

Accusé de réception en préfecture
013-241300276-20131010-2013_A178-DE
Date de télétransmission : 16/10/2013
Date de réception préfecture : 16/10/2013



ACTE RENDU EXECUTOIRE
PAR APPLICATION DES
FORMALITES DE TELE-
TRANSMISSION AU
CONTROLE DE LEGALITE



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE
SEANCE DU 10 OCTOBRE 2013

PRESIDENCE DE MADAME MARYSE JOISSAINS MASINI

2013_A178

OBJET : Aménagement du territoire - Protocole transactionnel relatif à la Délégation de Service Public « AIX EN BUS »

Le 10 octobre 2013, le Conseil de la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix s'est réuni en session ordinaire au chapiteau Kiffa à Vitrolles, sur la convocation qui lui a été adressée par Madame le Président de la Communauté d'Agglomération le 4 octobre 2013, conformément à l'article L.5211-1 du Code général des collectivités territoriales.

Étaient Présents : JOISSAINS MASINI Maryse - AGARRAT Henri - AGOPIAN Jacques - AREZKI Alain - ARNAUD Christian - BARRET Guy - BAUTZMANN Marcel - BELLUCCI Angélique - BENNOUR Dahbia - BERENGER Patrice - BERNARD Christine - BLAIS Jean-Paul - BONTHOUX Odile - BORDET André - BOULAN Michel - BOYER Michel - BRAMI Héliot - BRAMOULLÉ Gérard - BRUNET Danièle - BUCCI Dominique - BUCKI Jacques - BURLE Christian - CATELIN Mireille - CHARDON Robert - CHAZEAU Maurice - CHEVALIER Eric - CHORRO Jean - CLAVEL Caroline - CRISTIANI Georges - CURINIER Erick - DAVENNE Chantal - DE PERETTI François-Xavier - DELAVET Christian - DELOCHE Gérard - DESCLOUX Odette - DEVAUX Pierre - DEVESSA Brigitte - DI CARO Sylvaine - DUFOUR Jean-Pierre - FERAUD Pierre - FERAUD Jean-Claude - FILIPPI Claude - GACHON Loïc - GALLESE Alexandre - GARCIA Daniel - GASCUEL Jean - GERACI Gérard - GOUIRAND Daniel - GRANIER Michel - GROSSI Jean-Christophe - GUEZ Daniel - GUINIERI Frédéric - HAMARD-OULMI Nadira - LAFON Henri - LAGIER Robert - LECLERC Jean-François - LEGIER Michel - LICCIA Marcel - MANCEL Joël - MARTIN Régis - MAURET Jacques - MAURICE Jany - MICHEL Claude - MICHEL Marie-Claude - MOINE Anne - MONDOLONI Jean-Claude - MORBELLI Pascale - MOUGIN Jacques - MOYA Patrick - MUSSET Alain - NICOLAOU Jean-Claude - OLLIVIER Arlette - PATOT Gérard - PELLENC Roger - PERRIN Jean-Claude - PERRIN Jean-Marc - PIERRON Lilliane - PIN Jacky - RIVET-JOLIN Catherine - RIVORY Olivia - ROUARD Alain - ROUSSEL Jacques - SANGLINE Bruno - SANTAMARIA Danielle - SICARD-DESNUELLE Marie-Pierre - SILVESTRE Catherine - SLISSA Monique - SUSINI Jules - TAULAN Francis - TRINQUIER Noëlle - VALETA Marie-José - VENEL Gérard - VEYRUNES Bernard - VILLEVIEILLE Robert

Étai(en)t excusé(s) et suppléé(s) : GERARD Jacky suppléé par DUFFAU Josiane - MALLET Raymond suppléé par MAUNIER André - MARTIN Richard suppléé par LANFRANCO Anne - PIZOT Roger suppléé par BUCHAUT Romain

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

Territoriales : ALBERT Guy donne pouvoir à PIN Jacky - AMAROUCHE Annie donne pouvoir à LAFON Henri - AMIEL Michel donne pouvoir à SLISSA Monique - BENON Charlotte donne pouvoir à GERACI Gérard - BONFILLON Jean donne pouvoir à GOUIRAND Daniel - BOUTILLOT Guy donne pouvoir à MANCEL Joël - CASSAN René donne pouvoir à MOYA Patrick - CHARRIN Philippe donne pouvoir à BARRET Guy - CIOT Jean-David donne pouvoir à NICOLAOU Jean-Claude - CONTE Marie-Ange donne pouvoir à FERAUD Pierre - DECARA Yannick donne pouvoir à DELOCHE Gérard - DEMENGE Jean donne pouvoir à BOYER Michel - DILLINGER Laurent donne pouvoir à DI CARO Sylvaine - DUPERREY Lucien donne pouvoir à DELAVET Christian - FENESTRAZ Martine donne pouvoir à OLLIVIER Arlette - FOUQUET Robert donne pouvoir à SICARD-DESNUELLE Marie-Pierre - GARÇON Jacques donne pouvoir à CHEVALIER Eric - GARNIER Eliane donne pouvoir à BUCCI Dominique - GUINDE André donne pouvoir à AGOPIAN Jacques - JOISSAINS Sophie donne pouvoir à JOISSAINS MASINI Maryse - JONES Michèle donne pouvoir à PIERRON Lilliane - JOUVE Mireille donne pouvoir à CHARDON Robert - LARNAUDIE Patricia donne pouvoir à BRAMOULLÉ Gérard - LONG Danielle donne pouvoir à DEVAUX Pierre - LOUIT Christian donne pouvoir à GALLESE Alexandre - MATAS Henri donne pouvoir à SANTAMARIA Danielle - MERGER Reine donne pouvoir à GROSSI Jean-Christophe - NELIAS Mireille donne pouvoir à GARCIA Daniel - ORCIER Annie donne pouvoir à MOUGIN Jacques - PAOLI Stéphane donne pouvoir à SUSINI Jules - PORTE Henri-Michel donne pouvoir à DESCLOUX Odette - RENAUDIN Michel donne pouvoir à LICCIA Marcel - ROVARINO Isabelle donne pouvoir à MICHEL Claude - TERME Françoise donne pouvoir à BERNARD Christine - TONIN Victor donne pouvoir à CHAZEAU Maurice - TRAN PHUNG CAU Catherine donne pouvoir à AGARRAT Henri

Étai(en)t excusé(es) sans pouvoir : BARBAT-BLANC Odile - CANAL Jean-Louis - DAGORNE Robert - DUCATEZ-CHEVILLARD Christine - GOURNES Jean-Pascal - JAUME Emmanuelle - MEDVEDOWSKY Alexandre - MOHAMMEDI Amaria - POTIE François - ROUGIER Jacques

Secrétaire de séance : Loïc GACHON

Monsieur Jean CHORRO donne lecture du rapport ci-joint.

CONSEIL DU 10 OCTOBRE 2013

Rapporteur : Jean CHORRO
Co-rapporteur : Gérard BRAMOULLÉ

Thématique : Aménagement du territoire / Déplacements, transports et infrastructures

Objet : Protocole transactionnel relatif à la Délégation de Service Public « AIX EN BUS ».

Décision du Conseil

Mes Chers Collègues,

Par convention de Délégation de Service Public en date du 29 juillet 2011, prenant effet au 1er janvier 2012 et arrivant à expiration le 31 décembre 2019, la Communauté du Pays d'Aix a confié à la société KEOLIS PAYS D'AIX la gestion déléguée du réseau de transports publics urbains "AIX EN BUS".

Il est proposé d'approuver par protocole transactionnel et par voie d'avenant, un certain nombre de modifications d'offre intégrées au nouveau réseau, pour répondre à la demande des usagers ainsi que leurs incidences financières.

Exposé des motifs :

Par convention de délégation de service public en date du 29 juillet 2011, prenant effet au 1^{er} janvier 2012 et arrivant à expiration le 31 décembre 2019, la Communauté du Pays d'Aix a confié à la société KEOLIS PAYS D'AIX la gestion déléguée du réseau de transports publics urbains "AIX EN BUS".

Il s'agit aujourd'hui d'approuver un accord transactionnel pour traiter les modifications d'offre et leurs incidences financières durant la période du 09 juillet 2012 au 25 août 2013, ainsi qu'un avenant n°3 pour intégrer les évolutions qui ont été mises en oeuvre à compter du 26 août 2013.

Ces deux actes font l'objet d'un seul rapport proposant l'adoption de deux délibérations, dans la mesure où ils sont issus d'un travail et d'une négociation globale avec le délégataire permettant de régler les conséquences de la mise en place du réseau dans la première année de la DSP et d'entériner dans le contrat pour l'avenir les ajustements d'offre de service.

I. – Conditions d'attribution de la nouvelle DSP Aix en Bus.

La précédente convention de DSP signée le 28 juin 1999 par la Ville d'Aix-en-Provence avec la SARL Autobus Aixois portait sur une durée de 12 ans, du 1^{er} juillet 1999 au 30 juin 2011.

Cette convention a été transférée le 1^{er} janvier 2001 à la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix.

Par un avenant n°7 (approuvé le 10 décembre 2010), elle a été prolongée de 6 mois, pour s'achever le 31 décembre 2011.

La procédure de renouvellement a été formalisée après consultation de la C.C.S.P.L. (Commission Consultative des Services Publics Locaux) le 19 février 2009 et du C.T.P. (Comité Technique Paritaire) le 20 novembre 2009.

Par une délibération n°2010_A028 du 25 février 2010, le Conseil communautaire a approuvé le principe du renouvellement de la DSP du réseau « Aix en Bus », en précisant son périmètre, la durée, les obligations du délégataire et les moyens à mettre en oeuvre, les conditions de résiliation et le régime financier, avec le rappel des modalités de mise en concurrence.

La procédure de renouvellement a été conduite sous l'autorité de Monsieur le Vice-président délégué au Transport, Monsieur Jean Chorro.

1.1. La préparation du cahier des charges de la nouvelle D.S.P.

Préalablement au lancement de la procédure de renouvellement de la délégation de service public, la CPA a passé un marché avec trois assistants à maîtrise d'ouvrage pour assurer un audit et une assistance technique, juridique et financière pour le renouvellement du contrat de délégation de service public (**EURECA** pour la partie technique et économique, **Y. R. GUILLOU Avocats** pour la partie juridique, **CALIA Conseil** pour la partie financière).

A l'issue des réunions et travaux avec les AMO, ceux-ci ont élaboré :

a - Le document-programme (définissant notamment le niveau de l'offre à mettre en place, le kilométrage annuel prévisionnel, soit 6,5 millions de kilomètres, la qualité du service à rendre aux usagers, la qualité des autobus).

b - Le projet de convention ;

c - Le règlement de consultation.

1.2. Le lancement de la consultation.

14 avril 2010 : lancement de l'Avis d'Appel Public à Concurrence.

26 mai 2010 : avis rectificatif à l'A.A.P.C.

04 juin 2010 : date limite de réception des candidatures.

25 juin 2010 : décision de la Commission de D.S.P. de retenir les cinq entreprises et/ou groupements d'entreprises qui se sont portés candidats.

- KEOLIS (groupe national) ;
- AUTOBUS AIXOIS (filiale Veolia, groupe national) ;
- SUMA / UTP / TELLESCHI (groupement de sociétés locales) ;
- CAR POSTAL (filiale de la Poste suisse) ;
- CORPORATION FRANCAISE DES TRANSPORTS (groupe espagnol).

Chaque candidat a reçu un document de consultation composé notamment de :

- du projet de convention dont certaines dispositions pouvaient être amendées par les candidats ;

- les enquêtes origine/déplacement et montées/descentes de 2004 et 2008 ;
- les rapports d'activité annuels du précédent délégataire ;
- la présentation du projet de gare routière, de Plan d'Aillane, de Malacrida et du parking Route des Alpes ;
- données de fréquentation des circuits scolaires ;
- document programme précisant les objectifs de la CPA vis-à-vis notamment :
 - du niveau de l'offre à mettre en place selon les différents secteurs du territoire et compte tenu des projets de la CPA (Gare routière, Plan d'Aillane, piétonisation du cœur de Ville d'Aix-en-Provence...) ;
 - du kilométrage annuel attendu sur le nouveau réseau (6 500 000 kilomètres commerciaux) ;
 - de la qualité des relations avec les usagers (information des voyageurs, lutte contre la fraude, formation des conducteurs à l'éco conduite...) ;
 - de la qualité des matériels (âge et disponibilité des véhicules, propreté des installations).

De plus, ce document précisait les objectifs de restructuration de l'ancien réseau tel que définis par les recommandations des AMO.

A ce titre, le document programme présentait 3 scénarios d'exploitation des lignes desservant le centre ville qui devaient permettre d'assurer l'organisation et la répartition des lignes de liaisons entre le pôle urbain et les quartiers périphériques et des lignes internes au pôle urbain et aux différents secteurs afin d'atteindre l'objectif d'offre de service et de traiter l'accès des véhicules au centre ville et le passages par les boulevards de ceinture :

- un premier scénario basé sur le maintien de lignes « diamétrales » traversant le centre ville et prolongées de part et d'autres dans les quartiers ;
- un deuxième scénario de réseau basé davantage sur la complémentarité entre des lignes à vocation de dessertes plus « ciblées », rayonnant de part et d'autres du centre et en rabattement sur une navette « tour de ville » renforcée ;
- un troisième consistant en un « mix » des deux premiers scénarios.

Seuls deux candidats ont déposé une offre : Kéolis et les Autobus Aixois (Véolia). Les deux candidats ont choisi de présenter une offre de service basée sur le troisième scénario d'exploitation.

A la suite de l'analyse de ces offres par la CDSP (15/04/2011), des négociations ont été engagées avec chacun des deux candidats dans de strictes conditions d'égalité de traitement.

Cette phase s'est effectuée après l'envoi d'une série de questions écrites aux candidats pour leur permettre de préciser leur offre. Ils ont disposé de deux semaines pour remettre leur réponse.

Elle s'est poursuivie par deux réunions de négociation organisées avec chacun des candidats pour leur permettre d'affiner leur proposition.

Au terme de la procédure, ce sont 4 offres par candidat qui auront été analysées par les services de la CPA et leurs assistants à maîtrise d'ouvrage.

A l'issue des négociations, sur la base du rapport d'analyse des offres réalisé par les AMO, l'offre Keolis a été retenue suite à :

- l'avis du Bureau Communautaire du 30 juin 2011 ;
- l'introduction du référé pré-contractuel par le délégataire sortant le 07 juillet 2011 ;
- la décision d'approbation du choix du délégataire du Conseil communautaire du 13 juillet 2011 ;
- le rejet du référé par le Tribunal Administratif de Marseille par ordonnance du 27 juillet 2011,
- la signature de la convention de DSP en présence de Madame le Président, de Monsieur le Vice président délégué au Transport et de Monsieur Président de Keolis Pays d'Aix le 29 juillet 2011.

II. – Les différences par rapport à l'ancienne Délégation de Service Public.

La délégation en vigueur signée en juillet 2011 par la CPA avec Keolis porte sur une durée de 8 ans du 1^{er} janvier 2012 au 31 décembre 2019, contre 12 ans dans l'ancienne DSP.

La contribution forfaitaire est de 22.378.395 € pour l'année 2013 (valeur 2011, hors indexation, hors taxes sur les salaires et CET y compris avenants 1 & 2) contre 23.270.939 € pour l'année 2011 dans l'ancienne DSP (régularisation incluses, hors taxes sur les salaires).

Cette convention met à la charge du délégataire plusieurs nouvelles prestations précédemment effectuées au travers de marchés publics indépendants. Il s'agit :

- des services scolaires de Luynes, Les Milles, Duranne, Granettes et Puyricard ;
- des lignes de Diablines du centre ville ;
- des lignes régulières reliant Aix à Venelles ;
- de l'exploitation et la gardiennage des parcs-relais existants et à venir.

Ces services ci-dessus représentent un équivalent de coût de plus de 3,8 M€ annuels (valeur 2011) et une offre de 500 000 kilomètres qu'il convient de prendre en compte pour comparer à périmètre équivalent le coût des deux DSP avant et après la nouvelle attribution. A ceci doit être ajouté le coût annuel de construction du dépôt affecté au service qui doit revenir en propriété à la CPA en fin de contrat, soit 1,5M€ / an.

Ainsi, l'impact financier de la DSP avant/après la nouvelle attribution a généré une économie pour la CPA de l'ordre de 5,3 M € par an à périmètre de prestation comparable.

L'objectif du nouveau réseau étant d'élargir sa couverture géographique comme d'intégrer de nouvelles exigences de qualité et de nouvelles prestations, son périmètre a été redéfini comme suit :

- intégration de Venelles (l'extension à Eguilles est reportée) ;
- la vidéosurveillance est installée dans les bus pour une meilleure sécurité des usagers et des conducteurs ;
- le parc de véhicules est considérablement rajeuni (véhicules neufs au 1er janvier 2012 et un âge moyen de 3 ans, contre 7 ans dans l'ancienne DSP) ;
- une agence commerciale est prévue en centre ville, ainsi qu'une agence mobile pour aller au plus près des habitants de tout le territoire compris dans le périmètre de la D.S.P.;
- en fin de convention, le(s) dépôt(s) construit(s) par le délégataire, accueillant l'ensemble du matériel roulant, des bureaux et des ateliers, doivent revenir en pleine propriété à la CPA. Il s'agit d'un investissement de 12,6 M€ sur la durée du contrat, pesant pour environ 1,5 M€ / an en moyenne ;
- le délégataire s'engage sur une baisse du taux de fraude de 14 % en 2012 à 7 % en 2019.
- 700 000 Kms supplémentaires sont parcourus chaque année avec de nouveaux quartiers mieux reliés entre eux ; soit un objectif de 6.300.000 kilomètres par an correspondant (hors desserte d'Eguilles) à 5 100 000 km déjà effectués sur l'ancienne DSP + 500 000 km correspondant à l'intégration de prestations existantes (cf. p.8) + 700 000 km de développement de l'offre ;

- des dessertes par quartier améliorées :

1 - Secteur de Luynes : augmentation significative de la fréquence de l'ancienne ligne 19 et offre de nouvelles liaisons, notamment, à destination du centre Ville d'Aix et de Puyricard.

2 – Secteur Duranne – Village des Milles - Pôle d'activités des Milles et de la Pioline : la Duranne et le Pôle d'activités de l'Arbois dispose de liaisons directes vers le centre commercial de la Pioline et la gare routière d'Aix, avec la ligne 18. Le village des Milles est mieux desservi notamment le quartier Angenot avec la ligne 4. Le pôle d'activités dispose de nouvelles liaisons en provenance du Jas de Bouffan et du Val Saint André (ligne 4 et 20).

3 – Secteur du Jas de Bouffan – Encagnane : deux nouvelles lignes permettent aux habitants du Jas de Bouffan et d'Encagnane de se rendre directement vers le pôle d'activités des Milles, et de compléter la desserte des facultés, avec les lignes 19 et 20.

4 – Secteur de Célony – Puyricard – Couteron : liaison complémentaire vers le Val Saint André et le Tholonet. Le quartier de la Bédoule/Lignane dispose d'une liaison directe vers le centre ville (ligne 13S), cette liaison n'existait pas précédemment.

5 – Secteur de Brunet – Saint Donat et Saint Eutrope : liaisons supplémentaires vers Beisson (ligne M3) et vers Venelles (ligne 25).

6 – Secteur Pont de Béraud – Saint Marc Jaumegarde : La nouvelle ligne 6 reprend les fréquences de l'ancienne ligne 4 sans ses inconvénients (itinéraire compliqué et irrégularités des passages). Le secteur est également doté d'une nouvelle ligne (ligne 21) entre Saint Marc Jaumegarde et le centre Ville d'Aix en Provence.

7 – Secteur de La Torse – Val Saint André – Tholonet : Nouvelles lignes 9 (Val Saint André – Saint Mitre) et 13 (Célony-Tholonet) ont respectivement vu leurs fréquences améliorées :

- La ligne M1 offre de nouvelles dessertes en centre ville et à destination de la Torse ;
- La ligne M3 offre une nouvelle liaison vers l'hôpital ;
- La ligne 4 qui est une création Keolis offre aux habitants du Val de l'Arc une nouvelle liaison vers les facultés, le centre ville, le centre commercial de la Pioline et le pôle d'activités des Milles ;

- L'amélioration sensible du nombre de desserte du Tholonnet avec la Ligne 13.

8 – Secteur Centre-ville – Hôpital : Le secteur du centre-ville garde toujours une très bonne fréquence sur les boulevards extérieurs (inférieure à 5 minutes) grâce aux 5 lignes qui l'empruntent systématiquement (dont la ligne 1 qui ne fait que le tour de ville).

Le nouveau réseau propose une desserte du centre hospitalier avec 6 lignes provenant de tous les quartiers d'Aix, contre 2 lignes avec l'ancien réseau.

9 – Autres communes : La commune de Venelles dispose depuis le 1^{er} septembre 2013 d'une liaison urbaine vers Aix-en-Provence. La commune de Saint Marc Jaumegarde dispose dans le nouveau réseau Aix en Bus d'une ligne régulière (ligne 21) qui remplace l'ancienne ligne de transport à la demande.

Pour satisfaire à ces évolutions, l'offre kilométrique commerciale du réseau Aix en Bus a progressé dans la nouvelle DSP de 23 % en passant de 5.110.000 km en 2011 à 6.310.000 km actuel, soit + 1.200.000 km.

III. – La mise en place de la nouvelle offre.

Pour la mise en place de la nouvelle offre de transport et la présentation du nouveau réseau, des rencontres ont été organisées.

De septembre 2011 à juillet 2012, 60 rencontres (individuelles ou collectives) ont eu lieu entre les services Transports de la CPA et des élus, techniciens des communes, usagers du réseau (CIQ, Associations ...).

Ces rencontres ont conduit à apporter des adaptations à l'offre kilométrique de transport à partir du 9 juillet et surtout du 3 septembre (passage aux horaires d'hiver) puis au 10 décembre, par rapport à l'offre initiale de Keolis (+ 1,1 Million), dans un souci de conforter et d'améliorer le service.

Les aménagements des services ont été pris en compte conformément aux stipulations de l'article 4 de la convention de DSP selon lesquelles « *eu égard au principe d'adaptation et de mutabilité du service public, l'autorité délégante peut décider toutes modifications relatives à la consistance des services et à leurs modalités d'exploitation* ».

Le détail des modifications de services est reproduit dans l'avenant ci-joint.

La chronologie de mise en place s'est déroulée de la façon suivante :

Du 1^{er} janvier 2012 au 08 juillet 2012, Keolis a exploité le réseau sur la base des lignes de l'ancien délégataire. En parallèle les services de la CPA ont rencontré l'intégralité des CIQ et les maires adjoints.

Du samedi 24 mars au samedi 31 mars, le Délégataire a présenté sous un chapiteau le projet de réseau (plan d'une surface de 100 m²) aux usagers et au grand public avec un plan d'une dimension de 100 m² (3000 visites et 250 doléances et suggestions écrites).

Du 26 juin au 15 juillet 2012 a été déployée une phase de communication sur le nouveau réseau auprès du grand public.

Le 09 juillet 2012, Keolis a mis en place le nouveau réseau Aix en Bus.

Le 03 septembre 2012, le délégataire a fait fonctionner le réseau avec les horaires d'hiver et a commencé à apporter des modifications aux services sur la base des demandes complémentaires issues des rencontres avec la population et ayant pour incidence d'augmenter fortement le kilométrage total (soit 7 302 000 km en année pleine, contre 6 396 000 km prévus au contrat initial).

Plusieurs réunions publiques à la rencontre des usagers ont été tenues à l'initiative de Madame le Président en septembre et octobre 2012, pour répondre à leur mécontentement et à leurs réclamations :

- le 11 septembre : secteur Centre Ville à l'Hôtel de Ville ;
- le 18 septembre : secteur Nord Est à Puyricard ;
- le 4 octobre : secteur Nord à Puyricard ;
- le 16 octobre : secteur Sud aux Milles ;
- le 24 octobre : secteur Ouest au Bois de l'Aune.

Ces réunions se sont tenues en présence :

- du Vice président délégué aux Transports ;
- des Adjoints au Maire des différents quartiers d'Aix en Provence ;
- les services de la DGA Déplacements Transports et Infrastructures ;
- des représentants de la société Keolis Pays d'Aix.

D'autres réunions individuelles ou collectives se sont tenues entre le service transport de la CPA et des élus, techniciens des communes, usagers du réseau (CIQ,

Associations, ...), sous la responsabilité de Monsieur le Vice-président délégué au Transport.

Un certain nombre de demandes issues de ces réunions publiques ont conduit le délégataire, à compter du 10 décembre 2012, à mettre en place de nouvelles évolutions pour un impact de 85 000 km supplémentaires, portant le total des kilomètres à 7 500 000.

Le 18 février 2013, le réseau a fait l'objet de nouveaux ajustements. Il s'est agi de reconsidérer certains développements du réseau pour tenir compte à la fois de plusieurs demandes des CIQ rencontrés intégralement fin 2012 et des contraintes liés au contrat de DSP. Tout en contenant et en réduisant l'enveloppe kilométrique de 700.000 km, ces modifications ont permis de satisfaire 50 réclamations importantes des CIQ et des usagers en matière de tracé, fréquences et choix des horaires des lignes.

Enfin à partir du 08 juillet 2013 et surtout à partir du 26 août 2013, lors des changements d'horaires été/hiver, les ajustements du réseau ont tenu compte des dernières améliorations issues des nouvelles rencontres avec les élus et usagers du réseau (CIQ, Associations), ainsi que d'une nouvelle économie de kilomètres.

Cette dernière évolution de l'offre permet de réduire les développements passés de l'offre kilométrique et de sécuriser le contrat tout en respectant la philosophie de la nouvelle DSP.

Au total, les différentes adaptations du service conduites depuis juillet 2012 ont eu les effets suivants :

- la création de lignes commerciales (+3) et doublages aux heures de rentrée scolaire (+6) supplémentaires;
- des modifications d'itinéraires (Lignes Mini, L3, L4, L8, L9, L11, L12, L15) ;
- des prolongements de lignes (L6, L7, L8, L9, L10, L13, L21) ;
- une augmentation sensible des services scolaires spécifiques et doublages de lignes commerciales par des lignes « S » (L3s, L9s, L10s, L12s, L23s) ;
- un maintien d'une offre importante mais maîtrisée
- la desserte du tour de ville (1 bus en moyenne toutes les 5 minutes au lieu de toutes les 3 minutes) ;
- un renforcement de l'offre sur les quartiers périphériques (cf liste pages 9, 10) ;
- un renforcement de l'offre aux heures de pointe (L8, L20) ;
- une maîtrise des services aux heures creuses (L1, L3, L22).

IV. – Les impacts des évolutions sur les moyens d’exploitation et leur valorisation financière.

Il est exposé ci-dessous l’évolution des moyens affectés au réseau ainsi que leur incidence financière sur le contrat pour chaque période ayant un impact significatif sur leur appréciation.

Ces moyens sont évalués en équivalent année pleine pour qu’ils puissent être comparés (cf. détail des coûts dans les annexes du protocole transactionnel).

	Nb véhicules en année pleine	E.T.P. Conduite en année pleine	Kms Commerciaux en année pleine	% Evolution vs contrat de base (sur la durée restante du contrat)
Contrat de base (nouveau réseau année pleine)	166	334	6 395 563	
3 sept. / 9 déc. 2012	199	408	7 302 561	19%
10 déc. 2012/ 17 fév. 2013	210	427	7 505 921	26%
18 fév. / 7 juil. 2013	214	406	6 836 392	22%
dès le 26 août 2013	196	400	6 310 251*	11%

*Ce total de kilomètres ne comprend pas la desserte d’Eguilles prévue dans le kilométrage annuel initial et qui a été évaluée à 140 000 km.

Malgré le retour à l’équilibre des kilomètres commerciaux, l’augmentation des moyens d’exploitation s’explique par plusieurs facteurs :

- le renforcement des moyens matériels car davantage de véhicules circulent en heures de pointe (augmentation et évolution des catégories de véhicules) ;
- l’augmentation des kilomètres et des heures de conduite haut le pied car la nécessité d’acheminer les véhicules aux heures de pointe impose une multiplication des trajets entre le dépôt et les têtes de lignes et les trajets haut le pied sont plus longs du fait de la redistribution de l’offre sur les zones périphériques au centre ville ;
- la baisse de la vitesse commerciale moyenne car les véhicules circulent plus lentement en heures de pointe, ce qui entraîne une augmentation des heures de conduites commerciales et du nombre de conducteur ;

- le coût des autres personnels d'exploitation (atelier, contrôle) augmente également en raison de la hausse du nombre de véhicules à entretenir et du nombre de services à contrôler.

De même, l'encadrement lié à l'augmentation des moyens et l'exigence de la CPA de renforcer la qualité de service et le contrôle du réseau ont abouti à une augmentation des coûts de structure (annexe B de l'avenant n°3).

Dans un premier temps, l'ensemble des impacts des modifications du réseau a été pris en compte dans un projet d'avenant global qui couvrait, à la fois, la période de mise en place du réseau du 9 juillet 2012 au 25 août 2013, ainsi que la période restante du contrat du 26 août 2013 au 31 décembre 2019.

Cet avenant global, en intégrant les effets dans avenants n°1 et n°2, représentait une augmentation de 11,52 % du montant total de la DSP.

A l'occasion de l'examen de ce projet d'avenant dans sa séance du 20 septembre 2013, la Commission de Délégation de Service Public a considéré, sur recommandation de Monsieur le Représentant du Service en charge de la Concurrence, qu'il convenait de prendre en compte ces impacts, d'une part, dans le cadre d'un protocole transactionnel pour la période du 9 juillet 2012 au 25 août 2013 et, d'autre part, dans le cadre d'un avenant pour entériner dans le contrat les ajustements d'offre de service en vigueur à compter du 26 août 2013.

Le projet de protocole et le projet d'avenant n°3 ont été soumis à la Commission de délégation de service public dans sa séance du 26 septembre 2013 qui a émis un avis favorable à leur conclusion.

V. – Les éléments constitutifs du protocole transactionnel et de l'avenant n°3.

5.1. Principes d'élaboration du protocole et de l'avenant n°3.

Afin de sécuriser tant les données techniques, financières que juridique qui ont conduit à l'établissement du protocole et de l'avenant n°3, la CPA a souhaité conforter son analyse par des contrôles et avis extérieurs.

Une mission d'audit a été confiée au Cabinet Deloitte tant sur la validation des éléments financiers communiqués dans le rapport d'activité de l'exercice 2012 de l'entreprise Keolis Pays d'Aix que sur le contrôle arithmétique du modèle financier et la méthodologie d'élaboration des annexes financières de l'avenant.

Le rapport décrit la méthodologie de valorisation des unités d'œuvre et atteste de la conformité des résultats obtenus. Concernant le passé, il atteste que la comparaison exposée par Keolis Pays d'Aix entre le contrat et le réalisé pour l'exercice 2012 repose sur les éléments comptables clôturés au 31/12/2012

Des analyses précises ont également été réalisées par le cabinet Eureka et le cabinet d'expertise comptable In Extenso.

Ces expertises ont portées tant sur la cohérence des éléments d'exploitation (emploi des unités d'œuvre eu égard à l'évolution de l'offre) que sur leur valorisation financière (vérification des coûts unitaires et des effets de volume relatifs à l'augmentation des moyens).

Ces analyses donnent les conclusions suivantes :

- les éléments d'emploi et de valorisation des unités d'œuvre engagés par le délégataire sont validés ;
- le nouveau fonctionnement du réseau a généré un coût d'exploitation supplémentaire justifié eu égard à l'augmentation des moyens humains et matériel aux heures de pointe et du fait de la « déconcentration » de l'offre sur un territoire étendu ;
- les choix opérés par le délégataire s'agissant du financement de ce nouveau fonctionnement et résultant des discussions avec la CPA sont plus avantageux pour la CPA que la stricte application des coûts unitaires initiaux du contrat ;
- des pistes d'optimisation peuvent encore être explorées dans le cadre de l'accord de productivité concernant le parc de véhicule, l'organisation de l'exploitation et la structure, ce qui donnera lieu à un rapport annuel spécifique.

Les parties ont arrêté les stipulations du protocole et de l'avenant avec le souci de :

- identifier la période pendant laquelle le réseau a dû intégrer des adaptations exceptionnelles ;
- identifier ce qui relève de la demande d'offre supplémentaire auprès du délégataire. Ainsi Keolis Pays d'Aix a accepté de prendre à sa charge une partie des coûts non imputables au développement de l'offre mais à une sous estimation initiale des coûts (789 k€ équivalent année pleine) ;
- valoriser les unités d'œuvre supplémentaires au coût unitaire du contrat initial sauf si les conditions d'exploitation réellement observées permettent de les revoir à la baisse ;
- faire en sorte que l'indemnisation versée par la CPA au titre du protocole et que l'avenant soient établis sur la base des coûts directs et de structure

dédiés au contrat de DSP Aix en Bus sans générer de profit supplémentaire pour le délégataire.

5.2. Objet du protocole.

Le protocole a pour objet de mettre fin au différend opposant la CPA à la Société KPA et de régler les conséquences financières liées aux modifications des services de transport relatifs au contrat de délégation de service public pour la gestion de son réseau de transport public urbain de voyageurs « Aix-en-Bus », sur la période du 9 juillet 2012 au 25 août 2013.

Les parties se sont rapprochées et ont convenu du bien-fondé de la réclamation initiée par la Société KPA. Elles s'accordent, à titre transactionnel, forfaitaire et définitif, sur le versement à la société KPA d'une somme sans TVA, valeur euro avril 2011 - hors C.E.T. et Taxe sur les Salaires, de neuf millions soixante-dix-sept mille sept cent quatre-vingt-six Euros (9.077.786 €), dont 8 473 288 €HT liés à l'augmentation des charges (montant global du contrat).

Cette indemnisation globale a été négociée afin d'assurer au profit de la CPA :

- la prise en charge par la Société KEOLIS PAYS D'AIX de certains coûts unitaires à la baisse, en particulier de conduite, en tenant compte des coûts réellement constatés, coûts plus favorables à la CPA, aboutissant ainsi à une économie de 614 000 euros ,
- la prise en charge par la Société KEOLIS PAYS D'AIX pour la période considérée et pour l'avenir (Cf.avenant) de certains moyens et unités d'œuvre issus de corrections techniques pour 789 000 euros par an.

Il résultera de ce dernier engagement, une économie globale pour la durée de la convention de 5.523.000 Euros, soit une économie de 526.000 Euros au titre du protocole et 4.997.000, Euros au titre de l'avenant sur la durée restant à courir de la DSP, soit 6 ans et 4 mois.

Il convient également de rappeler, que dans l'avenant qui vous est également présenté ce jour, la Société KEOLIS PAYS D'AIX s'est engagée dans un processus d'optimisation économique des services produits et à une réduction de la contribution financière versée par la C.P.A. à hauteur d'une enveloppe de 1.000.000 € (un million d'euros) valeur avril 2011, hors C.E.T. et Taxe sur les Salaires, en année pleine à effet de la rentrée de septembre 2014.

Au terme de la DSP les économies réalisées sur ces adaptations auront permis d'absorber définitivement le montant de l'indemnisation versée pour un service amélioré.

La CPA notifiera à la Société KPA le présent protocole immédiatement après accomplissement des formalités de transmission au contrôle de légalité et de publicité.

5.3. Objet de l'avenant.

- L'avenant n°3 a pour objet :

- de traiter les conséquences financières tant en terme de dépenses que de recettes prévisionnelles à partir du 26 août 2013 et sur la période restante du contrat des différentes phases de réajustement de l'offre décrites dans le chapitre III du présent rapport et leur impact sur la contribution financière forfaitaire ;

- d'opérer un certain nombre de réaménagements contractuels dans l'intérêt du service délégué, à savoir :

- un réaménagement des conditions contractuelles au terme desquelles le Délégataire s'engage sur un ajustement des objectifs de recettes et de trafic ;
- un engagement des parties à rechercher des gains de productivité sur la durée du contrat ;

- d'acter du décalage de l'intégration de la desserte d'Eguilles dans le contrat de délégation de service public ;

5.4. Dispositions juridique et financière de l'avenant.

Les parties ont arrêté les stipulations de l'avenant avec le souci de :

- d'adapter la consistance des services sans bouleverser l'économie initiale du contrat, condition déterminante pour en apprécier la validité au regard des principes posés par la jurisprudence administrative,
- au maintien des engagements de recettes du délégataire tout en conservant dans ses engagements commerciaux un risque économique substantiel ;
- garantir une stabilité contractuelle à la collectivité.

La CPA et la Société Keolis ont convenu d'une valorisation des moyens mis en œuvre de manière précise et détaillée. Les discussions, analyses et échanges avec le délégataire ont abouti à ce que :

- le résultat du compte d'exploitation prévisionnel global du délégataire n'est pas modifié. Le délégataire n'a pas appliqué aux charges une hausse proportionnelle à l'évolution du chiffre d'affaire ;
- la modification de certains coûts unitaires, notamment pour la conduite, qui tient compte des coûts réellement constatés plus favorables à la CPA que les coûts prévisionnels ;
- la prise en charge par la Société Keolis Pays d'Aix de certains moyens et unités d'œuvre issus de corrections techniques pour 789.000 € par an ;

Par ailleurs, l'avenant prévoit un mécanisme relatif à l'engagement du délégataire sur les recettes et un engagement des parties à rechercher des gains de productivité.

- Présentation du dispositif d'encadrement des recettes :

Le réseau proposé dans le contrat d'origine, de par les principes qui ont prévalu pour sa conception (concentration, hiérarchisation de l'offre, permanence d'attractivité, lisibilité...) prévoyait un niveau d'attractivité sur lequel s'engageait le délégataire avec un montant de recette prévisionnel.

Les modifications successives qui ont été apportées au réseau ont conduit les parties à mettre en place un dispositif d'encadrement qui se présente de la façon suivante :

Pour chacune des années du contrat, le délégataire fait son affaire de l'insuffisance de recettes commerciales perçues.

Toutefois, si pour une année «N», l'écart constaté est supérieur à +5% ou inférieur à - 5%, le niveau prévisionnel des recettes contractuelles pour les années suivantes s'en trouve modifié. En effet, les recettes commerciales prévisionnelles à compter de l'année «N + 1» sont réévaluées sur la base des recettes réellement encaissées en année «N», augmentée du pourcentage de progression prévu initialement entre deux exercices.

Exemple 1 relatif à une baisse de recettes supérieur à 5%.

Base recettes commerciales prévues pour année «N» = 100

Progression initialement prévue en recettes année «N» et année «N+1» = + 7%

Montant recettes commerciales prévues pour «N+1» = 107

Recettes commerciales réelles enregistrées année «N» = 90

Pas d'incidence sur la compensation pour la CPA en année «N» (écart entre 90 et 100 à la charge de Keolis)

Calcul recettes commerciales année «N+1» = $90 \times 1.07 = 96,3$

Exemple 2 relatif à une hausse de recettes de plus de 5%.

Base recettes commerciales prévues pour année «N» = 100

Progression initialement prévue en recettes année «N» et année «N+1» = + 7%

Montant recettes commerciales prévues pour «N+1» = 107

Recettes commerciales réelles enregistrées année «N» = 110

Incidence sur la compensation pour la CPA en année «N» (écart entre 100 et 110 vient en diminution de la compensation pour moitié selon contrat initial)

Calcul recettes commerciales année «N+1» = $110 \times 1.07 = 117.7$

Par ailleurs, les dispositions contractuelles prévues précisent que ce mécanisme ne peut aboutir à faire supporter à la collectivité les conséquences d'une non atteinte des objectifs de taux de fraude prévus contractuellement.

- Présentation du dispositif d'amélioration de l'efficacité du réseau :

L'Autorité délégante et le délégataire s'engagent sur un processus d'amélioration de l'efficacité du réseau en respectant le périmètre des besoins. Les actions, proposées tant par le délégataire que par la collectivité, et qui devront être validées par celle-ci, doivent viser à poursuivre l'optimisation de certaines dessertes, améliorer la vitesse commerciale, mettre en œuvre toutes mesures permettant d'augmenter les recettes commerciales ou de réduire les moyens nécessaires à l'exploitation du réseau, bien entendu sans diminution du service public.

L'impact de ces actions est évalué de façon prévisionnelle à 1 M€ en année pleine et à effet 2015.

Les mesures permettant d'atteindre cet objectif feront l'objet d'un chiffrage annuel des gains d'unités d'œuvre réalisés, sur la base de l'exploitation graphiquée avant et après mise en œuvre de ces mesures, valorisée avec les coûts unitaires contractuels ainsi que leur impact sur les recettes.

Le Délégué retrace dans un rapport annuel spécifique, joint à l'arrêté des comptes servant de base à l'établissement du solde de contribution forfaitaire prévu par l'Article 39.3 du contrat, l'ensemble des mesures prises au cours de l'année écoulée.

Ce bilan fera également apparaître :

- les gains de productivité effectifs en découlant ;
- les éventuelles propositions de nouvelles mesures qui seraient susceptibles d'être mises en œuvre pour augmenter la productivité du réseau et les nouveaux gains prévisibles escomptés dans le respect du service public.

Dans le cas où la productivité réelle serait supérieure à la productivité restituée contractuellement, le surplus sera restitué intégralement à l'Autorité délégante en diminution de la Contribution Financière Forfaitaire prévisionnelle.

Dans le cas où la productivité réelle serait inférieure à la productivité restituée contractuellement, le traitement financier de cet écart constaté sera pris en compte lors de la régularisation de la Contribution Financière Forfaitaire de fin d'année, dans le cadre de l'application de l'Article 39.3 de la convention.

5.5. Efforts financiers consentis par le délégataire ayant une incidence en terme de coûts évités ou d'économies directes.

Au cours des négociations et plus particulièrement lors de l'évaluation financière des moyens mis ou à mettre en œuvre pour réaliser l'offre de service telle que définie dans l'avenant, le délégataire a accepté de prendre à sa charge une partie des surcoûts d'exploitation. L'effort ainsi consenti représente, pour chacune des années de la délégation à compter de 2013, un montant de 789 K€ soit un montant total sur la durée de contractuelle de 5,523 M€ (526.000 euros pris en compte au titre du protocole et 4.997.000 euros au titre de l'avenant).

L'ensemble des surcoûts générés par l'offre mise en œuvre ont été évalués en faisant abstraction de toute marge ou frais de structure centraux additionnels permettant une économie de 1,595 M€ pour la collectivité sur la durée du contrat.

Enfin, l'évolution de l'offre entraîne un besoin en véhicules et en personnel sensiblement supérieur (18% environ) par rapport aux données initiales du contrat. Le délégataire doit tenir compte de ce redimensionnement des moyens pour la réalisation de la base d'exploitation, générant un surcoût du projet évalué à 1,5 M€. Le délégataire a accepté de supporter l'intégralité de ce surcoût. Rappelons que le dépôt constitue un bien de retour gratuit à la collectivité à la fin du contrat de délégation de service public.

5.6. Impact financier global.

Deux avenants ont précédemment été approuvés :

L'avenant n°1, approuvé lors du Conseil de Communauté du 12 juillet 2012, portait sur les modifications relatives aux développements des services de transport public et des statuts du délégataire. L'incidence de cet avenant représentait une augmentation du chiffre d'affaire global de 438.556 € HT, soit 0,18 % du montant global de la DSP (avec une augmentation de 0,24 % de la contribution forfaitaire de la CPA).

L'avenant n°2, approuvé lors du Conseil de Communauté du 28 mars 2013, portait sur la prise en compte des modifications fiscales relatives au régime de TVA applicable aux recettes et aux dispositions tarifaires et financières relatives au duplicata ainsi qu'aux personnes âgées, aux scolaires, aux centres sociaux-éducatifs pour revenir au dispositif existant précédemment. Cet avenant n'a pas eu d'incidence sur le montant global de la DSP, il a eu pour seule conséquence d'aboutir à une nouvelle répartition de la part de recettes et de la part de contribution forfaitaire dans le montant global de la DSP (avec une augmentation de 1.53 % de la contribution forfaitaire de la CPA).

L'avenant n°3 représente une augmentation de 19.014.436 € HT du montant global de la DSP, soit 7,84 % du montant global de la DSP en y intégrant l'effort de productivité annuel. Si l'effort de productivité n'est pas atteint, l'impact financier de cet avenant sera de 10,07 %, avec une augmentation de 11,51 % de la contribution forfaitaire de la CPA si l'effort de productivité est atteint et 14,52 % sans gain de productivité. Le fait que l'évolution de la contribution ne soit pas proportionnelle à celle du montant global de la DSP s'explique par la nécessité pour la CPA de compenser à la fois l'augmentation des coûts engendrée par les modifications apportées à l'offre de service et la baisse des recettes commerciales.

En intégrant les effets des avenants n°1, 2 et 3, l'augmentation du montant global de la DSP sur les 8 années du contrat sera de 19 452 988 € HT, soit un impact financier de 8,02 % en y intégrant les objectifs de gains de productivité, et de 10,25 % si ces objectifs n'étaient pas atteints.

Le montant global (ligne « RECETTES » dans le CEP synthétique) du contrat passe ainsi de 242.515.000 €HT à 261.967.988 €HT ; et si l'on y rajoute le montant de l'indemnité du protocole transactionnel qui est de 8.473.288 €HT (hors effet de compensation des recettes ; cf tableau financier page 22), on obtient un montant total de 270.441.276 €HT, soit 11,52 % d'augmentation par rapport au montant initial.

IMPACTS FINANCIERS PROTOCOLE ET AVENANTS CONTRAT AIX EN BUS

	Montant HT Global Total sur les 8 ans du contrat	Montant HT Global moyen par mois sur la durée du contrat	Montant HT Global moyen par an sur la durée du contrat
Contrat Initial	242 515 000	2 526 198	30 314 375
Protocole	9 243 832	96 290	1 155 479
Protocole : effet recettes	-770 543	-8 026	-96 318
Protocole : montant global retenu	8 473 289	88 263	1 059 161
Contrat avec Protocole inclus	250 988 289	2 614 461	31 373 536
Impact Protocole	3,49%	3,49%	3,49%
Avenants 1	438 556	4 568	54 820
Avenants 2	0	0	0
Avenants 3 (avec productivité)	19 014 432	198 067	2 376 804
Avenants 1+2+3	19 452 988	202 635	2 431 624
Contrat avec Avenants inclus	261 967 988	2 728 833	32 745 999
Impact Avenant 1+2+3	8,02%	8,02%	8,02%
Cumul Protocole et Avenants	27 926 277	290 899	3 490 785
Contrat avec Protocole et Avenant inclus	270 441 277	2 817 097	33 805 160
Impact Global (Protocole + Avenant 1,2,3)	11,52%	11,52%	11,52%

Montant Global sur les 8 ans =

Chiffre d'Affaires du contrat figurant sur la 1ère ligne des Comptes d'Exploitation Prévisionnels dénommée "RECETTES"

Avenant 3 avec productivité =

Ce Montant Global est utilisé pour mesurer les évolutions contractuelles
Les chiffres incluent un gain de productivité de 5 400 000 € économisés entre 2014 et 2019

Les autres dispositions de la convention, non contraires aux stipulations du présent avenant ou non modifiées par celui-ci, poursuivent leurs effets.

Visas :

VU l'exposé des motifs ;

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU la délibération n°2011_A121 du Conseil communautaire du 13 juillet 2011 relative à l'approbation du choix du délégataire « Aix en Bus » ;

VU la délibération n°2012_A047 du Conseil communautaire du 15 mars 2012 relative à la modification de la gamme tarifaire des réseaux de transports de la C.P.A. à destination des personnes de plus de 70 ans ;

VU la délibération n°2012_A048 du Conseil communautaire du 15 mars 2012 relative à la modification de la gamme tarifaire des réseaux de transports de la C.P.A. à destination des écoles primaires et maternelles ;

VU la délibération n°2012_A094 du Conseil communautaire du 12 juillet 2012 approuvant l'avenant n°1 à la Délégation de Service Public « Aix en Bus » ;

VU l'avis de la Commission Transports en date du 13 février 2013 ;

VU la délibération n°2013_A014 du Conseil communautaire du 14 février 2013 approuvant la modification de la gamme tarifaire des réseaux de transports de la C.P.A. à destination des centres sociaux et harmonisation du coût du duplicata ;

VU la délibération n°2013_A048 du Conseil communautaire du 28 mars 2013 approuvant l'avenant n°2 à la Délégation de Service Public « Aix en Bus » ;

VU l'avis de la Commission de Délégation de Service Public en date du 20 septembre 2013 ;

VU l'avis de la Commission de Délégation de Service Public en date du 26 septembre 2013 ;

Dispositif :

Au vu de ce qui précède, je vous demande, Mes Chers Collègues, de bien vouloir :

- **APPROUVER** le protocole transactionnel ci-joint relatif à la convention de Délégation de Service Public « Aix en Bus »,
- **AUTORISER** Madame le Président ou son représentant à signer le protocole transactionnel relatif à la convention de Délégation de Service Public « Aix en Bus ».

**DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR LA GESTION DU
RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DE VOYAGEURS DE LA
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS D'AIX**

PROTOCOLE TRANSACTIONNEL

ENTRE :

KEOLIS PAYS D'AIX (ci-après dénommé la société KPA), ZI – 770 rue Georges Claude – 13290 AIX-EN-PROVENCE, agissant poursuite et diligence de son représentant légal, Monsieur Bruno DANET, domicilié es-qualité audit siège, dûment habilité.

ET :

La Communauté d'agglomération du Pays d'Aix (ci-après dénommée la CPA), ayant son siège administratif, Hôtel de Boades 8, place Jeanne d'Arc – CS 40868 13626 AIX EN PROVENCE CEDEX 1, représenté par sa Présidente en exercice, Madame Maryse JOISSAINS MASINI, dûment habilité par délibération en date du 10 octobre 2013, rendue exécutoire par sa transmission en sous-préfecture d'Aix-en-Provence le

PREAMBULE

Keolis Pays d'Aix (la Société K.P.A.) est titulaire d'un Contrat de Délégation de Service Public conclu le 29 juillet 2009 avec la Communauté du Pays d'Aix (la C.P.A.) pour la gestion de son réseau de transport public urbain de voyageurs avec prise d'effet au 1^{er} janvier 2012.

Dans le cadre de ce contrat, il était prévu que la nouvelle configuration du réseau délégué fasse l'objet d'une mise en œuvre au plus tard dans les six mois suivant le début d'exécution de la convention.

Différentes réunions de présentation organisées par la C.P.A. ont entraîné des demandes d'ajustements d'offre générant des besoins tant en heures de production qu'en kilomètres, véhicules et frais généraux et remettant en cause les projections de trafic et de recettes chiffrées initialement par le Délégué.

Préalablement à son lancement programmé pour le 9 juillet 2012, le projet de nouveau réseau a été présenté par la Société K.P.A. :

- aux élus et techniciens de la C.P.A. ;
- aux élus et techniciens de la Ville d'Aix-en-Provence ;
- aux élus des autres Communes concernées ;
- à la Fédération des Comités d'Intérêts de Quartiers ;
- à la population via une exposition du projet sous chapiteau pendant huit jours, avec possibilité aux usagers de faire part de leurs remarques.

Après le lancement du 9 juillet 2012, d'autres réunions entre la Société K.P.A. et les élus et techniciens de la C.P.A. ont eu lieu pour convenir d'ajustements d'offres pour la rentrée de septembre, en vue de tenir compte des premières réactions des usagers.

Après la mise en place de cette offre ajustée le 3 septembre 2012, la C.P.A. a décidé le 11 septembre 2012, d'apporter d'autres ajustements au réseau à mettre en place le 10 décembre 2012, ajustements tenant compte à la fois des remarques des usagers et de celles des 58 Comités d'Intérêts de Quartiers de la Ville d'Aix-en-Provence.

A partir du 18 février 2013, le réseau a fait l'objet de nouveaux ajustements. Il s'est agi de reconsidérer certains développements du réseau pour tenir compte à la fois de plusieurs demandes des CIQ rencontrés intégralement fin 2012 et des contraintes liées au contrat de DSP. Tout en contenant et en réduisant l'enveloppe kilométrique de 700.000 km, ces modifications ont permis de satisfaire 50 réclamations importantes des CIQ et des usagers en matière de tracé, fréquences et choix d'horaires des lignes.

Enfin à partir du 08 juillet 2013 et surtout à partir du 26 août 2013, lors des changements d'horaires été/hiver, les ajustements du réseau ont tenu compte des dernières améliorations issues des nouvelles rencontres avec les élus et usagers du réseau (CIQ, Associations), ainsi que d'une nouvelle économie de kilomètres.

Ces aménagements successifs sont décrits en Annexe 1 du présent protocole.

Afin d'adapter le service pour accompagner la mise en place du nouveau réseau, la Société KPA a accepté de mettre en place ces prestations supplémentaires.

C'est dans ce contexte que sur la période courant du 9 juillet 2012 au 25 août 2013, la Société KPA a procédé à plusieurs ajustements successifs d'offre pour répondre aux demandes d'adaptation du service.

Tous ces aménagements, dont certains ont eu un caractère temporaire et transitoire pour la mise en place du nouveau réseau, ont été mis en œuvre par la Société KPA, et doivent donner lieu à un complément de rémunération, soldé par un complément de contribution globale et forfaitaire dès lors qu'ils impliquent des coûts supplémentaires importants (moyens supplémentaires : véhicules, embauches ainsi que des coûts supplémentaires induits et non prévus).

Ces moyens supplémentaires et leurs justifications sont détaillés en Annexe 2.

La Société KPA a fourni à la CPA le détail des surcoûts exposés par elle, valorisés en Euros Valeur Avril 2011 et établis selon les principes de revalorisation décrits en Annexe 3.

Les échanges et négociations entre la CPA et le Délégué ont abouti à l'établissement du présent protocole transactionnel, avec une valorisation des moyens mis en œuvre intégrant :

- la modification de certains coûts unitaires, en particulier de conduite, qui tient compte des coûts réellement constatés, plus favorables à la CPA que les coûts prévisionnels du contrat initial aboutissant à une économie de 614.000 € sur la période ;
- la prise en charge par la Société KPA de certains moyens et unités d'œuvre issus de corrections techniques après analyse des engagements du contrat initial, soit 789.000 € par an.

Par ailleurs, la CPA a accepté d'attribuer un dédommagement à la Société KPA par une compensation financière à hauteur de 300.000 Euros pour 2013 pour une prime exceptionnelle versée par le délégué aux conducteurs du réseau en contrepartie des efforts consentis au titre de la mise en œuvre des différentes évolutions du réseau et des informations, conseils et accompagnements délivrés aux usagers.

Ces modifications successives du réseau ont également entraîné une baisse des recettes sur lesquelles le Délégué s'était engagé dans son contrat initial et justifient une indemnisation pour la diminution des recettes selon les principes décrits à l'Annexe 4.

Le présent accord vient régler définitivement les conséquences financières liées aux modifications mises en place entre le 9 juillet 2012 et le 25 août 2013 inclus.

Cet accord vaut transaction.

En conséquence, les parties sont convenues de ce qui suit :

ARTICLE 1

Le présent protocole a pour objet de mettre fin au différend opposant la CPA à la Société KPA et de régler les conséquences financières liées aux modifications des services de transport relatifs au contrat de délégation de service public pour la gestion de son réseau de transport public urbain de voyageurs « Aix-en-Bus », sur la période du 9 juillet 2012 au 25 août 2013.

Les parties se sont rapprochées et la CPA reconnaît le principe de la créance ainsi que le bien-fondé de la réclamation initiée par la Société KPA et accepte, à titre transactionnel, forfaitaire et définitif, de verser une somme sans TVA, valeur euro avril 2011 - hors C.E.T. et Taxe sur les Salaires, de neuf millions soixante-dix-sept mille sept cent quatre-vingt-six Euros (9.077.786 €), soit neuf millions deux cent quarante trois mille huit cent trente deux Euros (9.243.832 €) en rajoutant cent cinq mille cent vingt quatre Euros (105.124€) de C.E.T et soixante mille neuf cent vingt deux Euros de Taxe sur les Salaires (69 122€).

Cette indemnisation se décompose, en valeur euro avril 2011, comme suit :

- une somme sans TVA, valeur euro avril 2011 - hors C.E.T. et Taxe sur les Salaires, de trois millions trois cent-soixante-quinze mille cinq cent soixante-dix-huit Euros (3 375 578 €) au titre des modifications d'offre de service intervenues du 9 juillet 2012 au 31 décembre 2012 ;
- une somme sans TVA, valeur euro avril 2011 - hors C.E.T. et Taxe sur les Salaires, de cinq millions sept cent deux mille deux cent huit Euros (5.702.208 €) en particulier au titre des modifications d'offre de service intervenues du 1^{er} janvier 2013 au 25 août 2013.

La CPA notifiera à la Société KPA le présent protocole immédiatement après accomplissement des formalités de transmission au contrôle de légalité et de publicité.

A réception de cette notification, la Société KPA émettra :

- une première facture du montant correspondant à l'indemnisation prévue au titre de la période du 9 juillet 2012 au 31 décembre 2012, actualisée selon le taux d'actualisation retenue pour le calcul de contribution financière forfaitaire 2012. Cette facture sera réglée au plus tard le 31 décembre 2013 ;
- une deuxième facture du montant correspondant à l'indemnisation prévue au titre de la période du 1^{er} janvier 2013 au 25 août 2013, actualisée selon le taux d'actualisation retenue pour le calcul de contribution financière forfaitaire 2013. Cette facture sera réglée au plus tard à la date de liquidation définitive de la contribution financière forfaitaire de l'année 2013.

ARTICLE 2

Les parties, sans que le présent protocole emporte de part et d'autre une quelconque reconnaissance de responsabilité, admettent expressément, par les concessions réciproques qu'elles consentent, que les dispositions de la présente transaction relative au litige décrit en préambule seront exécutées à titre

global, forfaitaire et définitif, conformément aux dispositions des articles 2044 et suivants du Code civil et que ces dispositions auront pour effet d'interdire aux parties de revenir sur le montant versé par la CPA afin de solder le différend énuméré au présent protocole.

Sous la réserve du parfait règlement de la somme due par la CPA, les parties renoncent ensemble à solliciter ultérieurement de l'autre le versement de toute autre somme ou à l'obtention de toute autre contrepartie, notamment pour imprévision et/ou pour des faits en lien avec le différend énuméré au présent protocole et objet de l'accord.

ARTICLE 3

Le présent protocole sera notifié à la Société KPA après signature et accomplissement des formalités de transmission au représentant de l'Etat dans le département.

Fait à Aix-en-Provence en deux exemplaires originaux comportant 4 pages, le [à compléter le jour de la signature] 2013.

Pour le Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix :

Pour la Société Keolis Pays d'Aix:

Annexe 1 : Description des adaptations successives du réseau et mises en œuvre du 9 juillet 2012 au 25 août 2013

Annexe 2 : Quantification et justifications des moyens supplémentaires induits par ces modifications

Annexe 3 : Méthodologie de valorisation et bilan financier des modifications

Annexe 4 : Impacts des modifications d'offre sur l'engagement de recettes

Annexe 1

Description des adaptations successives du réseau et mises en œuvre du 9 juillet 2012 au 26 août 2013

Les différentes adaptations d'offre du réseau Aix-en-bus du 9 juillet 2012 au 25 août 2013 sont les suivantes :

- Au 9 juillet 2012

Avec la mise en place du nouveau réseau, des ajustements d'itinéraires, prolongements de lignes et modifications de fréquences ont été nécessaires.

Ces modifications portaient sur des changements d'itinéraires (Lignes 3, 4, 8, 9, 11, 12 et 15) ou des prolongements de lignes (Lignes 6, 7, 8, 9, 10 et 21) et ont généré une augmentation importante de l'offre du réseau (Cf. tableau descriptif en Annexe 1-A).

- Au 3 septembre 2012

Les circuits spéciaux scolaires ont été densifiés, et peu de modifications d'itinéraires sont intervenues sur les lignes régulières. En revanche, il a été fait application des horaires « hiver » avec des fréquences parfois plus élevées que ce qui avait été prévu initialement, ce qui a nécessité des moyens supplémentaires (Cf. tableau descriptif en Annexe 1-B).

- Au 10 décembre 2012

L'offre de transport a subi des modifications avec une augmentation globale du nombre de lignes régulières (Cf. tableau descriptif en Annexe 1-C).

Cette augmentation du nombre de lignes a pour effet immédiat d'augmenter le nombre de terminus de lignes et par voie de conséquence, à nouveau le volume des unités d'œuvres (véhicules, kilomètres haut-le-pied, heures de conduite, effectifs...).

- Au 18 février 2013

Ces nouveaux ajustements ont surtout consisté à répondre aux demandes des représentants des usagers qui n'avaient pas encore pu être satisfaites et à amorcer une optimisation de l'offre. Elle a entraîné des adaptations d'itinéraires par rapport au réseau du 10 décembre 2012, et une diminution de l'offre en heures creuses, en soirée et les week-ends (Cf. tableau descriptif en Annexe 1-D).

Cette baisse de l'offre en heures creuses permet de réaliser des économies au niveau des kilomètres commerciaux et du nombre de conducteurs mais a généré une perte de productivité du réseau (hausse des kilomètres haut-le-pied et des heures de conduite improductives).

- Au 8 juillet 2013 et jusqu'au 25 août 2013

Ce dernier ajustement d'offre de service s'est traduit par des modifications d'itinéraires complémentaires portant sur des adaptations discutées avec les représentants des usagers et des mesures d'optimisation de l'offre et la mise en application des horaires « été » (Cf. tableau descriptif en Annexe 1-E).

Annexe 1 – A : modifications au 9 juillet 2012

Réseau contractuel			Fréquences		Réseau au 9 juillet 2012
			H.P.	H.C.	
					Itinéraires
					Modifications par rapport au réseau contractuel
L 1	Circulaire Tour de Ville		8'	8'	Itinéraire inchangé
L 2	Circulaire C.C. Jas de Bouffan / C.C. Jas de Bouffan		10' dans chaque sens		Itinéraire Inchangé
L 2 S	C.C. Jas de Bouffan / C.C. Jas de Bouffan + Tour de Ville		1 Aller /jour en P.S.		Itinéraire inchangé
L 3	La Mayanelle	Val de l'Arc	10'	15'	Passage par Bd Roi René plutôt que par Ave Blondel
L 3 S					Passage par Ave Armées d'Afrique plutôt que par Ave Schumann
L 4	Val St. André	Pôle d'Activités	10'	20'	Passage par Ave de la Cible plutôt que par Ave Gambetta
L 5	P+R Hauts de Brunet	Rotonde	10'	15'	Itinéraire inchangé
L 6	Parking 3 Bons Dieux	Rotonde	15'	20'	Prolongement à Anouard El Sadate et passages par Roquefavour
L 7	P+R Hauts de Brunet	Rotonde	15'	15'	Prolongement à Feuillades
L 8	Circulaire P+R Krypton / P+R Krypton		15' dans chaque sens		Circulaire coupée en ligne et prolongement à l'Armellière
L 8 S	P+R Krypton / P+R Krypton + Tour de Ville		1 Aller /jour en P.S.		Passage par Ave Schumann plutôt que par Ave de la Cible
L 9	St. Mitre des Champs	Val St. André	15'	15'	Idem Ligne 8
L 9 S					Crochet par rond-point route d'Eguilles
L 10	Château Galice - St. John Perse	Les Platanes	15'	30'	Prolongement Terminus St John Perse à Grande Bastide
L 10 S					Prolongement Terminus Platanes à Parc Rigaud
L 11	Puyricard Centre	Luyne Lycée	30'	60'	Passage par Ave Solaris plutôt que par RN 296
L 12	Couteron - Puyricard	Rotonde	30'	60'	Passage par Ave Cézanne plutôt que par Célony et Pont Rout
L 12 S					
L 13	Rond-point d'Eguilles	Palette - Le Tholonet	30'	30'	Itinéraire inchangé
L 13 S	Rond-point d'Eguilles / Le Tholonet + Tour de Ville		1 Aller /jour en P.S.		Itinéraire inchangé
L 14	Rotonde	C.C. Les Milles via Luyne	30'	60'	Itinéraire inchangé
L 15	Rotonde	La Duranne via Pôle d'Activités	15'	15'	Création d'antennes : Parc Club Golf et Duranne Ecole
L 16	Puyricard - Eguilles	Les Milles - Duranne Europe	3 A/R par jour		Itinéraire inchangé
L 17	Venelles	Puyricard	60'	60'	Itinéraire inchangé
L 18	Duranne Ecole	Célony	30'	30'	Prolongée jusqu'à Puyricard
L 19	Piscine Y. Blanc	Club Hippique - Hôpital	30'	30'	Terminus ramené à Mauriat et passage systématique à Club Hippique
L 19 S					
L 20	Parking Carcassonne	Hôpital	15'	15'	Terminus Parking Carcassonne prolongé à Piscine Y. Blanc
L 21	Parking Carcassonne	Cité du Livre	15'	15'	Passage au Nord par Beisson
L 22	Cuques	Hôpital	12'	12'	Terminus Parking Carcassonne prolongé à Val St. André
NCA	Circulaire dans le Pôle d'Activités		30'	30'	Itinéraire inchangé
L 30	Granettes	Bouenhoure via C.C. Bouffan	3 A/R + T.A.D.		Circulaire coupée au profit d'une ligne ENSOPS / La Duranne
L 31	La Calade	Célony	3 A/R + T.A.D.		Itinéraire Inchangé
L 32	Célony	Country	3 A/R + T.A.D.		La Calade - C.C. Jas de Bouffan
L 33	Bosque d'Antonelle	P+R Hauts de Brunet	3 A/R + T.A.D.		Itinéraire Inchangé
L 34	Grand St. Jean	Lignane via Puyricard	3 A/R + T.A.D.		Itinéraire Inchangé
L 35	Puyricard	Loubassane via St. Donat	3 A/R + T.A.D.		Itinéraire Inchangé
L 36	Petite Mignarde	P+R Route des Alpes	3 A/R + T.A.D.		Itinéraire inchangé
L 37	St. Marc Jaumegarde	Parking 3 Bons Dieux	3 A/R + T.A.D.		Itinéraire Inchangé
L 38	Petit Nice	Chemin de Bibémus	3 A/R + T.A.D.		Itinéraire Inchangé
L 39	Luyne le Mail	Pont de l'Arc	3 A/R + T.A.D.		Pont de l'Arc - Albertin (changement de terminus)
L 40	Acacias	Valladets	3 A/R + T.A.D.		Itinéraire inchangé
L 41	Puyricard Centre	Chemin Grand St. Jean	3 A/R + T.A.D.		Itinéraire inchangé
L 42	Micocouliers	Val de Touraine	3 A/R + T.A.D.		Itinéraire inchangé

Annexe 1 – B : modifications au 3 septembre 2012

	Réseau au 9 juillet 2012	Réseau au 3 septembre 2012		
	Itinéraires	Itinéraires	Fréquences	
	Modifications par rapport au réseau contractuel	Modifications par rapport au réseau du 9 juillet	H.P.	H.C.
L 1	Itinéraire inchangé	Itinéraire inchangé	Inchangées	
L 2	Itinéraire inchangé	Itinéraire inchangé	Inchangées	
L 2 S	Itinéraire inchangé	Itinéraire inchangé	1 Retour en + / Jour	
L 3	Passage par Bd Roi René plutôt que par Ave Blondel Passage par Ave Armées d'Afrique plutôt que par Ave Schumann	Itinéraire inchangé	Inchangées	
L 3 S				
L 4	Passage par Ave de la Cible plutôt que par Ave Gambetta Passage par Ave 8 Mai plutôt que par Ave Schweitzer	Passage par RD 9 plutôt que par Chemin La Valette	Inchangées	
L 5	Itinéraire Inchangé	Itinéraire inchangé	Inchangées	
L 6	Prolongement à Anouard El Sadate et passages par Roquefavour	Itinéraire inchangé	Inchangées	
L 7	Prolongement à Feuillades	Itinéraire inchangé	Inchangées	
L 8	Circulaire coupée en ligne et prolongement à l'Armelière Passage par Ave Schumann plutôt que par Ave de la Cible	Itinéraire inchangé mais hausse de la fréquence en HP par rapport au contrat pour compenser l'abandon de la circulaire en double sens	10'	15'
L 8 S	Idem Ligne 8	Idem Ligne 8	1 Retour en + / Jour	
L 9	Crochet par rond-point route d'Eguilles	Itinéraire inchangé	Inchangées	
L 9 S				
L 10	Prolongement Terminus St John Parsé à Grande Bastide Prolongement Terminus Platanes à Parc Rigaud	Itinéraire inchangé	Inchangées	
L 10 S				
L 11	Passage par Ave Solari plutôt que par RN 296	Itinéraire inchangé mais hausse de la fréquence en HC et meilleure amplitude en soirée par rapport au contrat pour contenter CIQ	30'	30'
L 12	Passage par Ave Cézanne plutôt que par Célony et Pont Rout	Itinéraire inchangé mais hausse de la fréquence en HC par rapport au contrat pour contenter CIQ	30'	30'
L 12 S				
L 13	Itinéraire Inchangé	Itinéraire inchangé	Inchangées	
L 13 S	Itinéraire Inchangé	Itinéraire inchangé	Retour en + / Jour	
L 14	Itinéraire inchangé	Tiroir pour desservir St. Hilaire et hausse de la fréquence en HC par rapport au contrat pour contenter CIQ	30'	30'
L 15	Création d'antennes : Parc Club Golf et Duranne Ecole	Retour au tracé unique	Inchangées	
L 16	Itinéraire inchangé	Itinéraire inchangé	Inchangées	
L 17	Itinéraire inchangé	Itinéraire inchangé	Inchangées	
L 18	Prolongée jusqu'à Puyricard	Suppression du passage dans le Pôle d'Activités	Inchangées	
L 19	Terminus ramené à Mauriat et passage systématique à Club Hippique	Terminus prolongé à Val St. André et suppression passage Ave Mont Fleury	Inchangées	
L 19 S				
L 20	Terminus Parking Carcassonne prolongé à Piscine Y. Blanc Passage au Nord par Boisson	Itinéraire inchangé mais hausse de la fréquence en HP par rapport au contrat pour contenter CIQ	12'	15'
L 21	Terminus Parking Carcassonne prolongé à Val St. André	Itinéraire inchangé mais hausse de la fréquence par rapport au contrat pour contenter CIQ	10'	10'
L 22	Itinéraire inchangé	Itinéraire inchangé mais hausse de la fréquence en HP par rapport au contrat pour contenter CIQ	10'	12'
NCA	Circulaire coupée au profit d'une ligne ENSOPS / La Duranne	Itinéraire inchangé	Inchangées	
L 30	Itinéraire inchangé	A7 granettes - Cojal Ouest - La Chevrière changement de terminus (chemin)		
L 31	La Calade - C. Gial Bouffan	Itinéraire inchangé		
L 32	Itinéraire Inchangé	Itinéraire inchangé		
L 33	Itinéraire inchangé	Itinéraire inchangé		
L 34	Itinéraire inchangé	Itinéraire inchangé		
L 35	Itinéraire inchangé	Itinéraire inchangé		
L 36	Itinéraire inchangé	Itinéraire inchangé		
L 37	Itinéraire inchangé	Saint marc Jaumegarde - petit Nice (Changement de terminus)		
L 38	Itinéraire Inchangé	Itinéraire inchangé		
L 39	Pont de l'Arc - Albertin (changement de terminus)	Itinéraire inchangé		
L 40	Itinéraire inchangé	Keolis Pays d'Arles - GFA		
L 41	Itinéraire inchangé	Pôle de proximité		
L 42	Itinéraire inchangé	Itinéraire inchangé		

Annexe 1 – C : modifications au 10 décembre 2012

	Réseau au 3 septembre 2012			Réseau au 10 décembre 2012		
	Itinéraires	Fréquences		Itinéraires	Fréquences	
	Modifications par rapport au réseau du 9 juillet			Modifications par rapport au réseau du 3 septembre		
	H.P.	H.C.		H.P.	H.C.	
L 1	Itinéraire inchangé	Inchangées		Itinéraire inchangé	Inchangées	
L 2	Itinéraire inchangé	Inchangées		Une circulaire coup de jour de Val de l'Arc à la Mayenne / Rotonde avec prolongement au terminus à la Mayenne au lieu de C.C. Jas de Bouffan, mais augmentation de la fréquence pour compenser l'abandon de la circulaire en double sens.	15	10
L 2 S	Itinéraire inchangé	Retour en 1 / jour		Suppression de la ligne 2 S		2 A et 3 R / jour
L 3	Itinéraire inchangé	Inchangées		Transformation en ligne diamétrale C.C. de Bastide / Val St. André avec baisse de la fréquence en P. Compromis tenu de la ligne 4 par Val St. André	15	15
L 3 S				Création d'une ligne 3 S		2 A et 3 R / jour
L 4	Passage par RD 901 et que par Chemin La Valotte	Inchangées		Itinéraire modifié avec passage par Brossier et baisse de fréquence Compromis tenu de la nouvelle ligne 3 par Val St. André	10	10
L 5	Itinéraire inchangé	Inchangées		Une prolongée jusqu'à Club Flippo et baisse de fréquence en P.	15	15
L 6	Itinéraire inchangé	Inchangées		Suppression du passage par St. Réal et ajout Compromis tenu de la ligne 7 par Krypton		Inchangées
L 7	Itinéraire inchangé	Inchangées		Ligne prolongée jusqu'à Bâtiment et augmentation de fréquence en P. par Krypton	10	10
L 8	Itinéraire inchangé mais hausse de la fréquence en HP par rapport au contrat pour compenser l'abandon de la circulaire en double sens	10	15	Ligne remplacée par la liaison Mergande / Val de l'Arc	10	15
L 8 S	Idem ligne 8	Retour en 1 / jour		Idem 7 avec la ligne 8		2 A et 3 R / jour
L 9	Itinéraire inchangé	Inchangées		Prolongement du terminus à l'Indep. Paul Julien avec baisse de fréquence	20	20
L 9 S				Création d'une ligne 9 S		2 A et 3 R / jour
L 10	Itinéraire inchangé	Inchangées		Remplacement de la liaison Blazac / Marie-Anne par Pont de l'Arc	20	20
L 10 S				Création d'une ligne 10 S Val de l'Arc / Rotonde - Tour de Ville		2 A et 3 R / jour
L 11	Itinéraire inchangé mais hausse de la fréquence en HC et meilleure amplitude en soirée par rapport au contrat pour contourner C.C.	30'	30'	Passage par autocour et baisse de fréquence	40	40
L 12	Itinéraire inchangé mais hausse de la fréquence en HC par rapport au contrat pour contourner C.C.	30'	30'	Changement d'itinéraire dans l'Yverdon, avec desserte des 3a bus 5 fois par jour et baisse de fréquence	35	35
L 12 S				Création d'une ligne 12 S Courcans / Puyricard / Rotonde - Tour de Ville		2 A et 3 R / jour
L 13	Itinéraire inchangé	Inchangées		Ligne remplacée par liaison de l'Indep. / Cérony	20	20
L 13 S	Itinéraire inchangé	Retour en 1 / jour				
L 14	Itinéraire inchangé pour desservir St. Hilaire et hausse de la fréquence en HC par rapport au contrat pour contourner C.C.	30'	30'	Itinéraire inchangé	30	30
L 15	Bataille au tracé unique	Inchangées		Itinéraire inchangé mais baisse de fréquence en HC	15	30
L 16	Itinéraire inchangé	Inchangées		Itinéraire inchangé	Inchangées	
L 17	Itinéraire inchangé	Inchangées		Retour de la boucle par Coulteron	Inchangées	
L 18	Suppression du passage dans le Pâté d'Activités	Inchangées		Itinéraire inchangé	Inchangées	
L 19	Terminus prolongé à Val St. André et suppression passage Ave. Monteban	Inchangées		Ligne remplacée par liaison Courcans / Parking Carcassonne	30	30
L 19 S				Création ligne 19 S		2 A et 3 R / jour
L 20	Itinéraire inchangé mais hausse de la fréquence en HP par rapport au contrat pour contourner C.C.	12'	15'	Ligne remplacée par liaison Gare Routière / Pâté d'Activités via las de Bouffan	30	30
L 21	Itinéraire inchangé mais hausse de la fréquence par rapport au contrat pour contourner C.C.	10'	10'	Ligne remplacée par liaison Bouffan / La Chevalière	60	60
L 22	Itinéraire inchangé mais hausse de la fréquence en HP par rapport au contrat pour contourner C.C.	10'	12'	Création d'une ligne 22 S La Chevalière / Rotonde - Tour de Ville		2 A et 3 R / jour
L 23				Ligne remplacée par liaison Cérony / Rotonde	30	30
L 23 S				Création d'une ligne 23 S par Jean Moulin et Tour de Ville		2 A et 3 R / jour
L 24				Création ligne 24 assurant la liaison entre Gare Routière et Cimetières Grand St. Jean les mardi et samedi		
L 25						
LM1				Création de la ligne M1 en remplacement de la ligne 21 et prolongement au terminus Mareau	17	17
LM2				Création de la ligne M2 en remplacement de la ligne 22 avec baisse de fréquence	17	17
LM3				Création de la ligne M3 en remplacement de la ligne 20 avec baisse de fréquence	20	20
LM4				Création de la ligne M4 en remplacement de la ligne 33 et de la branche nord de la ligne 21	60	60
NCA	Itinéraire inchangé	Inchangées		Itinéraire inchangé	Inchangées	
L 30	A7 granettes - C.C. Ouest - La Chevalière changement de terminus (chemin de)			Sous la Chevalière		1 jour en régulier - 3A par 31a demande
L 31	Itinéraire inchangé			La cascade - Parc Rolais Brunet		1 jour en régulier - 3A par 31a demande
L 32	Itinéraire inchangé			Grand St. Jean - Lignerie - Puyricard centre		1 jour en régulier - 3A par 31a demande
L 33	Itinéraire inchangé			Puyricard - St. Charles		1 jour en régulier - 3A par 31a demande
L 34	Itinéraire inchangé			Roches-Magnard - Parc Rigaud - routes des Albes		1 jour en régulier - 3A par 31a demande
L 35	Itinéraire inchangé			Parc Nices - Plateau de Bibémus		1 jour en régulier - 3A par 31a demande
L 36	Itinéraire inchangé			Les Arabas - Les Valladets		1 jour en régulier - 3A par 31a demande
L 37	Saint-martin-Humièrde - petit Nics (Changement de terminus)			Puyricard centre - Centre - Grand St. Jean - Puyricard centre		1 jour en régulier - 3A par 31a demande
L 38	Itinéraire inchangé			Syommes - Val de l'Arc		1 jour en régulier - 3A par 31a demande
L 39	Itinéraire inchangé			La ligne 39 est devenue la ligne régulière 14		
L 40	Itinéraire inchangé			La ligne 40 est devenue la ligne 30		
L 41	Itinéraire inchangé			La ligne 41 est devenue la ligne 37		
L 42	Itinéraire inchangé			La ligne 42 est devenue la ligne 35		

Koolis Pays d'Arv
Projet de planification

La ligne 37 passe en régulier et devient la ligne 21
La ligne 39 passe en régulier et devient la ligne M4
Les lignes 31-32-33 sont fusionnées en une seule ligne

Annexe 1 – D : modifications au 18 février 2013

Réseau au 10 décembre 2012		Réseau au 18 février 2013	
	ligne affectée	fréquences	modification
	Aspirations rapportées au réseau à septembre	HP, HC	Aspirations rapportées au réseau à septembre
L1	Itinéraire inchangé	Inchangées	Itinéraire inchangé
L2	Ligne circulaire coupée pour devenir les lignes La Mayahelle / Rotonde avec prolongement du terminus à La Mayahelle et du de C.G. Las de Bédun pour augmentation de la fréquence pour compenser l'abandon de la circulaire à double sens	25, 30	Itinéraire inchangé
L2S	Bande de Bédun - Escarot	2A et 3B / jour	Itinéraire inchangé
L3	Transformées en une seule ligne à double sens de Val St. André avec baisse de la fréquence et HC complètes de la ligne à Val St. André	13, 15	Itinéraire inchangé mais baisse de la fréquence en HC
L3S	Création d'une ligne 3S	2A et 3B / jour	Itinéraire inchangé
L4	Itinéraire modifié avec passage par Prossierette et baisse de fréquence complètement de la nouvelle ligne Bédun / Val St. André	30	Itinéraire inchangé mais augmentation de la fréquence en HC
L5	Ligne prolongée jusqu'à Châtillon puis HC et baisse de fréquence en HP	15	Itinéraire inchangé
L6	Suppression du passage par Pallu-Rodière pour la création L2	Inchangées	Itinéraire inchangé
L7	Ligne prolongée jusqu'à H. Kypion et augmentation de fréquence en HP pour H. Kypion	10	Itinéraire inchangé
L8	Ligne remplacée par la ligne Mayahelle / Val de l'Ar	10	Itinéraire inchangé
L8S	Item nouvelle ligne 8S	2A et 3B / jour	Itinéraire inchangé
L9	Prolongement du terminus principal à Pallu en avec baisse de fréquence	25	Itinéraire inchangé
L9S	Création d'une ligne 9S à Pallu	2A et 3B / jour	Itinéraire inchangé
L10	Remplacement de la ligne Plagny / Maine Annexe Pont de l'Ar	20	Itinéraire inchangé mais baisse de la fréquence en HC
L10S	Création d'une ligne 10S Maine Annexe / Tour de Ville	2A et 3B / jour	Itinéraire inchangé
L11	Passée par la route et baisse de fréquence	40, 45	Passée par Route V. de l'Escarpement avec baisse de la fréquence
L12	Changement d'itinéraire dans le versant avec desserte des palambes fois par jour et desserte de la route	15	Itinéraire inchangé, les deux de l'itinéraire de la route
L12S	Création d'une ligne 12S Colmeron-Puyverd / Rotonde / Tour de Ville	2A et 3B / jour	Suppression du passage par Colmeron-Puyverd
L13	Itinéraire remplacé par la ligne Le Tholozier / Calony	20	Itinéraire inchangé
L13S	Itinéraire inchangé	20	Itinéraire inchangé
L14	Itinéraire inchangé	40	Itinéraire inchangé
L15	Itinéraires inchangés mais baisse de fréquence en HC	45	Itinéraires inchangés mais mod. l'itinéraire et la fréquence
L16	Itinéraires inchangés	Inchangées	Itinéraires inchangés
L17	Bande de Rodde-Berz Colmeron	Inchangées	Itinéraire inchangé
L18	Itinéraires inchangés	Inchangées	Itinéraires inchangés
L19	Lignes remplacées par la ligne Centre aéré / parking Coréas-Pont	30	Passage par le Centre aéré et parking Coréas-Pont
L19S	Création d'une ligne 19S	2A et 3B / jour	Itinéraire inchangé
L20	Ligne remplacée par la ligne Gore-Roulers / Pole d'Activités de la Gare de Bédun	30	Itinéraire inchangé
L21	Ligne remplacée par la ligne Bonville / La Chevillière	40	Itinéraire inchangé
	Création d'une ligne 21S La Chevillière / Rotonde / Tour de Ville	2A et 3B / jour	Itinéraire supprimé
L22	Ligne remplacée par la ligne Calony / Potence	30	Itinéraire inchangé mais baisse de la fréquence en HC et suppression de la ligne 22S
L23	Création d'une ligne 23S à Pallu	30	Itinéraire inchangé
L23S	Création d'une ligne 23S par Jean-Michel et Tour de Ville	2A et 3B / jour	Itinéraire inchangé
L24	Création d'une ligne 24S à Pallu et la desserte de Gore-Roulers et de la route Grand-Bé Jean-Lesmeur de la santé	30	Itinéraire inchangé
L25	Itinéraire inchangé	Inchangées	Itinéraire inchangé
LM1	Création de la ligne M1 en remplacement de la ligne 21 et prolongement du terminus à Vignay	17	Itinéraire inchangé
LM2	Création de la ligne M2 en remplacement de la ligne 20 avec baisse de fréquence	17	Itinéraire inchangé
LM3	Création de la ligne M3 en remplacement de la ligne 20 avec baisse de fréquence	20	Itinéraire inchangé
LM4	Création de la ligne M4 en remplacement de la ligne 39 et de la route nord de la ligne 21	60	Itinéraire inchangé
NCA	Itinéraire inchangé	Inchangées	Itinéraire inchangé
L30	Souques-Crévalès	1A pour crévalès Aujourd'hui desserte	Aujourd'hui desserte de Souques-Crévalès
L31	La Palud - Panzéris-Doussé	Aujourd'hui desserte Aujourd'hui desserte	Aujourd'hui desserte de Panzéris-Doussé
L32	Grand-Saint-Etienne - Puyverd Centre	Aujourd'hui desserte Aujourd'hui desserte	Aujourd'hui desserte de Grand-Saint-Etienne
L33	Puyverd - St-José-Solier	Aujourd'hui desserte Aujourd'hui desserte	Aujourd'hui desserte de Puyverd
L34	Beille-Minard - Parc-Raud - Route des Alpes	Aujourd'hui desserte Aujourd'hui desserte	Aujourd'hui desserte de Beille-Minard
L35	Beille-Nca - Passat de Périmus	Aujourd'hui desserte Aujourd'hui desserte	Aujourd'hui desserte de Beille-Nca
L36	Les Acaas - Les Vallades	Aujourd'hui desserte Aujourd'hui desserte	Aujourd'hui desserte de Les Acaas
L37	Puyverd Centre - Grand-Saint-Etienne - Puyverd Centre	Aujourd'hui desserte Aujourd'hui desserte	Aujourd'hui desserte de Puyverd Centre
L38	Sycomores - Val de l'Ar	Aujourd'hui desserte Aujourd'hui desserte	Aujourd'hui desserte de Sycomores
L39	La ligne 39 desservant la ligne régulière L4		
L40	Changement de terminus devenue la ligne 39		
L41	Changement de terminus devenue la ligne 37		
L42	Changement de terminus devenue la ligne 38		

La ligne 37 passe en régulier et devient la ligne 21
 La ligne 39 passe en régulier et devient la ligne M4
 Les lignes 31-32-33 sont fusionnées en une seule ligne

Suppression des lignes 32 et 36
 La ligne 31 est scindée en 2 et devient 31 et 32

Annexe 1 – E : modifications au 8 juillet 2013

	Réseau au 18 février 2013	Réseau au 8 juillet 2013			
		Itinéraires	Fréquences		
		Modifications par rapport au réseau du 18 février		H.P.	H.C.
L1	Itinéraire L1	Itinéraire Inchangé		30	30
L2	Itinéraire L2	Itinéraire Inchangé		20	20
L2S	Itinéraire L2S	Itinéraire Inchangé			
L3	Itinéraire L3	Itinéraire Inchangé		20	20
L3S	Itinéraire L3S	Itinéraire Inchangé			
L4	Itinéraire L4	Suppression de la boucle dans le Pôle d'Activités		15	30
L5	Itinéraire L5	Itinéraire Inchangé		20	30
L6	Itinéraire L6	Itinéraire Inchangé		30	30
L7	Itinéraire L7	Itinéraire Inchangé		20	20
L8	Itinéraire L8	Itinéraire Inchangé		20	20
L8S	Itinéraire L8S	Itinéraire Inchangé			
L9	Itinéraire L9	Itinéraire Inchangé		40	40
L9S	Itinéraire L9S	Itinéraire Inchangé			
L10	Itinéraire L10	Itinéraire Inchangé		30	30
L10S	Itinéraire L10S	Itinéraire Inchangé			
L11	Itinéraire L11	Itinéraire Inchangé		30	40
L12	Itinéraire L12	Itinéraire Inchangé		40	40
L12S	Itinéraire L12S	Itinéraire Inchangé			
L13	Itinéraire L13	Itinéraire Inchangé		20	60
L13S	Itinéraire L13S	Itinéraire Inchangé			
L14	Itinéraire L14	Itinéraire Inchangé		60	60
L15	Itinéraire L15	Desserte du terminus Orléans - Ecole en plus		15	30
L16	Itinéraire L16	Ligne supprimée			
L17	Itinéraire L17	Ligne supprimée			
L18	Itinéraire L18	Itinéraire Inchangé		30	36
L19	Itinéraire L19	Passage par Avenue Arc de Meyren et Allée des Cigales		30	30
L19S	Itinéraire L19S	Itinéraire Inchangé			
L20	Itinéraire L20	Itinéraire Inchangé		35	60
L21	Itinéraire L21	Itinéraire Inchangé		60	60
L22	Itinéraire L22	Itinéraire Inchangé		30	60
L23	Itinéraire L23	Itinéraire Inchangé		30	30
L23S	Itinéraire L23S	Itinéraire Inchangé			
L24	Itinéraire L24	Itinéraire Inchangé			
L25	Itinéraire L25	Itinéraire Inchangé			
L25	Itinéraire L25	Itinéraire Inchangé		2 / 1 les Merc. Et Sam.	
LM1	Itinéraire LM1	Itinéraire modifié : passage par Rue Portalis		30	30
LM2	Itinéraire LM2	Itinéraire modifié : passage par Rue Mignet		30	30
LM3	Itinéraire LM3	Itinéraire modifié : passage par Berthon les matins des jours de marché		24	24
LM4	Itinéraire LM4	Ligne supprimée			
NCA	Itinéraire NCA	Ligne supprimée			
L30	Itinéraire L30	Itinéraire Inchangé			
L31	Itinéraire L31	Itinéraire Inchangé			
L32	Itinéraire L32	Itinéraire Inchangé			
L33	Itinéraire L33	Itinéraire Inchangé			
L34	Itinéraire L34	Itinéraire Inchangé			
L35	Itinéraire L35	Itinéraire Inchangé			
L36	Itinéraire L36	Itinéraire Inchangé			
L37	Itinéraire L37	Itinéraire Inchangé			

Suppression des lignes 32 et 36
 La ligne 31 est scindée en 2 et devient 31 et 32

Annexe 2
Quantification et justifications des moyens supplémentaires induits par ces modifications

L'organisation de Keolis Pays d'Aix s'est adaptée à l'évolution de la structure même du réseau Aix-en-Bus avec, notamment, le nombre de lignes qui a augmenté de façon importante, comme le montre le tableau ci-dessous :

	Contrat initial	Offre au 25/08/2013
Lignes régulières	23	26
Doublages de lignes régulières	3	9
Lignes Flexibles	13	8
Lignes Centre Ville	3	3
Lignes spéciales scolaires	10	10
dont nombre d'itinéraires	10	44

Au total, les différentes adaptations du service conduites depuis juillet 2012 ont eu les effets suivants :

- la création de deux lignes commerciales supplémentaires (28 au lieu de 26) ;
- des modifications d'itinéraires (Lignes Mini, L3, L4, L8, L9, L11, L12, L15) ;
- des prolongements de lignes (L6, L7, L8, L9, L10, L13, L21) ;
- une augmentation sensible des services scolaires spécifiques et doublages de lignes commerciales par des lignes « S » (L3s, L9s, L10s, L12s, L23s) ;
- un maintien d'une offre importante mais maîtrisé sur de la desserte du tour de ville (1 bus en moyenne toutes les 5 minutes au lieu de toutes les 3 minutes) ;
- un renforcement de l'offre sur les quartiers périphériques (cf liste pages 9, 10) ;
- un renforcement de l'offre aux heures de pointe (L8, L20) ;
- une maîtrise des services aux heures creuses (L1, L3, L22).

Par ailleurs, la suppression de la permanence de l'offre (fréquences constantes tout au long de la journée) au profit du principe de fréquences différentes en heures de pointe et en heures creuses a eu pour effet d'amplifier l'augmentation du nombre de kilomètres et des heures de conduite haut-le-pied déjà évoquée ci-dessus.

De plus, la moindre concentration de l'offre sur le territoire, avec l'augmentation de l'offre pour des zones d'habitats moins denses, participe également à cette augmentation des kilomètres et heures de conduite haut-le-pied du fait de l'éloignement des terminus des lignes.

Ainsi, ces modifications successives d'offre du 9 juillet 2012 au 25 août 2013 avec les incidences évoquées ci-dessus représentent un supplément de kilomètres totaux de 1 662 573.

Au-delà de l'accroissement des unités d'œuvre, l'augmentation du nombre de lignes a eu pour effet l'évolution des effectifs de structure, notamment au sein du Service Exploitation (+ 6.2 E.T.P. sur la période considérée).

La nouvelle offre et la structure du parc a conduit également à réviser :

- le nombre d'agents à l'atelier qui passe de 9 à 9,8 soit +0,8 E.T.P. sur la période considérée
- le nombre de contrôleurs qui passe de 11,1 à 12,8 soit + 1,7 E.T.P. sur la période considérée

Cette dernière évolution ne doit pas être rapportée à celle de l'évolution du nombre de conducteur mais plutôt du nombre de véhicules et de la moindre concentration de l'offre sur le territoire.

Le nombre de conducteurs quant à lui a augmenté sur la période considérée de :

- de 34 E.T.P. pour Keolis Pays d'Aix
- de 51.7 pour les sous-traitants

Ce qui porte les effectifs de conduite de Keolis Pays d'Aix à 298 et de 92 pour les sous-traitants au 25 août 2013.

Sachant que le personnel d'encadrement du Service Exploitation compte 19 E.T.P., le taux d'encadrement des conducteurs est donc de 15.7 conducteurs pour 1 encadrant. A titre de comparaison, il peut être relevé que ce taux se situe à 12 en moyenne sur les réseaux urbains de taille équivalente

Concernant le Service Maintenance, le nombre de véhicules entretenus par chaque agent d'atelier est de 12 pour Keolis Pays d'Aix, alors qu'il est de 5.2 en moyenne sur les réseaux urbains de taille équivalente

Par ailleurs, en vue de répondre au mieux aux demandes de surveillance de la fréquentation du réseau, de répondre aux exigences de la CPA en matière de qualité de service et de qualité de l'information voyageurs, la Société Keolis Pays d'Aix a doté sa structure de 3.9 E.T.P. supplémentaires en année pleine.

Annexe 3

Méthodologie de valorisation et bilan financier des modifications

L'évolution des coûts intégrés dans ce protocole transactionnel résulte de la différence entre :

- le produit : d'une part de l'évaluation des unités d'œuvres (heures, effectifs, kilomètres, véhicules...) après mise en œuvre des modifications de l'offre et d'autre part des coûts unitaires contractuels révisés.
- les coûts contractuels : la révision des coûts unitaires à compter de janvier 2013 par rapport à ceux initialement intégrés dans l'économie contractuelle a été retenue pour l'évaluation dans la mesure où celle-ci s'appliquant tant sur l'impact des modifications que sur les unités d'œuvre d'origine a permis de diminuer de façon très significative le surcoût pour la Communauté du Pays d'Aix.

La répartition des charges est conforme à la réalité de l'exploitation réalisée. Chacun des postes du compte d'exploitation ayant été redressé pour tenir compte de la nouvelle configuration.

Le choix de recourir davantage à la sous-traitance est guidé principalement par une motivation économique. En effet les charges variables kilométriques de ce mode d'exploitation sont 14% inférieures à celles obtenues en propre.

L'évolution des coûts de véhicules est la résultante de la variation du nombre de véhicules, de l'évolution de la structure du parc et de la révision à la baisse des coûts unitaires.

La proportion de véhicules standards dont le coût annuel est plus élevé augmente pour répondre aux besoins : adéquation du type de véhicule par rapport à la fréquence sur la ligne et à sa fréquentation, sachant qu'un bus standard comporte 20 places supplémentaires par rapport à un bus low-entry.

L'évolution des coûts de roulage est effectivement liée à la structure du parc. Les véhicules standards ont un coût plus élevé que les véhicules type low-entry sur toutes les composantes (pièces, pneumatiques, nettoyage et carburant).

Les coûts de structure sont également fortement impactés par les frais relatifs aux trois campagnes de communication et aux mises à jour de la signalétique aux arrêts, pour chacun desancements des différentes versions de réseau (826 K€).

Les tableaux ci-dessous permettent d'évaluer l'impact des variations d'effectifs et l'impact de la révision des coûts unitaires. Ils démontrent ainsi que la révision des coûts unitaires permet d'alléger l'impact de l'accroissement des frais de personnel.

Charges de Personnel de Structure CONTRAT (ETP et CU Contrat)			
	ETP contrat	CU moyen Contrat	Total
Administratif	2,6	55 082	143 214
Marketing	3,9	39 434	153 794
Structure Exploitation	5,8	69 381	402 409
Encadrement	1,9	135 980	258 362
TOTAL	14,2	67 449	957 779

Charges de Personnel de Structure Réel (ETP et CU Réel)			
	ETP Avenant 3	CU annuel moyen Transaction	Total
Administratif	3,4	49 405	167 978
Marketing	5,8	33 355	193 461
Structure Exploitation	11,0	42 235	464 581
Encadrement	3,9	127 316	496 531
TOTAL	24,1	54 878	1 322 551

Ecart Réel - Contrat			
	ETP	CU	Total
Administratif	0,8	-5 677	24 764
Marketing	1,9	-6 079	39 667
Structure Exploitation	5,2	-27 146	62 172
Encadrement	2,0	-8 664	238 169
TOTAL	9,9	-12 572	364 772
<i>dont effet prix</i>			<i>-386 960</i>
<i>dont effet volume</i>			<i>751 732</i>

A noter : la révision à la baisse des coûts unitaires permet une économie sur la période de 387 K€, soit l'équivalent de 5.7 agents.

Charges de Personnel Variable CONTRAT (ETP et CU Contrat)			
	ETP Contrat	CU moyen Contrat	Total
Conduite	190,0	39 623	7 528 315
Atelier	6,0	38 781	232 687
Contrôle Fraude	7,0	44 125	308 877
TOTAL	203,0	39 753	8 069 879

Charges de Personnel Variable Réel (ETP et CU Réel)			
	ETP Réel	CU annuel moyen Réel	Total Réel
Conduite	195,0	38 584	7 523 963
Atelier	6,0	42 030	252 177
Contrôle Fraude	8,0	45 753	366 022
TOTAL	209,0	38 958	8 142 162

Ecart Réel - Contrat			
	ETP	CU	Total
Conduite	5,0	-1 038	-4 352
Atelier	0,0	3 248	19 490
Contrôle Fraude	1,0	1 627	57 145
TOTAL	6,0	-795	72 283
<i>dont effet prix</i>			<i>-169 956</i>
<i>dont effet volume</i>			<i>242 239</i>

A noter : la révision à la baisse des coûts unitaires permet une économie moyenne de 170 K€, soit l'équivalent de 4.3 agents.

Annuités Matériel Roulant CONTRAT (Nbre et CU Contrat)			
	Nbre	CU annuel moyen Contrat	Total
Autobus Standard	37,0	26 406	977 012
Autobus Low Entry	44,0	24 389	1 073 104
Midibus	13,0	28 198	366 574
Minibus	16,0	20 112	321 791
Véhicule électrique	14,0	6 345	88 830
Autocar EP	10,0	18 303	183 030
Autocar ST	30,0	20 044	601 310
Midicar			
TOTAL	164,0	22 022	3 611 651

Annuité Matériel Roulant REEL (Nbre et CU REEL)			
	Nbre	CU annuel moyen Réel	Total
Autobus Standard	63,0	26 899	1 694 635
Autobus Low Entry	30,0	24 501	735 017
Midibus	16,0	22 922	366 752
Minibus	35,2	21 649	762 051
Véhicule électrique	0,0	6 345	0
Autocar EP	0,0	18 303	0
Autocar ST	22,2	17 274	383 477
Midicar	5,0	16 861	84 306
TOTAL	171,4	23 490	4 026 239

Ecart Réel - Contrat			
	Nbre	CU	Total
Autobus Standard	26,0	493	717 623
Autobus Low Entry	-14,0	112	-338 087
Midibus	3,0	-5 276	179
Minibus	19,2	1 537	440 260
Véhicule électrique	-14,0	0	-88 830
Autocar EP	-10,0	0	-183 030
Autocar ST	-7,8	-2 770	-217 833
Midicar	5,0	16 861	84 306
TOTAL	7,4	1 468	414 588
<i>dont effet prix</i>			<i>-57 369</i>
<i>dont effet volume</i>			<i>471 956</i>

A noter : la révision à la baisse des coûts unitaires permet une économie moyenne sur la période de 57 K€, soit l'équivalent de 2.6 véhicules.

La totalité des autres coûts est présenté dans le C.E.P. ci-après.

	01/07/2012 au 30/06/2012	01/07/2011 au 30/06/2011	TOTAL 2012	01/07/2012 au 30/06/2012	01/07/2011 au 30/06/2011	TOTAL 2011	01/07/2012 au 30/06/2012	01/07/2011 au 30/06/2011	TOTAL 2011
RECETTES SURBAZON	628 206	2 213 617	3 492 288	1 186 074	992 815	4 981 000	1 186 074	992 815	4 981 000
Recettes commerciales sur usagers			0	-156 059	-455 173	-770 543	-156 059	-455 173	-770 543
Compensations sociales de la CPA			0	0	0	0	0	0	0
<i>Sous-total recettes du trafic (R1a + R1b)</i>			0	-156 059	-455 173	-770 543	-156 059	-455 173	-770 543
Recettes annexes/accessoires			0	0	0	0	0	0	0
<i>Sous-total recettes directes (R1a + R2)</i>			0	-156 059	-455 173	-770 543	-156 059	-455 173	-770 543
Contribution forfaitaire	628 206	2 213 617	3 492 288	1 342 133	3 447 989	5 751 544	1 342 133	3 447 989	5 751 544
CHARGES - D (HT-D2403)	628 206	2 213 617	3 492 288	1 186 074	2 982 815	4 981 000	1 186 074	2 982 815	4 981 000
Charges variables	580 869	1 587 582	2 495 183	667 441	2 646 805	4 195 233	667 441	2 646 805	4 195 233
<i>Dont coûts de roulage</i>	73 237	259 545	379 309	18 648	7 894	38 845	18 648	7 894	38 845
<i>Dont charges variables de personnel</i>	378 265	848 940	1 414 405	76 099	399 379	376 439	76 099	399 379	376 439
<i>Dont charges de matériel roulant</i>	0	190 447	238 728	55 348	196 317	320 376	55 348	196 317	320 376
<i>Dont autres charges variables</i>	129 307	288 620	462 660	717 346	2 043 215	3 459 594	717 346	2 043 215	3 459 594
<i>Dont autres charges variables</i>	47 337	626 065	997 186	318 632	346 011	785 747	318 632	346 011	785 747
<i>Dont achats</i>	1 233	2 157	3 875	2 084	6 079	10 291	2 084	6 079	10 291
<i>Dont services extérieurs</i>	18 892	451 775	748 846	229 304	85 469	344 687	229 304	85 469	344 687
<i>Dont impôts, taxes et versements assimilés</i>	26 470	94 288	147 647	11 521	33 602	56 884	11 521	33 602	56 884
<i>Dont charges de personnel de structure</i>	743	68 504	84 618	74 085	216 061	365 794	74 085	216 061	365 794
<i>Dont charges financières</i>	0	3 413	4 238	1 639	4 780	8 092	1 639	4 780	8 092
<i>Dont charges exceptionnelles</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Dont autres charges de structure</i>	0	5 928	7 762	0	0	0	0	0	0
Charges liées au dépôt	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Résultat avant aléas			0	0	0	0	0	0	0
Aléas			0	0	0	0	0	0	0
RÉSULTAT AVANT INFO SUR LES SOCIÉTÉS	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Coût global pour l'AO (Contribution + compensations)	628 206	2 213 617	3 492 288	1 342 133	3 447 989	5 751 544	1 342 133	3 447 989	5 751 544
dont CET	8 552	30 134	47 541	11 662	34 015	57 563	11 662	34 015	57 563
dont Taxe sur les salaires (TS)	17 488	42 333	69 169	-1 670	-4 872	-8 247	-1 670	-4 872	-8 247
Coût global pour l'AO hors CET & TS	602 166	2 141 150	3 375 578	1 332 141	3 418 845	5 702 208	1 332 141	3 418 845	5 702 208
Contribution forfaitaire hors CET & TS	602 166	2 141 150	3 375 578	1 332 141	3 418 845	5 702 208	1 332 141	3 418 845	5 702 208

Annexe 4

Impacts des modifications d'offre sur l'engagement de recettes

Le réseau contractuel disposait de quatre caractéristiques essentielles permettant de prévoir des hausses de fréquentation significatives et donc des engagements de recettes ambitieux, à savoir :

- une densification de l'offre sur les quartiers d'habitat collectifs et dense ;
- une permanence de l'offre en journée (fréquences identiques en heures de pointe et en heures creuses) ;
- une offre similaire à la période scolaire lors des petites vacances scolaires ;
- une offre supplémentaire en soirée et les week-ends.

Les choix opérés depuis la mise en place du nouveau réseau de renforcer l'offre en heure de pointe, et de déconcentrer les lignes vers les quartiers périphériques, tout en maintenant l'offre antérieure dans l'habitat collectif, ont modifié à la baisse la prévision de recettes commerciales.

De plus, les cinq changements successifs de réseaux du 9 juillet 2012 au 26 août 2013 ont perturbé les usagers et ont conduit à une stagnation de la fréquentation et par conséquent, à une prévision de recettes inférieure.

Le réel 2012 est ainsi le nouveau point de départ pour les prévisions de trafic et de recettes à compter de 2013, avec un engagement de Keolis Pays d'Aix de rattraper le niveau contractuel en fin de convention, notamment, grâce à une lutte intensifiée contre la fraude et à la mise en place d'actions commerciales.

OBJET : Aménagement du territoire - Protocole transactionnel relatif à la Délégation de Service Public « AIX EN BUS »

Ne prend pas part au vote : GROSSI Jean-Christophe

Vote sur le rapport

Inscrits	144
Votants	134
Abstentions	6
Blancs et nuls	0
Suffrages exprimés	127
Majorité absolue	64
Pour	123
Contre	4
Ne prennent pas part au vote	1

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

DE PERETTI François-Xavier - NICOLAOU Jean-Claude - VALETA Marie-José

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

CIOT Jean-David

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

AGOPIAN Jacques - CATELIN Mireille - DAVENNE Chantal - VENEL Gérard - VEYRUNES Bernard

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

GUINDE André

Après en avoir délibéré, le Conseil de Communauté adopte à la majorité le rapport ci-joint et le transforme en délibération.

Ont signé le Président et les membres du Conseil présents
Maryse JOISSAINS MASINI



15 OCT. 2013