

Accusé de réception en préfecture  
013-241300276-20131010-2013\_A179-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\_A179**

**OBJET : Aménagement du territoire - Avenant n°3 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 Dabha - BERENGER Patrice - BERNARD Christine - BLAIS Jean-Paul - BONTHOUX Odile - BORDET André - BOULAN Michel - BOYER Michel - BRAMI Héliot - BRAMOULLÉ Gérard - BRUNET Danièle - BUCCI Dominique - BUCCI 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 - DEVESA 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 Liliane - 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 Liliane - 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.

**08\_1\_01**

LT

**CONSEIL DU 10 OCTOBRE 2013**

Rapporteur : Jean CHORRO

Co-rapporteur : Gérard BRAMOULLÉ

**Thématique : Aménagement du territoire / Déplacements, transports et infrastructures**

**Objet : Avenant n°3 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> juillet 1999 au 30 juin 2011.

Cette convention a été transférée le 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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 Diablins 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<sup>er</sup> 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 déléguante 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<sup>er</sup> 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 m<sup>2</sup>) aux usagers et au grand public avec un plan d'une dimension de 100 m<sup>2</sup> (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 Déléataire 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 oeuvre 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 oeuvre 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** l'avenant n°3 à la convention de Délégation de Service Public « Aix en Bus »,
- **AUTORISER** Madame le Président ou son représentant à signer le présent Avenant n°3 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 DU PAYS D'AIX**

**AVENANT N°3**

---

***ENTRE :***

**Keolis Pays d'Aix (ci-après dénommée la Société K.P.A.),** S.A.R.L. au capital de 624 370 Euros, ayant son siège social 770, Rue Georges Claude – CS 90590 – 13594 AIX-EN-PROVENCE Cedex 3, agissant poursuites diligences de son représentant légal, Monsieur Bruno DANET, domicilié es-qualité audit siège, dûment habilité.

***ET :***

**La Communauté du Pays d'Aix (ci-après dénommée la C.P.A.),** ayant son siège administratif sis Hôtel de Boadès – 8, Place Jeanne d'Arc – CS 40868 – 13626 AIX-EN-PROVENCE Cedex 1, représentée par sa Présidente en exercice, Madame Maryse JOISSAINS MASINI, dûment habilitée 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 2011 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<sup>er</sup> 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 délégataire.

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 2012, 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 pour une mise en place au 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.

Pour la période courant du 9 juillet 2012 au 25 août 2013, les parties ont convenu de conclure un protocole transactionnel et de régler les indemnités dues à la société K.P.A., en parallèle de la conclusion du présent avenant.

A partir du mois de janvier 2013, les parties se sont rencontrées pour examiner les conditions permettant de ramener le montant de la contribution versée par la C.P.A., sur la durée du contrat, dans des proportions financièrement acceptables et sans remettre en cause les principes essentiels du contrat comme son économie.

Ces rencontres ont permis d'aboutir à la mise en œuvre d'une offre de service stabilisée à compter du 26 août 2013.

Tous ces ajustements ont été mis en œuvre par la Société K.P.A. et doivent donner lieu à une révision de la rémunération du Délégataire dès lors qu'elles impliquent des coûts supplémentaires importants

(moyens supplémentaires : véhicules, embauches ainsi que des coûts supplémentaires induits et non prévus ainsi qu'une révision des objectifs de recettes du délégataire).

Les conséquences financières de ces ajustements de service ont été validées par Monsieur RUINET, expert comptable près la Cour d'appel d'Aix-en-Provence, mandaté par la C.P.A. et qui a remis son rapport le 15 septembre 2013.

Le présent Avenant a pour objet :

- de traiter les conséquences financières des modifications du réseau pour 2013 (à partir du 26 août 2013) et les exercices suivants ;
- d'opérer un certain nombre de réaménagements contractuels dans l'intérêt du service délégué :
  - o un réaménagement des conditions contractuelles au terme desquelles le Délégué s'engage sur de nouveaux objectifs de recettes et de trafic ;
  - o un engagement des Parties de recherche de gains de productivité sur la durée du contrat,
- d'acter le décalage de l'intégration de la desserte d'Eguilles dans le contrat de délégation de service public ;

En revanche, le présent avenant ne traite pas des conséquences des modifications mises en œuvre sur les dispositions contractuelles et financières relatives au dépôt de service.

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

## ARTICLE 1 - Prise en compte de l'évolution de l'offre

### 1.1 Impact sur la contribution des ajustements à compter du 26 août 2013

Les parties se sont engagées dans un processus d'optimisation économique des services produits. Cette démarche a abouti à la mise en œuvre de mesures d'optimisation à compter du 26 août 2013 dont les effets, tant sur la fin de l'année 2013 que sur les années suivantes, sont détaillées en Annexe A au présent Avenant.

L'impact de ces mesures est pris en compte dans les contributions dues par la C.P.A. à compter du 26 août 2013 jusqu'au 31 décembre 2019 selon les modalités économiques précisées dans l'Annexe B.

L'impact ainsi calculé est intégré par modification du tableau financier figurant à l'Article 34 de la Convention de Délégation de Service Public et à l'Annexe 20 du contrat.

## 1.2 Optimisation ultérieure de l'offre de transport

Les parties conviennent de poursuivre, dans les conditions précisées à l'Annexe C au présent Avenant, une réflexion permettant d'aboutir à une optimisation 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.

Cette productivité escomptée, qui peut être réalisée tant par le jeu d'une augmentation des recettes prévisionnelles que par une diminution des dépenses, est déterminée pour chaque année du contrat de Délégation de Service Public et intégrée dans le tableau financier figurant à l'Article 34 de la Convention de Délégation de Service Public et à l'Annexe 20 du contrat.

La productivité proposée est conditionnée à la définition et à la mise en œuvre de mesures d'optimisation de l'offre de transport arrêtées conjointement entre la C.P.A. et son Délégué selon la procédure décrite à l'Annexe C

Ces réflexions feront l'objet d'un chiffrage annuel des gains d'unités d'œuvre réalisés grâce à ces mesures, sur la base de l'exploitation graphiquée avant et après mise en œuvre de ces mesures, valorisée avec les coûts unitaires issus du contrat ainsi que leur impact sur les recettes.

Le Délégué retracera 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 fait 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 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.

Le tableau financier figurant à l'article 34 de la Convention de Délégation de Service Public et à l'Annexe 20 du contrat sont réajustés annuellement et pour les années suivantes des effets en année pleine des gains de productivité (recettes et dépenses) effectivement réalisés ou corrigés pour tenir compte des éventuels écarts avec le réalisé.

## ARTICLE 2 – Productivité liée aux aménagements urbains

Le Délégué, qui reste une force de proposition auprès de l'Autorité Délégante, s'engage à examiner toutes les possibilités d'ajustements permettant, soit de maintenir le niveau de la Contribution Financière Forfaitaire sur la durée du contrat, soit de la faire baisser.

A ce titre, les parties conviennent de rechercher des pistes de productivité complémentaire liée à une amélioration de la vitesse commerciale et conditionnée à la réalisation d'aménagements de voies de circulation ou d'installation de dispositifs de priorité.

Elles feront l'objet d'un chiffrage annuel des gains d'unités d'œuvre réalisés grâce à ces aménagements, sur la base de l'exploitation graphiquée, avant et après aménagements, valorisée avec les coûts unitaires issus du contrat.

Le Délégué retrace dans son rapport annuel, au sein d'une rubrique spécifiquement dédiée l'ensemble des mesures prises et les aménagements réalisés au cours de l'année écoulée.

Ce bilan fait également apparaître les gains de productivité en découlant ainsi que les éventuelles propositions de nouveaux aménagements qui seraient susceptibles d'être mis en œuvre pour augmenter la productivité du réseau ainsi que les gains prévisibles escomptés.

La productivité réellement mesurée sera restituée à l'Autorité Délégante et entrainera une modification du montant de la Contribution Financière Forfaitaire.

En conséquence, le tableau financier figurant à l'Article 34 de la Convention de Délégation de Service Public et le compte à l'Annexe 20 du contrat sont réajustés annuellement et pour les années suivantes des effets en année pleine des gains de productivité (recettes et dépenses) effectivement réalisés ou corrigés pour tenir compte des éventuels écarts avec le réalisé.

## ARTICLE 3 – Conditions de révision de l'engagement sur les recettes pris par le Délégué

Les ajustements d'offres intervenus ont amené les parties, d'un commun accord, à faire application des stipulations de l'article 51 du Contrat de Délégation de Service Public afin d'en recalculer l'économie initiale.

Dans ce cadre, le Délégué a accepté de revoir son engagement de recettes à un niveau comparable à son engagement d'origine sous la condition d'un aménagement des stipulations de l'Article 38 dans les termes définis ci-après :

Le dernier paragraphe de l'Article 38 est supprimé et remplacé par les deux paragraphes suivants :

*« Le montant de l'engagement annuel sur les recettes directement générées par le trafic sera automatiquement reconsidéré pour les exercices suivants en cas de constatation, au titre d'un exercice n, d'une recette réelle inférieure de plus de 5% ou supérieure de plus de 5% au montant contractuel figurant à l'Annexe 20, onglet 2.*

Le Déléataire supporte l'intégralité de l'écart constaté au titre de l'exercice écoulé quel qu'en soit le montant.

Pour les exercices suivants, l'engagement de recettes de trafic du Déléataire est recalé au niveau réellement constaté à l'issue de l'exercice écoulé majoré du pourcentage de progression des recettes initialement prévu au Contrat et le montant de la Contribution Financière Forfaitaire est ajusté en conséquence.

En aucun cas, les effets du recalage ne peuvent avoir pour conséquence de faire supporter à l'Autorité Délégante la non-atteinte des objectifs de taux de fraude tels que définis à l'Annexe D. En conséquence, l'appréciation de l'éventuel écart entre la recette réelle constatée et le montant contractuel figurant à l'Annexe 20, onglet 2 est neutralisé du manque de recettes attribuable au non-respect du taux de fraude par le Déléataire. »

#### ARTICLE 4 - Décalage de l'intégration de la desserte d'Eguilles dans le périmètre de la Délégation de Service Public

Compte tenu du report de l'intégration de la desserte de la Commune d'Eguilles comme prévu contractuellement au 1<sup>er</sup> septembre 2013, les impacts financiers (charges et recettes) de cette décision sont pris en compte dans le tableau financier figurant à l'Article 34 de la Convention de Délégation de Service Public et à l'Annexe 20 du contrat.

#### ARTICLE 5 - Impacts sur la Contribution Financière Forfaitaire

En conséquence des dispositions des articles ci-dessus, les montants annuels figurant dans le tableau de l'Article 34 de la Convention de Délégation de Service Public sont modifiés comme suit :

Avec intégration des gains de productivité :

POSTE	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	CUMUL
Total des charges y compris résultat et aléas (A)	28 317 319	30 967 236	34 810 432	33 724 821	33 698 929	33 496 161	33 532 693	33 420 396	261 967 988
Montant prévisionnel de CET (B)	385 267	437 348	494 985	489 184	490 232	486 565	486 191	484 614	3 754 387
Montant prévisionnel de TS (C)	644 429	660 888	658 302	678 745	680 120	681 407	684 218	688 353	5 376 461
Dépenses forfaitaires (D) = A-B-C	27 287 624	29 869 000	33 657 145	32 556 892	32 528 576	32 328 189	32 362 285	32 247 430	252 837 140
Recettes commerciales forfaitaires (E)	4 584 331	4 620 755	4 406 842	4 882 211	5 445 187	5 718 136	5 828 699	5 908 955	41 395 116
Recettes annexes forfaitaires (F)	487 601	542 325	514 199	510 533	501 111	501 841	502 617	503 450	4 063 677
Compensations tarifaires (G)	871 721	877 465	888 940	906 364	936 258	973 915	1 013 827	1 056 138	7 524 628
Engagement de recettes (H) = E+F+G	5 943 654	6 040 546	5 809 980	6 299 108	6 882 555	7 193 892	7 345 143	7 468 543	52 983 421
Contribution forfaitaire (CF) = D - H	21 343 970	23 828 454	27 847 165	26 257 784	25 646 021	25 134 296	25 017 142	24 778 887	199 853 719

#### ARTICLE 6 - Effets de l'Avenant

Les autres dispositions de la Convention de Délégation de Service Public, non contraires aux stipulations du présent Avenant ou non modifiées par celui-ci poursuivent leurs effets.

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

**Pour la Communauté du Pays d'Aix :**

**Pour la Société Keolis Pays d'Aix :**

## Annexe A

### Modifications d'offre à compter du 26 août 2013

	Réseau au 8 juillet 2013			Réseau au 26 août 2013		
	Itinéraires	Fréquences		Itinéraires	Fréquences	
		H.P.	H.C.		H.P.	H.C.
	Modifications par rapport au réseau du 18 février			Modifications par rapport au réseau du 8 juillet		
L.1	Itinéraire inchangé	30	30	Itinéraire inchangé	15	15
L.2	Itinéraire inchangé	20	20	Ligne raccourcie à l'arrêt "Gouffran"	8	8
L.2S				Ligne raccourcie à l'arrêt "Gouffran"		
L.3	Itinéraire inchangé	20	20	Trip supplémentaire pour desservir l'arrêt "La Mayanella"	15	15
L.3S				Trip supplémentaire pour desservir l'arrêt "La Mayanella"		
L.4	Suppression de la boucle dans le Pôle d'Activités	15	30	Itinéraire inchangé	15	30
L.5	Itinéraire inchangé	20	30	Itinéraire simplifié en passant par Avenue J. Isaac. Création en parallèle de la ligne B8 passant par Avenue Jean Moulin	10	10
L.6	Itinéraires inchangés	30	30	Prolongation fréquence jusqu'à 19h45	15	15
L.7	Itinéraire inchangé	20	20	Itinéraire inchangé	15	15
L.8	Itinéraire inchangé	20	20	Itinéraire inchangé	10	10
L.8S				Itinéraire inchangé		
L.9	Itinéraire inchangé	40	40	Ligne raccourcie à l'arrêt "Val St. André"	25	25
L.9S				Itinéraire inchangé		
L.10	Itinéraire inchangé	30	30	Ligne raccourcie à l'arrêt "Pont des Cornilles"	20	20
L.10S				Itinéraire inchangé		
L.11	Itinéraire inchangé	30	40	Itinéraire modifié sur Puyricard avec nouveau terminus à l'arrêt "C22". Prolongée les dimanches et jours fériés à Couteron	40	40
L.12	Itinéraire inchangé	30	40	Itinéraire inchangé	40	40
L.12S				Itinéraire inchangé		
L.13	Itinéraire inchangé	20	60	Itinéraire simplifié sur Puyricard avec terminus à Puyricard Centre et passage par Chemin du Val St. André	20	30
L.13S				Itinéraire inchangé		
L.14	Itinéraire inchangé	30	50	Itinéraire prolongé jusqu'à La Chevalière. Passage les dimanches et jours fériés par l'Avenue Emac Trados	50	50
L.15	Desserte du terminus Duranne - Ecole en plus	15	30	Desserte du terminus Duranne - Ecole en plus	15	30
L.16	Ligne supprimée			Ligne supprimée		
L.17	Ligne supprimée			Ligne supprimée		
L.18	Itinéraire inchangé	30	30	Passage les dimanches et jours fériés par Les Milles	30	30
L.19	Passage par Avenue Arc de Meyran et Allée des Cigales	30	30	Passage par Avenue Arc de Meyran et Lucien Gauthier	30	30
L.19S				Passage par Avenue Arc de Meyran et Malacida		
L.20	Itinéraire inchangé	30	30	Itinéraire inchangé	30	30
L.21	Itinéraire inchangé	50	50	Itinéraire inchangé	50	50
L.22	Itinéraire inchangé	30	50	Itinéraire inchangé	30	50
L.23	Itinéraire inchangé	30	30	Itinéraire prolongé à Rotonde + Tour de Ville	60	60
L.23S				Ligne supprimée		
L.24	Itinéraire inchangé			2 A/R Les Merc. Et Sam.	2 A/R Les Merc. Et Sam.	
L.25				Ligne créée pour la desserte de Venelles	30	30
L.M1	Itinéraire modifié : passage par Rue Pottier	30	30	Itinéraire inchangé	20	20
L.M2	Itinéraire modifié : passage par Rue Mignot	30	30	Itinéraire inchangé	20	20
L.M3	Itinéraire modifié : passage par Beissod les matins des jours de marché	24	24	Itinéraire inchangé	20	20
L.M4	Ligne supprimée			Ligne supprimée		
NCA	Ligne supprimée			Ligne supprimée		
L.30	Itinéraire inchangé			Itinéraire inchangé		
L.31	Itinéraire inchangé			Itinéraire modifié : boucle		
L.32	Itinéraire inchangé			Itinéraire modifié : boucle		
L.33	Itinéraire inchangé			Itinéraire inchangé		
L.34	Itinéraire inchangé			Itinéraire inchangé		
L.35	Itinéraire inchangé			Itinéraire prolongé au terminus "Parking 3 Bons Dieux"		
L.36	Itinéraire inchangé			Itinéraire modifié : boucle		
L.37	Itinéraire inchangé			Fusion avec ligne 17		

Lignes 30 à 37 : fonctionnement en T.A.D. traditionnel en heures creuses.

## Annexe B

### Incidences financières des modifications d'offre à compter du 26 août 2013

#### **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 à fort potentiel de clientèle ;
- une permanence de l'offre en journée (fréquences identiques en heures de pointe et en heures creuses), notamment pour capter une clientèle différente des scolaires et des salariés ;
- une offre similaire à la période scolaire lors des petites vacances scolaires, compte tenu que les actifs (30 % de la clientèle potentielle) se déplacent aux mêmes rythmes quelle que soit la période de l'année ;
- une meilleure offre en soirée et les week-ends, compte tenu à la fois de l'importance de l'offre culturelle et de loisirs sur Aix-en-Provence et du nombre important d'étudiants (40 000) aimant profiter de ces activités 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.

## Dépenses

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 26/08/2013
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.

Ces modifications au 26 août 2013 avec les incidences évoquées ci-dessus représentent un supplément de kilomètres totaux de 440 423 en année pleine.

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 (+ 8.8 E.T.P. en année pleine).

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. en année pleine
- le nombre de contrôleurs qui passe de 11,1 à 12,8 soit + 1,7 E.T.P. en année pleine

Cette dernière évolution ne doit pas être rapportée à celle de l'évolution du nombre de conducteurs 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 de 54 E.T.P. en année pleine pour Keolis Pays d'Aix et ses sous-traitants.

Ce qui porte les effectifs de conduite de Keolis Pays d'Aix à 388.7 en année pleine :

- 296.8 E.T.P. pour Keolis Pays d'Aix
- 91.9 E.T.P. pour les sous-traitants

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.

Pour information, ce taux d'encadrement des conducteurs est de 1 encadrant pour 12 conducteurs 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 1 encadrant pour 5.2 conducteurs en moyenne sur les réseaux urbains de taille équivalente.

Par ailleurs, en vue de répondre au mieux aux demandes de surveillance du réseau au niveau de la fréquentation et de compte-rendu des activités à fournir pour la Collectivité, Keolis Pays d'Aix a doté sa structure au niveau du Service Marketing et du Service Administratif & Financier de 3.9 E.T.P. supplémentaires en année pleine.

L'évolution des coûts intégrés dans cet Avenant n° 3 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 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 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 tableaux ci-après permettent d'évaluer l'impact des variations d'effectifs et l'impact de la révision des coûts unitaires sur les charges de personnels de KPA (hors sous-traitants).

<b>Charges de Personnel de Structure CONTRAT (ETP et CU Contrat)</b>				
	ETP contrat	CU annuel moyen Contrat	Total Contrat	Moyenne Annuelle
Administratif	4,0	49 077	1 570 453	196 307
Marketing	6,0	40 205	1 929 832	241 229
Structure Exploitation	8,6	66 703	4 612 004	576 501
Encadrement	3,3	130 150	3 435 950	429 494
<b>TOTAL</b>	<b>21,9</b>	<b>65 786</b>	<b>11 548 239</b>	<b>1 443 530</b>

  

<b>Charges de Personnel de Structure AVENANT 3 (ETP et CU Avenant 3)</b>				
	ETP Avenant 3	CU annuel moyen Avenant 3	Total Avenant 3	Moyenne Contrat
Administratif	5,3	53 809	2 272 890	284 111
Marketing	8,6	36 270	2 504 085	313 011
Structure Exploitation	17,4	47 136	6 576 426	822 053
Encadrement	5,6	93 723	4 221 300	527 663
<b>TOTAL</b>	<b>37,0</b>	<b>52 646</b>	<b>15 574 701</b>	<b>1 946 838</b>

  

<b>Ecart Avenant n° 3 - Contrat</b>				
	ETP	CU	Total	Moyenne Annuelle
Administratif	1,3	4 732	702 437	87 805
Marketing	2,6	-3 935	574 253	71 782
Structure Exploitation	8,8	-19 566	1 964 422	245 553
Encadrement	2,3	-36 426	785 350	98 169
<b>TOTAL</b>	<b>15,0</b>	<b>-13 140</b>	<b>4 026 462</b>	<b>503 308</b>
<i>dont effet prix</i>			-4 442 316	-555 289
<i>dont effet volume</i>			8 468 778	1 058 597

**A noter :** la révision à la baisse des coûts unitaires permet une économie moyenne annuelle pour la C.P.A. de 555 K€, soit l'équivalent de 8.4 agents

**Charges de Personnel Variable CONTRAT (ETP et CU Contrat)**

Conduite	299,4	40 312	96 558 038	12 069 755
Atelier	9,0	40 356	2 905 621	363 203
Contrôle Fraude	11,1	43 373	3 860 178	482 522
<b>TOTAL</b>	<b>319,5</b>	<b>40 420</b>	<b>103 323 837</b>	<b>12 915 480</b>

**Charges de Personnel Variable AVENANT 3 (ETP et CU Avenant 3)**

	ETP Avenant 3	CU annuel moyen Avenant 3	Total Avenant 3	Moyenne Contrat
Conduite	292,5	39 545	92 523 523	11 565 440
Atelier	9,8	40 395	3 179 882	397 485
Contrôle Fraude	12,8	46 768	4 792 821	599 103
<b>TOTAL</b>	<b>315,1</b>	<b>39 866</b>	<b>100 496 226</b>	<b>12 562 028</b>

**Ecart Avenant n° 3 - Contrat**

	ETP	CU	Total	Moyenne Annuelle
Conduite	-7,0	-766	-4 034 515	-504 314
Atelier	0,8	39	274 261	34 283
Contrôle Fraude	1,7	3 396	932 643	116 580
<b>TOTAL</b>	<b>-4,4</b>	<b>-554</b>	<b>-2 827 611</b>	<b>-353 451</b>
<i>dont effet prix</i>			<b>-1 442 132</b>	<b>-180 266</b>
<i>dont effet volume</i>			<b>-1 385 479</b>	<b>-173 185</b>

**A noter :** la révision à la baisse des coûts unitaires permet une économie moyenne annuelle pour la C.P.A. de 180 K€, soit l'équivalent de 4.5 agents.

Les tableaux ci-dessous permettent de mesurer l'évolution des dépenses liées au x véhicules (hors véhicules appartenant aux sous-traitants) :

Annuités Matériel Roulant CONTRAT (Nbre et CU Contrat)				
	Nbre	CU annuel moyen Contrat	Total Contrat	Moyenne Annuelle
Autobus Standard	37,4	26 406	7 895 314	986 914
Autobus Low Entry	44,8	24 389	8 731 163	1 091 395
Midibus	13,0	28 198	2 932 591	366 574
Minibus	16,5	20 112	2 654 778	331 847
Minibus +	0,0		0	0
Véhicule électrique	14,0	6 345	710 640	88 830
Autocar EP	9,4	18 303	1 372 725	171 591
Autocar ST	29,3	20 044	4 690 220	586 278
Midicar				0
<b>TOTAL</b>	<b>164,3</b>	<b>22 060</b>	<b>28 987 431</b>	<b>3 623 429</b>

Annuité Matériel Roulant AVENANT 3 (Nbre et CU Avenant 3)				
	Nbre	CU annuel moyen Avenant 3	Total Avenant 3	Moyenne annuelle
Autobus Standard	53,8	26 899	11 566 555	1 445 819
Autobus Low Entry	31,8	24 501	6 223 143	777 893
Midibus	14,8	22 922	2 704 799	338 100
Minibus	23,4	21 649	4 048 398	506 050
Minibus +	4,8	24 591	934 470	116 809
Véhicule électrique	1,8	6 345	88 830	11 104
Autocar EP	0,6	18 303	91 515	11 439
Autocar ST	20,3	17 274	2 798 345	349 793
Midicar	4,6	16 861	623 868	77 984
<b>TOTAL</b>	<b>155,6</b>	<b>23 357</b>	<b>29 079 923</b>	<b>3 634 990</b>

Ecart Avenant n° 3 - Contrat				
	Nbre	CU	Total	Moyenne Annuelle
Autobus Standard	16,4	493	3 671 241	458 905
Autobus Low Entry	-13,0	112	-2 508 020	-313 503
Midibus	1,8	-5 276	-227 792	-28 474
Minibus	6,9	1 537	1 393 620	174 203
Minibus +	4,8	24 591	934 470	116 809
Véhicule électrique	-12,3	0	-621 810	-77 726
Autocar EP	-8,8	0	-1 281 210	-160 151
Autocar ST	-9,0	-2 770	-1 891 875	-236 484
Midicar	4,6	16 861	623 868	77 984
<b>TOTAL</b>	<b>-8,6</b>	<b>1 297</b>	<b>92 492</b>	<b>11 562</b>
<i>dont effet prix</i>			<b>-543 334</b>	<b>-67 917</b>
<i>dont effet volume</i>			<b>635 826</b>	<b>79 478</b>

**A noter :** la révision à la baisse des coûts unitaires permet une économie moyenne annuelle pour la C.P.A. de 68 K€, soit l'équivalent de 3.1 véhicules

La totalité des coûts est présentée dans le C.E.P. page suivante.

POSTE	Onglet de ré										CUMUL
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019			
Recettes commerciales sur usagers	4 584 331	4 620 755	4 406 842	4 882 211	5 445 187	5 718 136	5 828 699	5 908 955	5 908 955	5 908 955	41 395 116
Compensations sociales de la CPA	871 721	877 465	888 940	906 364	936 258	973 915	1 013 827	1 056 138	1 056 138	1 056 138	7 524 628
<i>Sous-total recettes du trafic (R1a + R1b)</i>	5 456 053	5 498 221	5 295 782	5 788 575	6 381 445	6 692 051	6 842 526	6 965 093	6 965 093	6 965 093	48 919 745
Recettes annexes/accessoires	487 601	542 325	514 199	510 533	501 111	501 841	502 617	503 450	503 450	503 450	4 063 677
<i>Sous-total recettes directes (R1a + R2)</i>	5 071 933	5 163 080	4 921 041	5 392 744	5 946 298	6 219 977	6 331 316	6 412 405	6 412 405	6 412 405	45 458 793
Contribution forfaitaire	27 373 065	28 926 691	29 400 452	28 425 715	27 816 973	27 302 269	27 187 530	26 951 854	26 951 854	26 951 854	214 388 567
<b>CHARGES</b>	<b>27 602 249</b>	<b>27 993 429</b>	<b>25 572 580</b>	<b>25 346 923</b>	<b>25 450 103</b>	<b>25 478 590</b>	<b>25 557 551</b>	<b>25 541 433</b>	<b>25 541 433</b>	<b>25 541 433</b>	<b>197 201 286</b>
Charges variables	21 260 676	22 993 429	25 572 580	25 346 923	25 450 103	25 478 590	25 557 551	25 541 433	25 541 433	25 541 433	197 201 286
Dont coûts de roulage	3 765 822	3 553 027	3 222 903	3 211 134	3 211 134	3 195 944	3 190 686	3 185 461	3 185 461	3 185 461	26 536 111
Dont charges variables de personnel	12 474 571	12 695 093	12 728 174	12 669 286	12 772 467	12 816 144	12 900 363	12 889 469	12 889 469	12 889 469	101 945 568
Dont charges de matériel roulant	2 943 535	2 963 388	2 947 349	2 947 349	2 947 349	2 947 349	2 947 349	2 947 349	2 947 349	2 947 349	23 591 014
Dont autres charges variables	2 076 748	3 781 922	6 674 154	6 519 154	6 519 154	6 519 154	6 519 154	6 519 154	6 519 154	6 519 154	45 128 593
Charges de structure	6 020 239	5 901 380	6 585 516	6 732 309	6 677 579	6 520 064	6 549 625	6 526 538	6 526 538	6 526 538	51 513 249
Dont achats	386 443	231 654	219 464	211 326	210 962	211 326	211 570	211 774	211 774	211 774	1 964 715
Dont services extérieurs	2 707 869	2 754 470	2 873 753	2 868 480	2 841 731	2 822 703	2 821 584	2 818 236	2 818 236	2 818 236	22 508 826
Dont impôts, taxes et versements assimilés	1 242 923	1 222 392	1 270 725	1 285 610	1 299 198	1 286 959	1 288 661	1 291 439	1 291 439	1 291 439	10 187 907
Dont charges de personnel de structure	1 505 296	1 518 783	2 044 756	2 127 217	2 156 902	2 142 690	2 170 692	2 149 275	2 149 275	2 149 275	15 815 612
Dont charges financières	45 651	40 764	40 033	29 769	22 154	18 013	16 620	14 916	14 916	14 916	227 919
Dont charges exceptionnelles	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dont autres charges de structure	132 057	133 317	136 785	139 709	146 633	38 374	40 498	40 898	40 898	40 898	808 269
Charges liées au dépôt	328 333	1 326 011	2 271 128	1 872 714	1 802 633	1 732 553	1 662 472	1 592 391	1 592 391	1 592 391	12 588 235
Résultat avant aléas	708 071	746 416	781 209	772 875	768 613	764 954	763 045	760 035	760 035	760 035	6 065 218
Aléas	141 254	149 122	156 081	154 414	153 561	152 830	152 448	151 846	151 846	151 846	1 211 556
<b>RÉSULTAT AVANT IMPÔTS ET SOCIÉTÉS</b>	<b>566 817</b>	<b>597 294</b>	<b>625 128</b>	<b>618 461</b>	<b>615 052</b>	<b>612 124</b>	<b>610 597</b>	<b>608 189</b>	<b>608 189</b>	<b>608 189</b>	<b>4 853 662</b>
Coût global pour l'AO (Contribution + compensations)	23 245 387	25 804 156	30 289 392	29 332 077	28 752 631	28 276 184	28 201 377	28 007 991	28 007 991	28 007 991	221 909 195
dont CET	385 267	437 348	494 985	489 184	490 232	486 565	486 191	484 614	484 614	484 614	3 754 387
dont Taxe sur les salaires (TS)	644 429	660 888	658 302	678 745	680 120	681 407	684 218	688 353	688 353	688 353	5 376 461
Coût global pour l'AO hors CET & TS	22 215 691	24 705 920	29 136 105	28 164 148	27 582 279	27 108 212	27 030 969	26 835 025	26 835 025	26 835 025	212 778 347
Contribution forfaitaire hors GET & TS	21 348 970	23 828 454	28 247 165	27 257 784	26 646 021	26 134 296	26 017 142	25 778 887	25 778 887	25 778 887	205 253 719
Effort Productivité Réseau	-400 000	-400 000	-400 000	-1 000 000	-1 000 000	-1 000 000	-1 000 000	-1 000 000	-1 000 000	-1 000 000	-5 400 000
Contribution forfaitaire totale hors CET & TS	21 348 970	23 828 454	27 847 165	26 257 784	25 646 021	25 134 296	25 017 142	24 778 887	24 778 887	24 778 887	199 853 719

<p><b>Annexe C</b> Optimisation de l'offre de transport</p>
---

Le 1<sup>er</sup> décembre de chaque année « n », le Délégué propose à l'Autorité Organisatrice des mesures de productivité chiffrées, accompagnées d'argumentaires techniques et commerciaux, pour une mise en place en septembre de l'année suivante « n+1 ».

Ces mesures doivent permettre d'aboutir à une réduction de la Contribution Financière Forfaitaire pour l'année suivante « n+1 », comme défini à l'Article 1 de l'Avenant n° 3.

Ces mesures peuvent par exemple porter sur :

- l'amélioration de la vitesse commerciale ;
- l'adaptation du parc de véhicule aux évolutions d'offre ;
- l'optimisation de l'organisation des relèves des conducteurs ;
- etc.

La C.P.A. fait part officiellement par écrit de sa position à l'égard de ces propositions au plus tard le 1<sup>er</sup> mars de l'année suivante « n+1 ».

Si les propositions du Délégué ne sont pas retenues par la C.P.A., la Contribution Financière Forfaitaire est ajustée en conséquence.

**Annexe D**  
Recettes liées à la réduction du taux de fraude

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Evolution du taux de fraude	taux de référence = 14,3%		12%	10%	9%	9%	9%	9%
Recettes liées à la baisse de la fraude			285 710	340 131	367 342	367 342	367 342	367 342

**OBJET : Aménagement du territoire - Avenant n°3 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 :**

CLOT 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