

2017_CT2_390

OBJET : Aménagement du territoire - Déplacements, mobilité transports et infrastructures - AVIS - Construction et exploitation d'une station d'avitaillement GNV à l'Anjoly (Vitrolles) pour les besoins du dépôt des Bus de l'Etang et ouverte aux professionnels du transport

Le 12 octobre 2017, le Conseil de Territoire du Pays d'Aix, s'est réuni en session ordinaire à la Salle des Fêtes au Puy-Sainte-Réparate, sur la convocation qui lui a été adressée par Madame le Président du Territoire le 6 octobre 2017, conformément à l'article L.5211-1 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Etaient Présents : JOISSAINS MASINI Maryse – ALBERT Guy – AMAROUCHE Annie – AMEN Mireille – ARDHUIN Philippe – BARRET Guy – BOUDON Jacques – BOULAN Michel – BUCCI Dominique – BURLE Christian – CALAFAT Roxane – CANAL Jean-Louis – CASTRONOVO Lucien-Alexandre – CESARI Martine – CHARRIN Philippe – CHAZEAU Maurice – CICCOLINI-JOUFFRET Noëlle – CIOT Jean-David – CORNO Jean-François – CRISTIANI Georges – DAGORNE Robert – de BUSSCHERE Charlotte – de SAINTDO Philippe – DELAVET Christian – DI CARO Sylvaine – FERAUD Jean-Claude – GALLESE Alexandre – GERARD Jacky – GOUIRAND Daniel – GUINIERI Frédéric – JOISSAINS Sophie – LAFON Henri – LHEN Hélène – MANCEL Joël – MARTIN Régis – MEÏ Roger – MENFI Jeannot – MERCIER Arnaud – MERGER Reine – MONDOLONI Jean-Claude – PAOLI Stéphane – PELLENC Roger – POLITANO Jean-Jacques – RAMOND Bernard – RENAUDIN Michel – SALOMON Monique – SERRUS Jean-Pierre – SUSINI Jules – TALASSINOS Luc – TAULAN Francis – TRAINAR Nadia – YDE Marcel – ZERKANI-RAYNAL Karima

Etai(en)t excusé(es) avec pouvoir donné conformément aux dispositions de l'article L. 2121-20 du Code Général des Collectivités Territoriales : ALLIOTTE Sophie donne pouvoir à RENAUDIN Michel – AMIEL Michel donne pouvoir à BUCCI Dominique – AUGEY Dominique donne pouvoir à DI CARO Sylvaine – BACHI Abbassia donne pouvoir à MERGER Reine – BALDO Edouard donne pouvoir à CASTRONOVO Lucien-Alexandre – BENKACI Moussa donne pouvoir à GALLESE Alexandre – BONTHOUX Odile donne pouvoir à BOUDON Jacques – BOUVET Jean-Pierre donne pouvoir à SUSINI Jules – BRAMOULLÉ Gérard donne pouvoir à PAOLI Stéphane – DEVESA Brigitte donne pouvoir à TAULAN Francis – FABRE-AUBRESPY Hervé donne pouvoir à TRAINAR Nadia – FILIPPI Claude donne pouvoir à JOISSAINS MASINI Maryse – FREGEAC Olivier donne pouvoir à RAMOND Bernard – GACHON Loïc donne pouvoir à MONDOLONI Jean-Claude – HOUEIX Roger donne pouvoir MARTIN Régis – LENFANT Gaëlle donne pouvoir à CICCOLINI-JOUFFRET Noëlle – MALAUZAT Irène donne pouvoir à de SAINTDO Philippe – MALLIÉ Richard donne pouvoir à SALOMON Monique – NERINI Nathalie donne pouvoir à MENFI Jeannot – PERRIN Jean-Marc donne pouvoir à ZERKANI-RAYNAL Karima – PRIMO Yveline donne pouvoir à MEÏ Roger – SICARD-DESNUELLE Marie-Pierre donne pouvoir à JOISSAINS Sophie – SLISSA Monique donne pouvoir à CALAFAT Roxane – TERME Françoise donne pouvoir à POLITANO Jean-Jacques

Etai(en)t excusé(es) sans pouvoir : BORELLI Christian – BOYER Raoul – GARELLA Jean-Brice – GROSSI Jean-Christophe – JOUVE Mireille – LAGIER Robert – LEGIER Michel – MICHEL Marie-Claude – MORBELLI Pascale – PEREZ Fabien – PIZOT Roger – PROVITINA-JABET Valérie – ROLANDO Christian – ROUVIER Catherine

Secrétaire de séance : Roxane CALAFAT

Monsieur Guy BARRET donne lecture du rapport ci-joint.

RAPPORT AU CONSEIL DE TERRITOIRE DU PAYS D'AIX

**Aménagement du territoire
Déplacements, mobilité, transports et infrastructures**

■ Séance du 12 octobre 2017

03_2_09

■ **Construction et exploitation d'une station d'avitaillement GNV à l'Anjoly (Vitrolles) pour les besoins du dépôt des Bus de l'Etang et ouverte aux professionnels du transport**

Madame le Président soumet pour avis au Conseil de Territoire le rapport suivant :

RAPPORT AU CONSEIL DE LA METROPOLE

Transports, Déplacements et Accessibilité

■ Séance du 19 Octobre 2017

4794

■ Construction et exploitation d'une station d'avitaillement GNV à l'Anjoly (Vitrolles) pour les besoins du dépôt des Bus de l'Etang et ouverte aux professionnels du transport

Monsieur le Président de la Métropole Aix-Marseille-Provence sur proposition du Commissaire Rapporteur soumet au Conseil de la Métropole le rapport suivant :

La Métropole Aix-Marseille Provence va organiser la création d'une station GNV (gaz naturel pour véhicules) à Vitrolles – l'Anjoly en 2018.

Ce projet permettra d'avitaillement en GNV le nouveau dépôt des Bus de l'Etang construit en 2018 et de créer une station GNV publique, ouverte à tous véhicules, notamment les poids lourds.

Cette opération se réalise sur un emplacement stratégique pour les flux routiers métropolitains, sur la zone d'activités de Vitrolles L'Anjoly, aux abords immédiats de l'autoroute A7 et du pont de l'Anjoly.

Le terrain est occupé par le parking public poids lourds de l'Anjoly, dont une parcelle a été détachée pour la construction du dépôt des Bus de l'Etang.

La future station GNV, qui sera construite et exploitée par un opérateur spécialisé, sera implantée entre le dépôt de bus et le parking poids lourds, ce dernier faisant l'objet d'un réaménagement qualitatif.

Ce type de configuration associant une station GNV publique et une station dédiée au dépôt de bus a été adopté par plusieurs réseaux de transport urbains français ayant équipé leur flotte de bus en motorisation GNV.

La motorisation GNV offre par rapport au diesel des avantages en matière environnementale (disparition des particules fines, baisse importante des émissions de Nox). Elle procure également une

Accusé de réception en préfecture
013-200054807-20171012-2017_CT2_390-
DE
Date de télétransmission : 20/10/2017
Date de réception préfecture : 20/10/2017

baisse notable du niveau sonore des moteurs et offre un avantage économique pour l'exploitation des réseaux (diminution d'environ 30 % des frais de carburant, par rapport au gazole).

La Métropole Aix-Marseille-Provence se met en conformité avec les obligations imposées aux collectivités territoriales par la Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

Elle met en application le programme défini dans son Agenda métropolitain de la mobilité adopté en décembre 2016.

Un montage juridique approprié permettra, au sein d'une délégation de service public globale :

- de construire et d'exploiter la station GNV,
- d'avitailer le dépôt des Bus de l'Etang attenant,
- d'avitailer les poids lourds et autres véhicules (notamment les flottes GNV des collectivités, bennes à ordures) dans une station GNV publique,
- de maintenir la présence d'un parking poids lourds public rénové.

A) Rappel des obligations découlant de la Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TECV) – Article 37

La loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TECV) a pour ambition un changement de paradigme énergétique en France, tous secteurs confondus, et révisé pour cela les objectifs de la politique énergétique nationale. Il s'agit de favoriser l'émergence d'une économie compétitive et « verte », assurer la sécurité d'approvisionnement, maintenir un prix de l'énergie compétitif, préserver la santé humaine et l'environnement et lutter contre la précarité énergétique. L'Etat et les collectivités doivent notamment veiller à maîtriser la demande d'énergie, diversifier les sources d'énergie et réduire le recours aux énergies fossiles.

Les dispositions de la loi relatives au secteur des transports fixent un ensemble d'orientations qui visent à transformer ce secteur, et qui sont ensuite déclinées en mesures concrètes. Parmi celles-ci, figurent notamment la priorité donnée au développement des transports en commun à faibles émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants atmosphériques.

Selon l'article 37 (Art. L. 224-8 du code de l'environnement) :

« L'Etat, ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements, le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la métropole de Lyon, lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement un parc de plus de vingt autobus et autocars pour assurer des services de transport public de personnes réguliers ou à la demande, acquièrent ou utilisent lors du renouvellement du parc, dans la proportion minimale de 50 % de ce renouvellement à partir du 1er janvier 2020 puis en totalité à partir du 1er janvier 2025, des autobus et des autocars à faibles émissions définis en référence à des critères fixés par décret selon les usages desdits véhicules, les territoires dans lesquels ils circulent et les capacités locales d'approvisionnement en sources d'énergie. »

Le décret n° 2017-23 du 11 janvier 2017 pris pour l'application de l'article L. 224-8 du code de l'environnement définit les critères caractérisant les autobus et autocars à faibles émissions prévus par l'article 37 de la loi TECV. Ce décret précise les critères à respecter par ces véhicules à faibles émissions selon les usages, les territoires dans lesquels ils circulent et les capacités locales d'approvisionnement en source d'énergie.

B) Les orientations de l'Agenda métropolitain de la mobilité

L'Agenda de la mobilité métropolitaine a été adopté le 15 décembre 2016 par le Conseil de Métropole. Proposant d'apporter une réponse à l'enjeu métropolitain prioritaire que constituent les déplacements et la mobilité, l'Agenda de la mobilité métropolitaine donne une vision stratégique globale et cohérente de la mobilité à l'échelle métropolitaine et propose un calendrier de déroulement des actions devant concourir à sa mise en œuvre.

Parmi les objectifs de l'Agenda figure le développement quantitatif et qualitatif de l'offre de services de transport public afin de proposer des solutions alternatives à l'omniprésence automobile et à ses effets néfastes (congestion et saturation des réseaux routiers, pollution de l'air due aux transports, temps perdu dans les embouteillages, insécurité routière, etc.).

L'Agenda engage la Métropole vers une sortie progressive du diesel, vers un réseau mixte électrique - biogaz, avec environ 2000 cars et bus en circulation à faire évoluer :

1) Une sortie progressive du diesel :

Outre ces objectifs de développement quantitatif et qualitatif des transports collectif, l'Agenda se fixe notamment comme objectif de sortir progressivement du diesel dans les transports en commun, face à la mauvaise qualité chronique de l'air dans la Métropole et conformément aux orientations de la loi de Transition énergétique pour la croissance verte.

Deux types d'énergies constitueront a priori le futur « mix énergétique » : l'électricité, priorisée en milieu urbain, et le gaz naturel pour véhicule (GNV) pour les liaisons interurbaines.

Les motorisations associées permettront une baisse des émissions de gaz polluants (quasi-disparition des particules fines, diminution des oxydes d'azote ou NOx..) et une amélioration du confort et du bruit, que ce soit à bord, pour les passagers et les conducteurs, ou pour les riverains et passants.

2) Vers un réseau mixte électrique - biogaz :

Sur la Métropole, tous les choix ne sont pas figés, mais l'option électrique est retenue pour les bus de la RTM (600 véhicules), le BHNS d'Aix-en-Provence (15 véhicules, avec solution de recharge dite d'opportunité, aux terminus de la ligne).

Quant à la technologie GNV, elle est, pour les bus, parfaitement fiable, sécurisée et d'un surcoût limité. Des autocars GNV existent aussi dans le catalogue de quelques constructeurs et des nouveaux modèles vont être mis sur le marché (IVECO, Man, Mercedes, Scania, ...).

La valorisation du biogaz issu des stations d'épuration est actuellement à l'étude : on estime qu'environ 250 bus pourraient ainsi circuler au biogaz renouvelable, produit localement.

3) Environ 2000 cars et bus en circulation à faire évoluer :

Cette transition énergétique est un défi majeur qu'entend relever la Métropole, pour le parc de véhicules, mais aussi pour les quelques 36 dépôts à équiper en stations de recharge gaz ou électrique.

L'aménagement de stations GNV dans les dépôts de transports en commun pourrait contribuer au développement de cette énergie dans les flottes de véhicules spécifiques des collectivités (camion benne, bennes à ordures ménagères...), mais aussi pour l'activité logistique en ville.

Au vu de ces enjeux, l'Agenda a pour ambition de faire rouler ses bus et cars au biogaz et à l'électricité, à hauteur de 15 % en 2020 et 50 % en 2025.

C) Vitrolles l'Anjoly : une station d'avitaillement GNV alimentant le dépôt des Bus de l'Etang couplée à une station GNV publique accessible aux poids lourds

1) Le réseau des Bus de l'Etang

Les Bus de l'Étang sont un réseau de transport en commun de la Métropole Aix-Marseille-Provence desservant huit communes de l'Est de l'étang de Berre : Berre-l'Étang, Gignac-la-Nerthe, Les Pennes-Mirabeau, Marignane, Rognac, Saint-Victoret, Velaux et Vitrolles.

Les Bus de l'Étang étaient à l'origine gérés par le SMITEEB, le Syndicat mixte des transports de l'Est de l'étang de Berre (auquel participait l'Agglopolo Provence, la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix et la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole).

Le 1er janvier 2016, les trois intercommunalités responsables du réseau ont été fusionnées au sein de la Métropole Aix-Marseille-Provence, devenue unique autorité organisatrice de la mobilité durable, et le SMITEEB a été dissous.

Le réseau est exploité dans le cadre d'une convention de délégation de service public (DSP) pour l'exploitation et la gestion du service public de transport urbain (le délégataire est la société des Autobus de l'Etang, une société du groupe Transdev) d'une durée de 8 ans à compter du 1er janvier 2013.

L'offre de transport est constituée de 14 lignes, plus une nouvelle ligne BHNS (Zénibus). On distingue :

- Les lignes essentielles (le BHNS Zénibus Marignane-Les Pennes-Mirabeau et la ligne 4) avec une fréquence de passage de 7 à 15 mn ;
- Les lignes principales (lignes 5, 7, 11, 12) avec une fréquence de passage de 20 à 30 mn
- Les lignes de proximité (1, 2, 3, 6, 8, 9, 10, 13, 14) avec une fréquence variable (de 20 mn à 60 mn).

2) Le nouveau dépôt des Bus de l'Etang en construction à l'Anjoly

Le dépôt actuel situé 37, rue d'Athènes à Vitrolles (dépôt Transprovence) se trouve sur la zone d'emprise du projet de ZAC Vitrolles Cap Horizon ; le dépôt doit être transféré sur le secteur de l'Anjoly, voie du Portugal, à l'extrémité sud de l'avenue de l'Europe.

Il occupera une partie du terrain affecté à un parking poids lourds public gratuit. Une restructuration de ce parking poids lourds permettra de conserver un nombre de places de stationnement équivalent.

Le nouveau dépôt permettra d'accueillir 50 bus du réseau des Bus de l'Etang.

Un marché public de travaux sous maîtrise d'ouvrage de la Métropole Aix-Marseille-Provence est en cours de lancement pour la construction de ce dépôt (attribution prévue fin 2017).

Les travaux consistent en la construction d'un dépôt de bus devant permettre le stationnement de :

- 70 bus ou cars dont 38 bus de 12,5 mètres et 13 mètres
- 69 véhicules légers (conducteurs et administration) et 15 deux roues.

Le dépôt sera constitué principalement :

- de parkings, de voies de circulation ;
- d'un atelier de 856 m² ;
- d'un bâtiment regroupant la direction et les bureaux d'exploitation ; et des locaux pour l'atelier de 1 200 m² sur 2 niveaux ;
- d'une aire de carburant et deux stations de lavage des véhicules ;
- d'espaces verts.

3) Le parking public poids lourds de l'Anjoly

Le parking poids lourds de l'Anjoly est un équipement public de l'ex-ZAC de l'Anjoly à Vitrolles (dominante fret et logistique).

Le terrain relève actuellement du domaine public communal.

Le parking comporte 70 places de stationnement poids lourds environ.

Deux arrêtés municipaux du 27 novembre 2015 réglementent la circulation et le stationnement sur le parking poids lourds de la ZI de l'Anjoly : le parking est gratuit et en partie en zone bleue (durée de stationnement limitée).

Fléché et balisé, ce parking public gratuit est très utilisé par la profession.

Des commerçants sont installés autour du parking (restauration, hôtellerie...).

D) Le projet de station GNV

En conformité avec les orientations de l'Agenda de la mobilité de la Métropole et les exigences de la loi de Transition énergétique, la flotte du réseau des Bus de l'Etang sera à terme équipée de véhicules roulant au GNV.

Les bus au gaz ont fait leur apparition en France au début des années 90, d'abord à titre expérimental, et à partir des années 2000 les ventes de bus GNV ont progressé de manière significative en France : 2 600 bus environ roulent au GNV en France, représentant près de 10 % du parc roulant, 2/3 des villes de plus de 200 000 habitants ont fait ce choix.

Le gaz utilisé pour les transports publics peut être soit du gaz naturel, composé de méthane à 93 %, soit du biogaz issu de la fermentation de déchets ménagers ou des boues d'épuration. Le gaz est ensuite comprimé à 200-220 bars et stocké dans des bouteilles.

Outre la réduction des Nox, particules fines et hydrocarbures, la combustion du gaz naturel ne produit ni oxyde de soufre, ni plomb, ni poussières.

Un réseau décidant d'investir dans une flotte de véhicules au gaz doit prendre en compte le coût et les contraintes techniques spécifiques à l'aménagement d'un atelier et d'un dépôt pour motorisation au gaz. Le méthane est un gaz incolore et inodore, ateliers et dépôts doivent respecter des normes de sécurité strictes (ventilations spécifiques, détecteur de gaz, outillages spécifiques, etc.).

De plus, une station de compression est indispensable pour assurer le remplissage en carburant des véhicules GNV. Le remplissage effectué en charge lente se fait de nuit.

Chaque emplacement de stationnement doit donc posséder une arrivée de gaz.

La présence d'une station d'avitaillement GNV à proximité du dépôt de bus permettra de minimiser les trajets « haut le pied » (à vide de clientèle) pour faire le plein de carburant.

La station GNV en projet sera implantée sur le terrain occupé par le parking poids lourds et sera attenante au dépôt.

Cette station aura deux vocations : avitailler la flotte des Bus de l'Etang roulant au GNV et fonctionner comme une station GNV publique, ouverte à tous véhicules et notamment aux poids lourds, aux autocars, aux véhicules utilitaires de la collectivité (bennes à ordures, autres véhicules utilitaires).

Le dépôt de bus sera alimenté par un système dit de charge lente : la durée moyenne pour recharger un bus est de 6 à 7 heures ; l'opération s'effectue la nuit, chaque bus se charge auprès d'une tétine de gaz dédiée. Ce système ne nécessite pas le poste d'agent chargé du remplissage, chaque conducteur de bus enclenche la tétine au réservoir de son véhicule en fin de service ; un système informatisé régule le remplissage.

Le coût d'exploitation est plus économique en charge lente.

La station GNV publique fonctionnera en charge rapide, avec un temps de charge compris entre 5 et 15 minutes, 8 minutes en moyenne (selon le réglage, selon les besoins) et avec une compression du gaz plus importante qu'en charge lente. Faire le plein d'un réservoir prend grosso modo le même temps que pour un carburant issu du pétrole (super, gazole).

Charge lente et charge rapide peuvent tout à fait cohabiter, il s'agit d'un réglage du compresseur .

E) Situation juridique et montage envisagé :

1) Contexte institutionnel : la compétence métropolitaine

Une partie du terrain a fait l'objet d'un transfert de domaine public au SMITEEB, aujourd'hui intégré à la Métropole, pour la réalisation du futur dépôt des Bus de l'Etang : sur une superficie totale du terrain de 34.827 m², 15.815 m² ont été cédés le 1/12/2015 (acte notarié) pour la somme de 1,5 millions d'euros (environ 100 €/m²).

Le terrain restant, occupé par le parking poids lourds, classé au domaine public fera l'objet d'un transfert à la Métropole le 1er janvier 2018, au titre du transfert de la compétence des Zones d'activités. C'est une compétence reconnue par la loi MAPTAM et inscrite dans l'article L 5217-2 du Code Général des Collectivités Locales :

« I.-La métropole exerce de plein droit, en lieu et place des communes membres, les compétences suivantes :

1° En matière de développement et d'aménagement économique, social et culturel :

a) Création, aménagement et gestion des zones d'activité industrielle, commerciale, tertiaire, artisanale, touristique, portuaire ou aéroportuaire (...) »

Le 1er janvier 2018, le terrain classé au domaine public communal fera l'objet d'un transfert vers le domaine public métropolitain.

Le projet de station GNV de l'Anjoly intéresse plusieurs compétences métropolitaines reconnues par la loi.

En vertu de l'article L 5217-2 du Code Général des Collectivités Territoriales, la Métropole est notamment compétente pour la création, aménagement et gestion des zones d'activité industrielle, commerciale, tertiaire (...), l'organisation de la mobilité (...), les parcs et aires de stationnement, mais aussi la lutte contre la pollution de l'air, la contribution à la transition énergétique, le soutien aux actions de maîtrise de la demande d'énergie.

2) Montage juridique : avantages présentés par la délégation de service public (DSP)

Le montage contractuel du projet de station d'avitaillement GNV et de la gestion du parking de l'Anjoly à Vitrolles a été étudié et le principe de délégation de service public (DSP) est retenu.

Ce type de prestation doit être effectué par des professionnels spécialisés, présentant notamment toutes les garanties en matière de sécurité.

L'analyse juridique fait ressortir les éléments suivants : le montage contractuel le plus adapté en l'espèce consistera à faire réaliser et exploiter la station GNV au titre d'un contrat de concession de type DSP par un titulaire, choisi après publicité et mise en concurrence, auquel serait également confié la réfection, la gestion et l'entretien du parking poids-lourds.

L'activité de service public objet du contrat serait ainsi constituée de trois éléments :

- approvisionnement en carburant de bus GNV, prolongement du service public de transports de voyageurs ;
- soutien à l'offre publique de carburant à effet environnemental limité, prolongement de la compétence de la Métropole en matière de Contribution à la transition énergétique (Article L 5217-2, I, 6°, d du CGCT) ;
- gestion d'une aire stationnement, compétence métropolitaine au 1^{er} janvier 2018.

La solution du recours à une concession de type DSP pour la réalisation du projet ne serait pas une première : le SIGEIF (*Syndicat intercommunal pour le gaz et l'électricité en Île-de-France*) et la Communauté urbaine d'Alençon, notamment, ont d'ores et déjà lancé des procédures en ce sens. Il est d'ailleurs à noter que le contrat que se propose de conclure la Communauté Urbaine d'Alençon porte sur une station GNV destinée à la fois au public et aux besoins des véhicules de services et des bus qu'elle opère.

Au regard des caractéristiques du service à exploiter, le recours à une DSP présente les avantages suivants :

Unicité du contrat portant à la fois sur le parking et la station service :

Le contrat unique permettrait d'adosser une prestation non productive de revenus (gestion d'un parking gratuit) à une activité productive de revenus auprès du public et de la Métropole (l'exploitation d'une station GNV au profit du public et des Bus de l'Etang).

L'agrégation de ces deux services distincts est juridiquement possible dès lors que les contrats de DSP peuvent porter de manière globale sur différents services à l'objet distinct (*Conseil d'État, 21 septembre 2016, Communauté urbaine du Grand Dijon et Société Keolis, n°399656*) et justifiée dans la mesure où le parking est un élément d'attractivité pour des poids lourds qui constituent aujourd'hui le gros de la flotte de véhicules GNV en circulation.

Pérennisation des conditions techniques et financières d'approvisionnement :

Le cadre contractuel de la DSP permettra de prévoir la réalisation de l'infrastructure de recharge lente des bus GNV (éventuellement de manière différée en fonction de la croissance prévisible des besoins. Voir ci-dessous), et la négociation d'une tarification préférentielle au profit de la Métropole par rapport aux prix publics en vigueur.

Evolutivité du contrat :

Dès lors que la mise en service de bus GNV constitue l'expression des obligations légales et réglementaires en matière de transition énergétique, les besoins de la Métropole seront amenés à évoluer et nécessiteront une adaptation qualitative et quantitative du service rendu par la station GNV. Or, le régime des concessions et concessions de type DSP issu de la réforme de marchés publics de 2016 a connu un assouplissement des règles relatives aux modifications en cours d'exécution du contrat.

Auparavant limités par le principe de non bouleversement de l'économie générale du contrat, les contrats de concession admettent aujourd'hui des facultés d'évolution plus large.

Ainsi, le contrat de DSP à conclure pourra notamment être modifié sans limite de montant sur des points prédéfinis, s'il a été inclus dans le contrat initial des clauses de réexamen ou d'options claires, précises et non équivoques portant sur des cas déterminés d'évolution du besoin.

3) Procédure interne à la Métropole

Une procédure d'appel d'offres sera engagée pour aboutir à la signature d'une convention de délégation de service public pour la construction, la maintenance et exploitation de la station d'avitaillement GNV de l'Anjoly.

L'objet de la délégation de service public sera donc :

- de construire et d'exploiter la station GNV de l'Anjoly ;
- d'avitailer le dépôt des Bus de l'Etang attenant, en charge lente ;
- d'avitailer les poids lourds et autres véhicules, notamment les cars des lignes métropolitaines (Métroexpress,...), les flottes GNV des collectivités, les bennes à ordures) via une station GNV publique, en charge rapide ;
- de rénover et assurer la gestion du parking poids lourds existant sur le site.

Après consultation du Comité Technique, de la Commission Consultative des Services Publics Locaux (CCSPL) sur le principe de délégation de service public, dans les conditions fixées par l'article L 1411-4 du CGCT, une procédure de consultation des entreprises sera engagée avec publication d'un avis de publicité.

Les candidats seront invités à remettre leur candidature pour la présente délégation de service public dans le délai imparti. Les candidats dont la candidature a été retenue seront destinataires du Dossier de consultation des entreprises (DCE) relatif à l'opération. La Commission Consultative des Services Publics Locaux (CCSPL) donnera, après ouverture des plis et examen de ces offres, son avis au vu duquel la Métropole, autorité délégante, engagera toutes discussions utiles avec un ou plusieurs candidats. Les négociations permettront d'établir le contrat de délégation de service public pour l'exploitation d'infrastructures de recharge de véhicules au gaz, sur la base du projet transmis aux candidats et de la proposition retenue.

Le Vice-Président de la Métropole Délégué à la Mobilité, aux Déplacements et aux Transports décidera du choix du candidat et soumettra ce choix, ainsi que le projet de Contrat de délégation, à l'approbation du Conseil de Métropole.

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

Le Conseil de la Métropole Aix-Marseille-Provence,

Vu

- Le Code Général des Collectivités Territoriales ;
- La loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles ;
- La loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;
- La loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte ;
- Le décret n° 2017-23 du 11 janvier 2017 pris pour l'application de l'article L. 224-8 du code de l'environnement définissant les critères caractérisant les autobus et autocars à faibles émissions ;
- La délibération du Conseil de Métropole n°16/2355/CM du 15 décembre 2016 portant approbation de l'Agenda de la mobilité métropolitaine ;
- La délibération du SMITEEB n°2012/595 du 20 décembre 2012 portant approbation de la signature de la convention de Délégation de Service Public avec la Société des Autobus de l'Etang.

Où le rapport ci-dessus,

Entendues les conclusions du Commissaire Rapporteur,

Délibère

Article 1 :

Accusé de réception en préfecture 013-200054807-20171012-2017_CT2_390- DE Date de télétransmission : 20/10/2017 Date de réception préfecture : 20/10/2017

Est approuvé le principe de la délégation de service public pour la construction et l'exploitation d'une infrastructures de recharge de véhicules au gaz à Vitrolles – l'Anjoly. Cet équipement permettra l'avitaillement du dépôt des Bus de l'Etang attenant et d'une station GNV publique accessible aux poids lourds. La convention de délégation de service public inclut la remise en état et la gestion du parking poids lourds existant.

Article 2 :

Monsieur le Président de la Métropole ou son représentant est autorisé à signer tout document afférent à cette opération.

Pour enrôlement,
Le Vice-Président Délégué
Mobilité, Déplacements et Transports

Jean-Pierre SERRUS

OBJET : Aménagement du territoire - Déplacements, mobilité transports et infrastructures - AVIS - Construction et exploitation d'une station d'avitaillement GNV à l'Anjoly (Vitrolles) pour les besoins du dépôt des Bus de l'Etang et ouverte aux professionnels du transport

Vote sur le rapport

Inscrits	91
Votants	77
Abstentions	0
Blancs et nuls	0
Suffrages exprimés	77
Majorité absolue	39
Pour	77
Contre	0
Ne prennent pas part au vote	0

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

Néant

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

Néant

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

Néant

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

Néant

Après en avoir délibéré, le Conseil de Territoire décide à l'unanimité de donner un avis favorable sur le rapport ci-joint et le transforme en délibération.

Ont signé le Président et les membres du Conseil de Territoire présents

Maryse JOISSAINS MASINI

Signé, le 18 OCT. 2017

Accusé de réception en préfecture
013-200054807-20171012-2017_CT2_390-DE
Date de télétransmission : 20/10/2017
Date de réception préfecture : 20/10/2017