les contrats de travail des personnels du DELEGATAIRE affectés à l'exploitation des services de transports collectifs urbains au titre de la présente convention.

Pour ce faire, le DELEGATAIRE devra notamment communiquer à l'AUTORITE DELEGANTE, à la demande de celle-ci, tous les documents utiles concernant les personnels employés dans le cadre de la gestion du réseau AIX-EN-BUS. Ces informations comprennent notamment :

- L'évolution des effectifs sur les cinq dernières années ;
- L'évolution des accidents du travail sur les cinq dernières années ;
- L'évolution du taux d'absentéisme et de maladie sur les cinq dernières années ;
- La pyramide des âges au 31 décembre 2019 ;
- La masse salariale des effectifs sur les cinq dernières années ;
- La liste des effectifs classés par emploi (non nominatifs) et leur ancienneté;
- Les informations sur les accords de négociation collective applicables ;
- Les informations relatives au comité d'entreprise / aux structures syndicales ; et
- Les accords sur les avantages sociaux ou plans d'assurance.

TITRE IX – CLAUSES DIVERSES

ARTICLE 49 : PROCEDURE DE CONCILIATION EN CAS DE LITIGES

En cas de difficultés dans l'application de la présente convention et particulièrement pour, le cas échéant, apprécier les conditions de répercussion sur le niveau des contributions financières complémentaires éventuellement dues à la survenance des événements qui les entraînent, les parties s'obligent à tenter de se concilier avant toute action contentieuse, le cas échéant en désignant d'un commun accord un tiers ayant pour mission de les aider à faire aboutir cette conciliation.

Tout litige qui n'a pas pu être résolu par la procédure de conciliation décrite ci-dessus peut être porté devant la juridiction compétente.

ARTICLE 50 : FRAIS D'ENREGISTREMENT ET DE PUBLICATION

Les frais de timbre et les droits d'enregistrement éventuels liés à la présente convention sont supportés par le DELEGATAIRE.

Il en est de même pour les avenants qui pourraient être conclus en cours d'exécution de la présente délégation de service public.

ARTICLE 51 : CLAUSE D'ADAPTATION ET DE RENCONTRE

Les parties conviennent de se rencontrer notamment dans les cas suivants :

- tous les trois ans ;
- en cas de survenance de modifications législatives, réglementaires ou fiscales ayant une incidence sensible sur les coûts ou les recettes ;
- en cas de modification des services dans les conditions définies à l'article 13.3 de la convention (au-delà du plafond de 3% des kilomètres défini dans cet article) ;
- en cas de modification par l'AUTORITE DELEGANTE de la grille tarifaire, de création ou de suppression de titres de transports ;
- dans le cas où l'un des indices composant la formule de révision évolue de plus de vingt (20)% sur une année et/ou par rapport à la première année de la délégation ;
- dans le cas où la formule de révision conduit à appliquer un coefficient de révision inférieur à 0,9 ou supérieur à 1,1 d'une année à l'autre ;
- en cas de décalage dans le temps des projets mentionnés à l'annexe 25 ;
- 18 mois après l'entrée en vigueur du contrat, afin de faire le point au terme de la période de référence (premières mesures billettiques sur une année complète) sur les clés de mobilité de référence ;
- 18 mois après l'entrée en vigueur du contrat, afin de faire le point sur les valeurs de référence des indicateurs de qualité permettant l'application du système de bonus-malus ;
- dans le cas où la mise en place de lignes à haut niveau de service serait envisagée et dans l'hypothèse où celles-ci auraient des conséquences sur le réseau objet de la présente délégation de service public, afin de tenir compte des dites conséquences et de procéder aux adaptations nécessaires ;
- en cas de modification des règles relatives à la circulation générale et/ou au stationnement ayant un impact sur le fonctionnement du service public délégué et/ou sur les recettes du DELEGATAIRE ;
- en cas de modification par l'AUTORITE DELEGANTE des conditions d'application des tarifs réduits ;
- à la demande de l'AUTORITE DELEGANTE OU DU DELEGATAIRE.

Par ailleurs, une réunion mensuelle est prévue en présence des représentants de l'AUTORITE DELEGANTE et de ceux du DELEGATAIRE, sur la base des tableaux de bord mensuels produits par celui-ci conformément à l'article 19 de la présente convention, pour analyser ensemble les résultats du trafic, les conclusions des études et enquêtes, les dysfonctionnements relevés ainsi que les plaintes ou réclamations de la clientèle reçues par le DELEGATAIRE ou par l'AUTORITE DELEGANTE, dans un souci commun d'amélioration du service rendu.

ARTICLE 52 : ELECTION DE DOMICILE

Pour l'exécution de la présente convention, le DELEGATAIRE fait élection de domicile à son siège social à Aix-en-Provence.

Toute notification au DELEGATAIRE est faite par les représentants qualifiés de l'AUTORITE DELEGANTE, par courrier recommandé avec avis de réception envoyé à l'adresse indiquée au présent article.

A..., le...2011

Pour la Communauté du Pays d'Aix
Madame...

Présidente

Pour la Société Kéolis Pays d'Aix
Monsieur...

Président

LISTE DES ANNEXES A LA CONVENTION DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

0	mémoire technique de l'offre définitive
1	consistance des services de TC
2	fonctionnement des services de TAD
3	plan des lignes
4	liste des points d'arrêts du réseau délégué
5	Liste des dépositaires
6	Modalités de calcul des bonus/malus
7	liste des sous-traitants et détail des prestations sous-traitées
8	plan de formation chiffré
9	plan d'information chiffré
10	plan marketing/commercial
11	plan environnemental proposé
12	plan de continuité des transports et modalités de remboursement
13	description de l'organisation générale du candidat
14	inventaire A
15	inventaire B
16	règlement intérieur & charte d'accueil des usagers
17	dispositif d'études
18	conventions d'assistance au sein du groupe (le cas échéant)
19	détail des unités d'œuvre par ligne
20	compte d'exploitation prévisionnel (20A) & mémoire financier (20B)

21	programme d'investissements
22	tableau de ratios économiques et financiers
23	grille tarifaire et catégories d'ayant-droit
24	contrat de maintenance des équipements billettique et descriptif du système billettique
25	échancier prévisionnel de réalisation des aménagements à la charge de l'autorité délégente
26	cadre du compte-rendu annuel
27	cadre du tableau de bord mensuel
28	garanties
29	annexe relative aux pénalités
30	valeurs de références des indices entrant dans le calcul de la formule de révision
31	mesures de sécurité des usagers
32	entretien / maintenance des matériels roulants
33	Programmation de mise en œuvre du nouveau réseau