

**Avis sur le principe d'une délégation de service public pour le renouvellement  
de l'exploitation du réseau de transport « Aix en Bus »  
Articles L1411-4 et 1413-1 du CGCT.**

La Convention de délégation du service public de transport urbain Aix en Bus a été signée le 29 juillet 2011, et notifiée le 15/12/2011, pour une durée d'exécution de 8 ans à compter du 1er janvier 2012, elle prend fin au 31 décembre 2019.

La Commission Consultative des Services Publics Locaux est consultée pour avis par l'assemblée délibérante ou par l'organe délibérant sur :

« 1° Tout projet de délégation de service public, avant que l'assemblée délibérante ou l'organe délibérant se prononce dans les conditions prévues par l'article L. 1411-4, c'est-à-dire sur présentation d'un rapport présentant les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire ».

La CCSP se réunit ce jour afin de former cet avis sur présentation des motifs justifiant le recours à la délégation de service public et sur présentation des caractéristiques quantitatives et qualitatives des services et prestations attendues de l'exploitant.

Le rapport qui suit analyse le contexte dans lequel s'effectue le choix du mode de gestion, ainsi que les caractéristiques principales du contrat qu'il est envisager de conclure et tous les éléments susceptibles de permettre à la CCSP de prononcer un avis suffisamment éclairé, puis au Conseil Métropolitain de décider du mode de gestion du service public de transport de voyageurs sur le réseau « Aix en Bus ».

Le présent rapport présente les données suivantes :

Le présent rapport présente les données suivantes :

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

**1/ Principales caractéristiques de l'actuel réseau de transport « Aix en Bus »**

Le réseau de transport qui s'étend sur 240 km<sup>2</sup> et dessert 157 000 habitants, transporte en moyenne 12 millions de voyageurs par an et pour cela produit à ce jour 7,290 Millions de kms y compris le haut le pied qui couvre un taux d'environ 17%.

Tel qu'il a été dit, il est exploité aujourd'hui par la société Keolis Pays d'Aix dans le cadre d'une convention de délégation de service public conclue pour une durée de huit ans dont le terme est fixé au 31 décembre 2019.

Le service de transport urbain de voyageurs Aix en Bus est aujourd'hui composé de différents services qui assurent une complémentarité favorisant les déplacements des usagers en tous points du territoire desservi :

Le réseau de transport urbain délégué est composé de 24 lignes régulières dont 8 incluant la desserte des établissements scolaires, 3 services de navettes électriques en hyper-centre, 4 mini lignes dites de proximité, 3 parkings relais, un service de transport à la demande sauf personnes à mobilité réduite sur 7 secteurs, un service de bus de nuit à la demande les week-end sur 2 zones d'Aix en Provence, la desserte d'équipements spécifiques tels que l'Arena du Pays d'Aix ou de certains sites touristiques.

Le périmètre géographique considéré recouvre celui de la Commune d'Aix en Provence et comprend quelques interconnexions avec les communes limitrophes de Saint-Marc-Jaumegarde, Venelles et Le Tholonet.

Afin d'assurer l'ensemble des services, l'exploitant dispose à fin 2016 d'un parc de 164 matériels roulants composé de 95 bus standards, de 12 midibus, de 28 minibus et de 19 navettes électriques.

A l'échéance de l'actuel contrat de délégation de service public, le patrimoine de la Métropole comptera un dépôt complet constitué d'une aire de stationnement des bus, d'un atelier de réparation-maintenance, d'une station service et des locaux abritant le personnel administratif. Fin 2016 les effectifs totaux affectés au service délégué compte 454 équivalents temps plein y compris la sous- traitance.

Les objectifs de la politique tarifaire générale menée par la Métropole visent à fidéliser l'usager des transports en commun, développer l'intermodalité, simplifier la grille tarifaire pour une meilleure lisibilité par les usagers. A ce jour sur le réseau Aix en bus, la gamme tarifaire proposée se décline selon cinq catégories d'usagers : Tout public, jeunes d'âge scolaire, jeunes de moins de 26 ans dits « jeunes plus », seniors avec un pass gratuit, salariés avec un abonnement 40 voyages. Certaines catégories d'usagers peuvent bénéficier de mesures tarifaires sociales avec des tarifs réduits ou gratuits (bénéficiaires de l'assurance chômage, bénéficiaires de la CMUC ou du RSA, PMR accompagnant ou non accompagnant et titulaires de la carte de grand invalide civil et accident du travail).

Les modalités de ce volet social au sein des réseaux de transport sont à l'étude par la Métropole en vu de leur harmonisation.

### **Conclusion :**

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

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

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

## **2/ Etudes des modalités d'organisation et modes de gestion retenus**

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

Plusieurs types de modes de gestion peuvent être envisagés :

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

- a) **La régie directe** n'ayant aucune autonomie financière, ni d'organe de gestion, ni de personnalité juridique propre, a été écartée dès lors qu'elle n'est pas possible s'agissant d'un service public industriel et commercial (article L 1412- du CGCT).
- b) **La régie dotée de la seule autonomie financière**, par laquelle la collectivité gère directement le service et au sein de laquelle les personnels sont soumis au droit administratif. Un budget annexe doit être institué ainsi qu'un conseil d'exploitation.

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

Cependant, a été examiné ci-après l'avantage que présenterait le recours à une régie dite « personnalisée » compte tenu de l'intérêt pour l'Autorité Organisatrice d'obtenir le retour sur investissement d'une technicité interne développée dans l'exercice d'une production kilométrique du BHNS à l'aide de matériels roulants à la technologie électrique innovante et en nombre relativement limité (15 véhicules)

- c) **La régie dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière** qui se voit confier tout ou partie des missions de contrôle et/ou d'exploitation du service public (établissement public industriel et commercial, EPIC, juridiquement distinct de l'autorité Organisatrice au sein duquel le personnel à l'exception du directeur et du comptable public sont soumis au droit privé). Bien que soumis au droit privé, l'EPIC a l'obligation de passer des marchés pour ses besoins propres et bien que son budget soit indépendant de celui de la Métropole, il applique les règles de la comptabilité publique.

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

Or depuis le transfert des compétences transport du département vers d'autres collectivités, la Métropole en tant qu'organisatrice de la Mobilité Durable sur son ressort territorial, devient l'Autorité de rattachement de la RDT13. Cet EPIC chargé d'exploiter les services de transport public de personnes du Département des Bouches du Rhône dispose également d'un dépôt à l'intérieur du réseau Aix en Bus et d'un effectif affecté pour 10% au réseau Aix en bus actuel.

Par la composition de son Conseil d'Administration renouvelé en décembre 2016, présidé notamment par l'élu Métropolitain à la Mobilité aux déplacements et aux Transports, la Métropole compétente pour organiser le Réseau de transport urbain Aix en Bus exerce sur la RDT13, entité juridique distincte, un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services. Devenant ainsi « opérateur interne », la RDT13 permet à la Métropole de conserver, tout son pouvoir décisionnel.

En outre, il convient de rappeler que le Règlement européen sur les Obligations de Service Public (ROSP 2007 - article 7) encadre les conditions dans lesquelles l'Autorité Organisatrice doit contrôler son opérateur interne. Ce cadre est apparu particulièrement opportun pour la prestation de roulage de la ligne du BHNS qui fera l'objet d'un rapport annuel spécifique.

Pour la maîtrise des financements, de la programmation des besoins ainsi que pour leur suivi, ce mode de gestion est apparu particulièrement adapté aux spécificités de cette ligne BHNS dissociée mais complémentaire de l'exploitation des lignes régulières et des services exploités ce jour sur le réseau

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

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

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

La SEMOP constitue un dispositif nouveau dont la mise en œuvre est méconnue a été écartée pour cette raison.

Enfin, la création d'une SPL n'est pas apparue opportune compte tenu des formalités nécessaires à sa création et à l'existence d'un opérateur interne, la RDT13, sur lequel la Métropole exerce déjà, seule, un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services.

- b) **Gestion externalisée contractuelle** : Il s'agit d'un opérateur privé (autres que les entreprises publiques ci-dessus) qui *via* la conclusion d'une convention se voit confier la gestion du service de transport. Ce contrat peut prendre la forme d'un marché public de services ou d'un contrat de concession, en l'occurrence d'une convention de délégation de service public.
- c) **Le marché public** : la Métropole peut conclure, avec un ou plusieurs opérateurs économiques, un marché public ayant pour objet l'exécution des prestations du service public de transport. Le titulaire ne tire pas sa rémunération du droit d'exploiter le service mais du versement, par la collectivité, d'un prix, habituellement forfaitaire dans le cadre des marchés publics de transport (coût kilométrique par exemple), qui couvre les charges d'exploitation de l'entreprise sur la base d'une offre de service donnée et ce, sans aucun lien en théorie avec les résultats commerciaux fonction de la fréquentation. Quels que soient les résultats de son activité, le prestataire n'en subira donc pas les conséquences financières et sera rémunéré à hauteur du prix contractuellement défini dans l'acte d'engagement.

Ce mode de gestion a été écarté principalement parce qu'il suppose que la collectivité dispose des finances suffisantes pour assumer intégralement la prise en charge de l'ensemble des frais d'établissement du service et d'acquisition des biens nécessaires à leurs exploitation. De même, il fait peser sur l'Autorité Organisatrice, le risque d'exploitation, notamment commercial, du service.

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

La délégation de service public qui au terme de l'article L1411-1 du CGCT est un contrat de concession au sens de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession, conclu par écrit, par lequel une autorité délégante confie la gestion d'un service public à un ou plusieurs opérateurs économiques,

à qui est transféré un risque lié à l'exploitation du service, en contrepartie soit du droit d'exploiter le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix.

La part de risque transférée au délégataire implique une réelle exposition aux aléas du marché, de sorte que toute perte potentielle supportée par le délégataire ne doit pas être purement nominale ou négligeable. Le délégataire assume le risque d'exploitation lorsque, dans des conditions d'exploitation normales, il n'est pas assuré d'amortir les investissements ou les coûts qu'il a supportés, liés à l'exploitation du service.

Le poids financier et les contraintes d'entretien et de maintenance d'un parc de matériels roulants conséquent (164 véhicules) induit des charges importantes que la Métropole souhaite externaliser à un opérateur privé spécialisé.

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

Certains avantages fiscaux tels que les aides à la formation des personnels roulants ou le remboursement d'une part de la taxe sur les carburants permettent également à l'autorité délégante de bénéficier indirectement d'avantages accordés aux opérateurs de transport.

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

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

**Deux modes gestion, ont donc été étudiés à partir de 4 critères : technico-économique, savoir-faire commercial, financier et transfert de risque : La délégation de service public de type concessif d'une part et la régie dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière d'autre part.**

- **Critère technico-économique :**

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

L'innovation : Des moyens de transport qui permettent aux usagers d'accéder aux dernières innovations est une garantie d'une meilleure qualité de vie grâce à des moyens de déplacement propres. Il est ainsi attendu du nouvel exploitant des innovations pour satisfaire à l'objectif d'accroissement de l'attractivité du réseau. Eu égard aux exigences techniques que ces innovations induisent, la Métropole confiant le roulage du BHNS à son opérateur interne pourra mieux maîtriser les conditions de démarrage de l'ensemble du réseau coordonné par le délégataire intéressé au bon fonctionnement global.

En outre la Métropole, avec un opérateur interne qui dispose de son propre outil de production, accède à une culture métier spécifique, qui va être nécessaire au contrôle des prestations à court comme à moyen terme. La maîtrise des aspects techniques de lignes régulières qui demain seront exploitées également avec des matériels à faible émissions, probablement hybrides ou électriques, représente en effet un enjeu qu'il convenait de prendre en considération dans le choix du mode de gestion.

L'anticipation des coûts : La réduction des coûts au kilomètre ne peut se limiter à la seule question du coût d'exploitation, la maintenance notamment peut représenter jusqu'à 50% du roulage, de même l'achat ou le remplacement d'un matériel roulant n'induit pas que des coûts directs. L'organisation du service exploité suppose donc des coûts indirects qu'il convient de limiter, de ce point de vue la délégation de service public est apparue la plus efficiente, car la contractualisation va permettre à la Métropole de mettre en concurrence et de négocier des coûts de possession (coût d'acquisition, coût énergétique, coût moyen de maintenance préventive) qui en gestion directe sont incompressibles et pèsent sur le coût final du service pour une durée de vie d'un matériel généralement estimée à 15 ans.

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

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

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

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

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

- **Critère financier** :

L'objectif poursuivi sur ce périmètre est de parvenir à une gestion efficace consistant à produire le meilleur service au moindre coût".

La gestion d'un réseau de transport repose sur deux variables principales nécessaires à la production kilométrique : le personnel de conduite et les matériels roulants.

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

De surcroît, il est à noter que la modernisation des matériels roulants affectés à l'exploitation du réseau de transport urbain « Aix en Bus » est également une condition sine qua none de l'efficacité des infrastructures déployées (parkings relais, pistes cyclables, couloirs de bus) et d'un véritable retour sur investissement dont la Métropole Autorité Organisatrice de la Mobilité Durable ne saurait se priver, sans compter que cette modernisation est un élément incitatif majeur pour l'usager des transports en commun.

Une gestion par un contrat permettant de préserver de manière suffisante la capacité d'emprunt de la Métropole a donc été recherchée.

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

Sur ce critère et notamment sur la base de cette composante essentielle des coûts qu'est le matériel roulant il est apparu que la gestion déléguée mettant à la charge du délégataire la constitution du parc de matériels roulants, était le mode de gestion le plus pertinent pour le réseau « Réseau Aix en Bus » hors BHNS.

- **Critère du transfert de risque** :

En ce qui concerne le service du Bus à Haut Niveau de Service la Métropole a souhaité initier une motorisation entièrement électrique dont le coût final d'acquisition est connu. Le coût de possession qui comprend le coût d'exploitation engendre cependant une incertitude compte tenu du caractère innovant de la technologie choisie. Dans le cadre d'une négociation de cette partie du prix avec un opérateur privé il existerait une asymétrie dans la connaissance des données qui va s'exercer au détriment de l'Autorité délégante et rendre particulièrement délicats le contrôle et le suivi du contrat par l'Autorité Délégante.

C'est notamment parce que ce risque disparaît dès lors que l'Autorité Délégante recourt à son opérateur interne que la prestation de roulage de ce service spécifique a été écartée du périmètre de la convention.

Par ailleurs, il est à noter que le service exploité actuellement représente, sous traitants inclus un effectif global de 454 équivalents temps plein dont 376 conducteurs. Compte tenu de l'article L.1224-1 du Code du Travail, si

l'opérateur interne devait reprendre ce personnel, son bilan social serait considérablement alourdi et donc déséquilibré car actuellement composé notamment de 329 agents de conduite.

En outre, en confiant l'ensemble de la commercialisation de toutes les lignes et services du réseau au délégataire la Métropole écarte d'une part une gestion complexe d'interfaces entre recettes publiques, collectées par l'opérateur interne et recettes privées collectées par le délégataire et d'autre part le risque juridique qu'induirait une éventuelle confusion des caisses.

- **Conclusion :**

En conclusion, au regard des 4 critères développés ci-dessus la Métropole propose de recourir :

- A une gestion déléguée qui confie au délégataire la fourniture du parc de véhicules nécessaire à l'exploitation des lignes régulières et des différents services de transport y compris à la demande du réseau Aix en Bus ;
- Et à une gestion « in house » avec la RDT13 pour la prestation de roulage du nouveau service de BHNS opéré à l'aide de matériels roulants à motorisation entièrement électrique.

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

En s'inspirant des meilleures pratiques du secteur privé, après avoir identifié le bon périmètre interne/externe et implémenter les actions essentielles à la performance du réseau, la Métropole fait le choix d'un modèle de gestion adapté qui permet également de rééquilibrer le rapport de force existant entre Autorité Organisatrice et exploitant grâce à un pilotage de la convention qui ne se limitera plus aux seuls moments des échéances contractuelles via les bilans d'exploitation et les rapports d'activité annuels, mais qui plus fréquent et plus interactif sera plus attentif au coût et à la qualité du service rendu sur le long terme.

### **3/ Consistance des services attendus et orientations données par la Métropole**

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

#### **Objet et description de la mission d'exploitation :**

La mission d'exploitation vise les services de transport urbains sur la commune d'Aix en Provence et sur les communes en continuité urbaine et dont les services de transport à opérer présentent des caractéristiques complémentaires, c'est-à-dire :

- Saint Marc Jaumegarde
- Le Tholonet
- Venelles
- Eguilles
- L'exploitant sera responsable de la bonne gestion du service qu'il assure seul. La mission d'exploitation du réseau que lui confie l'Autorité Organisatrice met à la charge de l'exploitant :
- La responsabilité des opérations de transport des voyageurs,
- La gestion du personnel,
- La relation commerciale et contractuelle avec les usagers,
- La gestion et la rémunération des dépositaires du réseau,
- Les obligations dues au titre de l'activité de transport urbain de voyageurs, aux administrations fiscales et sociales, ainsi qu'aux organismes spécialement dédiés aux différents contrôles de cette activité,
- La garde du matériel et la surveillance de l'état des biens,
- L'entretien, la maintenance et les travaux incombant notamment au locataire pour tous les poteaux d'arrêt et les abribus non publicitaires mis à disposition,

- L'entretien, la maintenance, les grosses réparations des installations et équipements nécessaires à l'exploitation et mis à disposition par l'autorité délégante,
  - L'entretien et la maintenance du dépôt et des bâtiments annexes mis à disposition par l'autorité délégante à l'exception des travaux de grosses réparations et de gros entretien qui permettent de prolonger la durée de vie de ces biens immobiliers relevant du propriétaire,
  - La gestion des espaces à usage commercial à l'exception de ceux qui sont situés dans la gare routière d'Aix centre,
  - L'application du plan de maintenance des matériels roulants qu'il est chargé de fournir, à l'exception des matériels roulants du BHNS B,
  - Le conseil technique et toute action de formation pour aider ou parfaire la maîtrise des services confiés,
- **Objet et consistance des services attendus:**

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

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

- Exploitation\*, commercialisation et promotion des lignes régulières de transport urbain du réseau, internes au périmètre géographique à l'exception de la prestation de roulage de la ligne du BHNS B dite l'Aixpress.
- Exploitation, commercialisation et promotion de la prestation de transport des scolaires internes au périmètre géographique du réseau,
- Exploitation, commercialisation et promotion de la prestation de transport à la demande y compris en soirée en fin de semaine, à l'exception de la gestion de la centrale de réservation et des services de transport dédiés aux Personnes à Mobilité Réduite.

\*Exploitation : Gestion technique et commerciale du service de transports urbains

La mise en service de la ligne de BHNS l'Aixpress constituera un événement sans précédent pour le réseau Aix en Bus lui conférant un niveau de service et d'attractivité de premier ordre. Elle formera l'évolution majeure, si ce n'est unique, du réseau Aix en Bus au démarrage et pour les premières années de la concession. En effet, l'autorité organisatrice ne souhaite pas bouleverser la physionomie générale du réseau Aix en Bus au démarrage de la concession de façon à laisser le temps aux usagers de s'approprier la ligne de BHNS.

L'autorité organisatrice attend toutefois que les lignes de bus situées en grande partie sur l'itinéraire de la ligne BHNS soient adaptées au moment de la mise en service de celle-ci. Ces adaptations concernent une dizaine de lignes régulières.

Par ailleurs, la desserte de la commune d'Eguilles sera intégrée au réseau dans un double objectif d'amélioration du service rendu aux usagers et d'optimisation des moyens.

Le kilométrage prévisionnel du réseau délégué au démarrage de la convention est estimé environ 6 415 000 km/an en tenant compte de l'extension du périmètre géographique de la délégation à la commune d'Eguilles et de l'intégration de certains services de transport actuellement exploités au travers de marchés extérieurs.

Au-delà de ces premières évolutions du réseau Aix en Bus programmées au démarrage de la concession, l'autorité organisatrice ambitionne de développer progressivement le réseau Aix en Bus selon les principes d'organisation suivants :

- Limiter les superpositions de lignes
- Assurer des dessertes plus rapides : trajets plus directs vers le centre
- Développer des transports de proximité « innovants et interactifs »
- Proposer un transport à la demande plus performant pour les secteurs peu denses
- Offrir une desserte adaptée vers les zones d'emplois
- Organiser une desserte depuis les quartiers d'habitat en direct ou via le BHNS vers les grands pôles générateurs de déplacement
- Organiser une liaison directe du tour de ville depuis chaque quartier
- Privilégier les lignes régulières pour le transport des scolaires
- Promouvoir un réseau respectueux de l'environnement (développement de bus électriques...)

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

L'exploitation du réseau étant concomitante au démarrage de la ligne BHNS B dite l'Aixpress, dont il a été fait le choix de confier la prestation de roulage à l'EPIC RDT 13, opérateur interne de la Métropole, le délégataire se voit en outre, confier une mission spécifique visant la bonne articulation du réseau délégué avec la ligne de BHNS. Dans ce cadre, le délégataire assure une mission de :

- Coordination et une obligation d'alerte de l'Autorité délégante sur la prestation de roulage du BHNS B,

Grâce à cette organisation la Métropole entend renforcer le pilotage de la performance économique de son réseau par la mise en œuvre d'un ajustement continu du service. Le service du BHNS imposant sa cadence aux lignes structurantes du réseau, à charge pour le délégataire seul détenteur du risque commercial, de veiller à la continuité des flux en limitant retards, pannes et accidentologie sur son réseau. Ainsi le délégataire aura la charge de la commercialisation de l'ensemble des lignes et services du réseau y compris la ou les lignes de BHNS.

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

- Réalisation des opérations d'installation et de câblage des systèmes embarqués mis à disposition,
- Entretien et maintenance de premier niveau des systèmes billettiques, d'exploitation et d'information des voyageurs mis à disposition,
- Contrôle des flux de fréquentation à l'aide de ces systèmes et mise en œuvre de l'interopérabilité avec son propre système d'exploitation pour la réalisation des interfaces nécessaires au transfert de l'ensemble de la topologie du réseau,

L'Autorité Organisatrice en confiant la maîtrise technologique du BHNS B à son opérateur interne entend bénéficier des avantages techniques et économiques que présente l'opportunité de remisage, de recharge et de maintenance des matériels roulants électriques, du dépôt RDT13 idéalement situé en terminus de la ligne l'Aixpress.

De son côté, hormis pour les matériels roulants et les équipements de la ligne BHNS B le délégataire prend à sa charge les missions suivantes :

- Financement, fourniture, entretien et maintenance des véhicules de transport public et élaboration d'un plan pluriannuel de renouvellement conforme aux dispositions de l'article 37 de la Loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte et du décret 2017-23 du 11 janvier 2017,

Le nombre de véhicules nécessaires à l'exploitation du réseau délégué au démarrage de la concession est estimé à environ 190 véhicules (hors véhicules de réserve).

Tel qu'il a été dit, l'entretien, la maintenance, les grosses réparations des installations et équipements nécessaires à l'exploitation et mis à disposition par l'autorité délégante en ce compris, le dépôt.

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

- Gestion, entretien et maintenance (hors gros entretien et remplacement des bâtiments et infrastructures de voirie) des parkings relais et pôles d'échange situés sur le périmètre géographique du réseau défini ci-dessus soit :
  - o Parking relais et pôle d'échange en surface Plan d'Aillane 300 places
  - o Parkings relais en surface Route des Alpes et Hauts de Brunet, 200 et 366 places
  - o Parking relais et pôle d'échanges en surface Arena Sud Aix, 210 places
  - o Parking relais en ouvrage Malacrida 242 places
  - o Parking relais en ouvrage et pôle d'échanges le Krypton, 900 places
  - o Parking relais souterrain Colonel Jean Pierre, 600 places

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

- Gestion, entretien et maintenance y compris gros entretien et remplacement des pièces du Sas Bus RD9 qui est un dispositif permettant au bus qui empruntent un itinéraire de dégagement parallèle à la RD9 de se réinsérer de manière exclusive dans la circulation de la RD9 évitant ainsi une portion très encombrée de cette voie. Ce dispositif dont le PC est situé dans les locaux du P+R Plan d'Aillane est constitué d'une barrière dotée de matériels de détection, de comptages, de contrôle d'accès avec interphonie et vidéo surveillance.
- Information des voyageurs sur supports numériques et physiques (aux points d'arrêt, dans les abribus publicitaires et non publicitaires et dans les P+R et pôles d'échanges) soit la conception et la distribution des supports qui comprend l'information multimodale au niveau des P+R et pôles d'échange du réseau.
- Entretien et maintenance (hors gros entretien et remplacement) des points d'arrêts et abri-bus non publicitaires
- Le délégataire aura la charge d'animer et rémunérer un réseau de dépositaires ainsi qu'une ou des agences commerciales mise(s) à disposition par la Métropole et un réseau de prescripteurs du transport urbain (acteurs publics et associatifs tels que le centre hospitalier, les associations sportives ou culturelles...)

Des services connexes présentés par l'exploitant seront développées selon un plan d'action établi sur la durée du contrat :

- Le délégataire répondra aux objectifs multimodaux de l'Autorité Organisatrice en développant progressivement sur le réseau les objets connexes innovants retenus, tels que : Les véhicules en libre service, le co-voiturage organisé, le vélo en libre service et un Transport à la demande innovant.

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

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

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

#### **4/ Principales caractéristiques du contrat à passer**

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

L'objet du contrat vise d'une manière générale l'exploitation des services publics de transport public urbains de voyageurs des communes d'Aix en Provence, de Venelles, du Tholonet, d'Eguilles, de Saint-Marc-Jaumegarde dans le respect des principes d'égalité de traitement des usagers et de continuité du service public de transports urbains sur le périmètre géographique visé.

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

Pour ce faire le contrat comportera des clauses mettant en œuvre un plan de progrès par lequel le Délégué et l'Autorité Délégante poursuivent cet objectif commun.

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

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

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

En particulier, et dans cet esprit, le contrat d'exploitation définira les mécanismes contractuels encadrant la mission du délégataire, de coordonner, d'une part, les prestations mises à sa charge et, d'autre part, la prestation le roulage du BHNS confié à l'opérateur interne.

- **Durée du contrat d'exploitation :**

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

- **Conditions financières et rémunération du délégataire :**

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

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

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

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

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

Elle pourra également prévoir un mécanisme d'intéressement basé sur la qualité du service et la fréquentation.

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

- Respect du principe d'égalité de traitement des usagers devant le service public,
- Harmonisation Métropolitaine progressive
- TVA à taux intermédiaire à la mise en service du contrat
- Compensation des tarifs sociaux

La valeur de la concession est estimée à environ 427 376 000 euros (valeur 2017) sur 10 ans correspondant à la durée de la convention, prolongation maximale comprise, à partir des charges du futur délégataire, évaluées sur la base des contrats en cours pour les services correspondants (délégation de service public et marchés), ajustés des évolutions de services envisagées.

Les charges sont majorées de la valeur des biens mis à disposition ainsi que des contrats de gestion associés le cas échéant.

Par ailleurs, il est précisé que l'utilisation de véhicules électriques sur les lignes Mini du centre historique n'entre pas dans ce chiffrage.

- **Clauses de réexamen**

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

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

- La prolongation d'un an de la durée de la convention
- L'évolution des tarifs dans le cadre de l'harmonisation des tarifs des réseaux de transports gérés par la Métropole non encore définie
- L'évolution du réseau délégué selon des principes préétablis et les propositions esquissées à la suite du travail de concertation engagée par la Métropole, auprès des usagers et des comités d'intérêt de quartiers, au second semestre 2017
- L'évolution de la composition du parc de véhicules, pour permettre l'utilisation de véhicules de type hybride, électrique, fonctionnant au gaz naturel et non affectés au départ dans la délégation

- L'exploitation de nouveaux parkings-relais
- La mise en œuvre expérimentale ou pérenne de services connexes et innovants tels que le covoiturage intégré, l'autopartage, des véhicules en libres services et des navettes autonomes

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

- **Conditions d'exécution du service :**

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

La Métropole remettra au délégataire un ensemble de biens meubles et immeubles affectés à la délégation selon un inventaire mis à jour qui sera préalablement communiqué aux candidats puis revu de façon contradictoire avec l'attributaire de la délégation. Cet inventaire mis à jour annuellement, comportera notamment :

- Le dépôt situé 100 rue Richard Trévithick 13594 Aix en Provence, ainsi que ses équipements indissociables tels que les équipements lourds de l'atelier de maintenance (ponts élévateurs, banc de freinage, plaque à jeu, Station carburant, station lavage, recyclage, extracteur gaz d'échappement...),
- Le matériel billettique, logiciels et équipements embarqués, terminaux de travail et ordinateur,
- Le SAEIV, logiciels, équipements embarqués et ordinateurs,
- Les sanitaires au terminus des lignes,
- Les points d'arrêts, les abribus non publicitaires,
- Les parkings relais et leurs pôles d'échanges
- Le sas de contrôle d'accès de la RD9

Le délégataire devra se doter de l'ensemble des autres moyens matériels nécessaires à l'exécution des prestations qui lui sont confiées et notamment du matériel roulant hors BHNS.

Il devra également faire son affaire du remisage des véhicules, en sus du dépôt mis à sa disposition par la Métropole.

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

- **Relations avec les usagers :**

Les relations entre les usagers et le délégataire seront définies dans le règlement de transport urbain qui sera approuvé par la Métropole et en cohérence avec le règlement Métropolitain édicté pour les services analogues faisant notamment l'objet d'une gestion internalisée.

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

Afin de permettre le contrôle des comptes de la délégation de service public l'exploitant retenu constituera une société dédiée au service public délégué avant la signature du contrat d'exploitation.

- **Rôle de la Métropole :**

La Métropole en sa qualité d'Autorité Organisatrice de la Mobilité Durable sur son ressort territorial au sens des articles L.1231-1, L.1231-8 et L. 1231-14 à L. 1231-16 du code des transports et en application de l'article 18 de la NOTRe décide de confier par voie de concession, le service public de transport urbain du réseau Aix en BUS à un ou des opérateurs privé(s) après publicité et mise en concurrence conformément à l'ordonnance 2016-65 et au décret n° 2016-86 du 1<sup>er</sup> février 2016 pris pour son application.

Conformément aux articles L 1411-1 et suivants du code général des collectivités territoriales (CGCT), la Métropole conservera un droit d'information et de contrôle permanent du service concédé, qui s'exercera notamment au travers du rapport prévu à l'article 52 de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016.

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

Conformément à l'article 52 de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016, le délégataire produira chaque année un rapport comportant notamment les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution du contrat de concession et une analyse de la qualité des ouvrages ou des services. Le contrat de concession à passer prendra toutes dispositions pour que ce rapport permette en outre d'apprécier les conditions d'exécution du service tant en quantité qu'en qualité.

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

A l'impératif de continuité du service public s'ajoute celui de son efficacité, de son efficience et de sa qualité. Ainsi, la collectivité s'est dotée des moyens d'assurer un suivi financier et technique lui permettant de procéder à des contrôles directs, grâce auxquels les deniers publics seront mieux gérés et les besoins des usagers satisfaits de manière plus efficiente. La Métropole suivra les indicateurs techniques et financiers, via des agents dûment mandatés par ses soins ou par un organisme tiers.

La délégation de l'exploitation du service de transport public permettra également à la Métropole de développer des démarches répondant aux exigences du développement durable notamment sur la dimension économique (préservation des petites et moyennes entreprises, justification des dépenses, raisonnement en coût global...) et environnementale (limitation des émissions de gaz à effet de serre...).

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

## **5/ Principales modalités de consultation**

La procédure de consultation sera organisée dans le cadre des dispositions de l'ordonnance et du décret de 2016 sus visés.

La procédure retenue sera une procédure restreinte, impliquant que les candidats déposent dans un premier temps leurs candidatures puis leurs offres.

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

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

Les entreprises intéressées seront invitées à retirer un dossier de candidature qui comprendra principalement un règlement de candidatures.

Les candidats retenus, invités à déposer une offre se verront remettre :

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

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