

## EXTRAIT DES REGISTRES DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE LA METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

Séance du 13 décembre 2018

Madame Martine VASSAL, Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence, a ouvert la séance à laquelle ont été présents 179 membres.

Étaient présents Mesdames et Messieurs :

Béatrice ALIPHAT - Martial ALVAREZ - Christophe AMALRIC - Patrick APPARICIO - Sophie ARTARIA-AMARANTINIS - Michel AZOULAI - Mireille BALLETTI - Sylvia BARTHELEMY - Marie-Josée BATTISTA - Jean-Pierre BAUMANN - Yves BEAUVAL - Moussa BENKACI - François BERNARDINI - Sabine BERNASCONI - André BERTERO - Jean-Pierre BERTRAND - Jacques BESNAÏNOU - Solange BIAGGI - Roland BLUM - Odile BONTHOUX - Jacques BOUDON - Michel BOULAN - Frédéric BOUSQUET - Gérard BRAMOULLÉ - Christian BURLE - Marie-Christine CALATAYUD - Henri CAMBESSEDES - Jean-Louis CANAL - Laure-Agnès CARADEC - Marie-Arlette CARLOTTI - Eric CASADO - Eugène CASELLI - Roland CAZZOLA - Martine CESARI - Philippe CHARRIN - Gaby CHARROUX - Maurice CHAZEAU - Gérard CHENOZ - Jean-David CIOT - Frédéric COLLART - Auguste COLOMB - Monique CORDIER - Jean-François CORNO - Georges CRISTIANI - Robert DAGORNE - Sandra DALBIN - Sandrine D'ANGIO - Michel DARY - Monique DAUBET-GRUNDLER - Philippe DE SAINTDO - Anne-Marie D'ESTIENNE D'ORVES - Nouriat DJAMBAE - Pierre DJIANE - Frédéric DOURNAYAN - Marie-France DROPY-OURET - Sandra DUGUET - Michèle EMERY - Hervé FABRE-AUBRESPY - Nathalie FEDI - Jean-Claude FERAUD - Patricia FERNANDEZ-PEDINIELLI - Gilbert FERRARI - Céline FILIPPI - Claude FILIPPI - Richard FINDYKIAN - Dominique FLEURY- VLASTO - Olivier FREGEAC - Arlette FRUCTUS - Josette FURACE - Loïc GACHON - Daniel GAGNON - Alexandre GALLESE - Danièle GARCIA - Jean-Claude GAUDIN - Gérard GAZAY - Hélène GENTE-CEAGLIO - Jacky GERARD - Samia GHALI - Patrick GHIGONETTO - Roland GIBERTI - Philippe GINOUX - Jean-Pierre GIORGI - Jean-Pascal GOURNES - Philippe GRANGE - Albert GUIGUI - Frédéric GUINIERI - Olivier GUIROU - Daniel HERMANN - Garo HOVSEPIAN - Eliane ISIDORE - Nicolas ISNARD - Noro ISSAN-HAMADY - Maryse JOISSAINS MASINI - Nicole JOULIA - André JULLIEN - Didier KHELFA - Dany LAMY - Michel LAN - Albert LAPEYRE - Eric LE DISSÈS - Stéphane LE RUDULIER - Michel LEGIER - Gisèle LELOUIS - Gaëlle LENFANT - Annie LEVY-MOZZICONACCI - Hélène LHEN-ROUBAUD - Marie-Louise LOTA - Jean-Pierre MAGGI - Antoine MAGGIO - Irène MALAUZAT - Richard MALLIÉ - Joël MANCEL - Bernard MARANDAT - Rémi MARCENGO - Stéphane MARI - Jeanne MARTI - Régis MARTIN - Bernard MARTY - Christophe MASSE - Florence MASSE - Danielle MENET - Arnaud MERCIER - Xavier MERY - Yves MESNARD - Marie-Claude MICHEL - Danielle MILON - Richard MIRON - Jean-Claude MONDOLINI - Jean MONTAGNAC - Pascal MONTECOT - Yves MORAINÉ - Pascale MORBELLI - Roland MOUREN - Marie MUSTACHIA - Lisette NARDUCCI - Jérôme ORGEAS - Patrick PADOVANI - Patrick PAPPALARDO - Didier PARAKIAN - Chrystiane PAUL - Serge PEROTTINO - Catherine PILA - Patrick PIN - Marc POGGIALE - Jean-Jacques POLITANO - Gérard POLIZZI - Henri PONS - Véronique PRADEL - Muriel PRISCO - Marine PUSTORINO-DURAND - Bernard RAMOND - Julien RAVIER - Stéphane RAVIER - Martine RENAUD - Jean ROATTA - Marie-Laure ROCCA-SERRA - Carine ROGER - Georges ROSSO - Alain ROUSSET - Michel ROUX - Lionel ROYER-PERREAUT - Roger RUZE - Isabelle SAVON - Jean-Pierre SERRUS - Marie-Pierre SICARD-DESNUELLE - Emmanuelle SINOPOLI - Monique SLISSA - Jules SUSINI - Luc TALASSINOS - Francis TAULAN - Dominique TIAN - Maxime TOMMASINI - Claude VALLETTE - Martine VASSAL - Josette VENTRE - Yves VIDAL - Yves WIGT - Didier ZANINI - Kheira ZENAFI.

Signé le 13 Décembre 2018

Reçu au Contrôle de légalité le 28 décembre 2018

Etaient absents et représentés Mesdames et Messieurs :

Guy ALBERT représenté par Olivier FREGEAC - Serge ANDREONI représenté par Nicolas ISNARD - Philippe ARDHUIN représenté par Richard MALLIÉ - René BACCINO représenté par Marie-Josée BATTISTA - Loïc BARAT représenté par Gisèle LELOUIS - Guy BARRET représenté par Olivier GUIROU - Jean-Louis BONAN représenté par Jean-Pierre GIORGI - Patrick BORÉ représenté par Patrick GHIGONETTO - Nadia BOULAINSEUR représentée par Josette FURACE - Valérie BOYER représentée par Frédéric DOURNAYAN - Christine CAPDEVILLE représentée par Yves MESNARD - Bruno CHAIX représenté par Jean MONTAGNAC - Anne CLAUDIUS-PETIT représentée par Michèle EMERY - Pierre COULOMB représenté par Joël MANCEL - Sophie DEGIOANNI représentée par Jean-Louis CANAL - Jean-Claude DELAGE représenté par Richard FINDYKIAN - Christian DELAVET représenté par Frédéric GUINIERI - Bernard DESTROST représenté par Roland GIBERTI - Sylvaine DI CARO représentée par Alexandre GALLESE - Bruno GILLES représenté par Monique DAUBET-GRUNDLER - Georges GOMEZ représenté par Maxime TOMMASINI - Michel ILLAC représenté par Marc POGGIALE - Mireille JOUVE représentée par Danièle GARCIA - Nathalie LAINE représentée par Roland MOUREN - Laurence LUCCIONI représentée par Marie-Louise LOTA - Marcel MAUNIER représenté par Jacques BESNAÏNOU - Georges MAURY représenté par Yves BEAUVAL - Roger MEI représenté par Patricia FERNANDEZ-PEDINIELLI - Patrick MENNUCCI représenté par Eugène CASELLI - André MOLINO représenté par Georges ROSSO - Virginie MONNET-CORTI représentée par Frédéric COLLART - Roger PELLENC représenté par Robert DAGORNE - Christian PELLICANI représenté par Patrick PIN - Claude PICCIRILLO représenté par Régis MARTIN - Roger PIZOT représenté par Jean-David CIOT - Roland POVINELLI représenté par Georges CRISTIANI - René RAIMONDI représenté par Yves WIGT - Maryvonne RIBIERE représentée par Sandra DUGUET - Florian SALAZAR-MARTIN représenté par Gaby CHARROUX - Guy TEISSIER représenté par Martine VASSAL - Jean-Louis TIXIER représenté par Jérôme ORGEAS - Jocelyne TRANI représentée par Jeanne MARTI - Patrick VILORIA représenté par Xavier MERY - David YTIER représenté par Michel ROUX.

Etaient absents et excusés Mesdames et Messieurs :

Christian AMIRATY - Michel CATANEO - Laurent COMAS - Bernard JACQUIER - Jean-Marie LEONARDIS - Michel MILLE - Stéphane PAOLI - Elisabeth PHILIPPE - Stéphane PICHON - Maryse RODDE - Eric SCOTTO - Marie-France SOURD GULINO - Philippe VERAN - Frédéric VIGOUROUX - Karim ZERIBI - Karima ZERKANI-RAYNAL.

Etaient présents et représentés en cours de séance Mesdames et Messieurs :

Samia GHALI représentée à 11h25 par Roland CAZZOLA - André JULLIEN représenté à 11h43 par Henri CAMBESSEDES - Jean-Pierre BAUMANN représenté à 12h15 par Dany LAMY - Danielle MILON représentée à 12h28 par Philippe CHARRIN - Jean-Claude GAUDIN représenté à 12h30 par Laure-Agnès CARADEC - Richard MALLIÉ représenté à 12h30 par Daniel GAGNON - Catherine PILA représentée à 12h45 par Solange BIAGGI - Carine ROGER représentée à 12h45 par Michel AZOULAI - Michel DARY représenté à 12h50 par Marie-France DROPY- OURET - Chrystiane PAUL représentée à 13h00 par Josette VENTRE - Lionel ROYER-PERREAUT représenté à 13h00 par Nathalie FEDI - Jean-Claude MONDOLINI représenté à 13h10 par Marie-Claude MICHEL - Pascale MORBELLI représentée à 13h10 par Loïc GACHON - Frédéric COLLART représenté à 13h15 par Béatrice ALIPHAT - Mireille BALLETTI représentée à 13h15 par Marie-Christine CALATAYUD - Sandrine D'ANGIO représentée à 13h15 par Stéphane RAVIER - Jean-François CORNO représenté à 13h20 par Jean-Pascal GOURNES - Yves MORAINÉ représenté à 13h20 par Sylvia BARTHELEMY.

Etaient présents et excusés en cours de séance Mesdames et Messieurs :

Roger RUZE à 11h00 - Philippe GRANGE à 11h43 - Georges ROSSO à 11h43 - Christophe MASSE à 11h45 - Moussa BENKACI à 12h00 - Yves MESNARD à 12h30 - Patrick PIN à 12h30 - Jacques BOUDON à 12h40 - Yves WIGT à 12h45 - Marie MUSTACHIA à 12h50 - Roland MOUREN à 13h00 - Albert GUIGUI à 13h00 - Jean-Claude FERAUD à 13h05 - Eliane ISIDORE à 13h10 - Gaby CHARROUX à 13h10.

Madame la Présidente a proposé au Conseil de la Métropole d'accepter les conclusions exposées ci-après et de les convertir en délibération.

**TRA 022-5112/18/CM**

**■ Approbation du principe de délégation de service public relative à la création et à l'exploitation d'une station GNV (gaz naturel pour véhicules) publique à l'Anjoly (Vitrolles) pour l'avitaillement des véhicules de transport public et de marchandises, ainsi que l'aménagement et l'exploitation d'un parking poids lourds et de services associés.**

**MET 18/9347/CM**

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

Par délibération TRA 008-2747/17/CM en date du 19 octobre 2017, le Conseil Métropolitain a approuvé le principe de la délégation de service public pour la construction et l'exploitation d'une infrastructure 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, véhicules utilitaires et légers. La convention de délégation de service public inclut la remise en état et la gestion du parking poids lourds existant.

La présente délibération complète et précise la délibération précitée, sur les éléments techniques, juridiques, financiers et temporels de la délégation de service public, afin de satisfaire à la nécessité de transparence envers les élus métropolitains, et au préalable des membres de la Commission consultative des services publics locaux, conformément aux dispositions de l'article L. 1413-1 du Code général des collectivités territoriales,

La Métropole Aix-Marseille-Provence organise la construction d'une station GNV (gaz naturel pour véhicules) à l'Anjoly, Vitrolles.

Ce projet permettra d'avitaillement en GNV le nouveau dépôt des Bus de l'Etang 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, du pont de l'Anjoly, de la RD 113N, à proximité de la RD9 et de l'A55.

Le terrain, propriété de la Métropole, 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.

Plusieurs réseaux de transport urbains français ont équipé leur flotte de bus en motorisation GNV., mais ce type de configuration associant une station GNV publique et une station dédiée au dépôt de bus présente un caractère innovant.

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 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.

**Signé le 13 Décembre 2018**  
**Reçu au Contrôle de légalité le 28 décembre 2018**

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

**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 relative 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 de la mobilité métropolitaine.**

L'Agenda métropolitain de la mobilité 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:

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

1) Le réseau des Bus de l'Étang

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, la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole et le Département). 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'Étang, 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 à 10 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, 14) avec une fréquence variable (de 20 mn à 60 mn).

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

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

Le nouveau dépôt occupera une partie du terrain affecté à ce parking poids lourds, qui fera l'objet d'une restructuration.

La construction de ce nouveau dépôt a été confiée à la SPLA Pays d'Aix Territoires.

Les travaux consistent en la construction d'un dépôt de bus devant, en l'état des études, permettre le stationnement de 70 bus ou cars (dont 38 bus de 12,5 mètres et 13 mètres), 69 véhicules légers (pour les conducteurs de bus et le personnel administratif) et 15 deux-roues.

Le dépôt sera constitué principalement de parkings, de voies de circulation, d'un atelier de 856 m<sup>2</sup>, d'un bâtiment regroupant la direction et les bureaux d'exploitation, des locaux pour l'atelier de 1 200 m<sup>2</sup> sur 2 niveaux, d'une aire de carburant, de deux stations de lavage des véhicules et 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 qui relevait du domaine public communal a été transféré à la Métropole au 1<sup>er</sup> janvier 2018.

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 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 carburant GNV.

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.

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 environ 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.

#### **I. Situation juridique et mode de gestion proposé :**

##### **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 m<sup>2</sup>, 15.815 m<sup>2</sup> ont été cédés le 1/12/2015 (acte notarié) pour la somme de 1,5 million d'euros (environ 100 €/m<sup>2</sup>).

Le terrain restant, occupé par le parking poids lourds, classé au domaine public communal a fait 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 :

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

**Signé le 13 Décembre 2018**  
**Reçu au Contrôle de légalité le 28 décembre 2018**

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 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) **Etude 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.

Un constat préalable : il n'existe pas à ce jour de réseau de stations GNV publiques sur le territoire de la Métropole.

Plusieurs types de modes de gestion peuvent être envisagés :

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

- **la régie directe** n'ayant aucune autonomie financière, ni d'organe de gestion, ni de personnalité juridique propre : ce mode de gestion a été écarté n'étant pas possible pour un service public industriel et commercial (article L 1412- du CGCT).

- **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.

- **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 transférées y compris en terme de fixation des tarifs.

Ce mode de gestion a été écarté, la Métropole souhaitant confier la construction et la gestion de cet équipement présentant un haut degré de technicité à un prestataire privé spécialisé. La régie ne permet pas de mise en concurrence. Elle implique d'avoir des compétences techniques dans le domaine du GNV à l'intérieur de la collectivité, ce qui nécessite un facteur temps pour leur acquisition.

- **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 on manque de retour sur la mise en œuvre, elle a été écartée pour cette raison.

Enfin, la création d'une SPL n'est pas apparue opportune pour les mêmes raisons que la régie (souhait d'externalisation), compte tenu notamment des délais relatifs aux procédures et formalités nécessaires à la création de ce type de société et au temps nécessaire à l'acquisition de compétences techniques GNV en interne.

- 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 public concerné. Ce contrat peut prendre la forme d'un marché public ou d'un contrat de concession, en l'occurrence d'une convention de délégation de service public.

**Le marché public** : la Métropole peut conclure, avec un ou plusieurs opérateurs économiques, plusieurs marchés publics (maîtrise d'œuvre, travaux, exploitation) ayant pour objet l'exécution des prestations du service public, voire un marché public global dans certaines circonstances. Le titulaire ne tire pas sa rémunération du droit d'exploiter le service mais du versement, par la collectivité, d'un prix 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 leur exploitation. Par ailleurs, cette modalité conduit la collectivité à devoir mener de front plusieurs procédures d'achat public, sauf à justifier du recours à un marché global. Elle nécessite l'acquisition d'un minimum de technicité et de savoir-faire dans le domaine du GNV, compétence émergente qui n'existe pas encore au sein de la Métropole et n'existait pas dans aucun des 6 anciens EPCI intégrés dans la Métropole.

**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 et du décret du 1<sup>er</sup> février 2016 relatifs 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, les contraintes d'entretien et de maintenance d'une station GNV, la technicité et le savoir-faire, induisent des charges importantes que la Métropole souhaite externaliser à un opérateur privé spécialisé.

Ces deux modes gestion, ont donc été étudiés à partir de 4 critères : technico-économique, savoir-faire commercial, financier et transfert de risque.

- **Critère technico-économique** :

Eu égard aux objectifs temporels concernant la mise en œuvre de sa politique en matière de réduction des émissions de GES, la Métropole a recherché dans les modes de gestion pressentis la mise en œuvre de deux leviers :

L'innovation : Il est ainsi attendu de l'exploitant la capacité de mobiliser une expertise très spécifique liée à la mise à disposition des usagers de GNV. Eu égard aux exigences techniques que cette prestation induit, le recours à un prestataire spécialisé constitue une garantie de mise en œuvre des objectifs métropolitains.

L'anticipation des coûts : De ce point de vue la délégation de service public apparaît 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 (station, compresseur, pompes, stockage...) généralement estimée à 15 ans.

L'unicité du contrat portant à la fois sur le parking et la station-service :

Le contrat unique permet d'adosser une prestation non productive de revenus (gestion d'un parking poids lourds produisant peu de revenus eu égard au nombre de places limitées compte tenu de l'emprise foncière) 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.

La pérennisation des conditions techniques et financières d'approvisionnement de la station en GNV :

Le cadre contractuel de la DSP permet 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). Avec une DSP de longue durée est possible la négociation d'une tarification préférentielle au profit de la Métropole par rapport aux prix publics en vigueur.

L'évolutivité 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. Si l'évolution des contrats de concession restent limités par le principe de non bouleversement de leur économie générale, les dispositions de l'ordonnance permettent de prévoir 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.

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

Gérer une station d'avitaillement et un parking poids-lourds associé à des services 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 paraît d'autant plus s'imposer que le recours à ce carburant n'est pas aujourd'hui majoritaire et qu'il importe que l'opérateur en fasse la promotion.

Le savoir-faire commercial est donc primordial. Au-delà d'une exploitation performante de l'équipement, l'équilibre du service dépendra également de la capacité du gestionnaire à attirer un nombre important d'usagers, au-delà des seuls Bus de l'Etang ; en effet, plus nombreux sont les usagers de la station-service, et du parking poids-lourds, plus la charge d'amortissement du réseau est répartie, donc faible rapportée à l'usager. Cette activité de commercialisation et de promotion du service 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'efficacité 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 des services objet du présent rapport.

- **Critère financier** :

L'objectif poursuivi sur le critère financier est de parvenir à une gestion efficace consistant à produire le meilleur service au moindre coût, et de contribuer à faire émerger une filière énergétique et économique pour l'activité transport de la collectivité.

De plus, il est attendu de cette DSP une contribution au budget annexe transport de la Métropole, sous la forme d'une redevance du délégataire, fonction de ses performances économiques et commerciales, et d'un loyer pour l'occupation du foncier.

Au regard du critère financier, la gestion déléguée sous forme concessive est apparue la plus opportune : les opérateurs privés de ce secteur d'activité maîtrisent les coûts de construction de ce type d'équipements, et disposent en interne des ressources humaines et techniques adéquates, permettant une optimisation des charges qui ne pourrait être obtenue si la Métropole procédait elle-même à ces investissements. La DSP permet également une mutualisation et une polyvalence pour l'exploitation de la station GNV et du parking poids lourds (par exemple pour les fonctions de gardiennage).

Sur ce critère il est apparu que la gestion déléguée, mettant à la charge du délégataire l'ensemble des coûts de première installation de la station GNV et de réfection du parking poids lourds, était le mode de gestion le plus pertinent pour le service qui est l'objet du présent rapport.

- **Critère du transfert de risque** :

La Métropole a souhaité initier la création d'une station publique (poids lourds, véhicules utilitaires et légers) d'avitaillement au GNV dont le coût final d'acquisition est difficile à anticiper, au regard du caractère relativement novateur de l'équipement considéré. Le coût de possession qui comprend le coût d'exploitation engendre une incertitude compte tenu du caractère innovant de la technologie qui devra être 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.

Enfin, en mettant à la charge de l'exploitant la construction, la commercialisation et l'exploitation de ces services, la Métropole renforce le transfert à l'exploitant concessionnaire du risque d'exploitation

Signé le 13 Décembre 2018  
Reçu au Contrôle de légalité le 28 décembre 2018

répondant aux dispositions de l'article 5 alinéa 2 de l'ordonnance concession du 29 janvier 2016. Dans des conditions d'exploitation normales, ce dernier n'est pas assuré d'amortir de tels investissements, notamment en fonction d'une potentielle évolution de l'état du marché (offre et demande, concurrence...) et compte tenu de l'incertitude technologique qui entoure l'évolution des types de motorisation des véhicules de transport sur le long terme.

- **Conclusion :**

En conclusion, au regard des 4 critères développés ci-dessus la Métropole propose de recourir à une gestion déléguée qui confie au délégataire la réalisation et l'exploitation de la station GNV de l'Anjoly, ainsi que la réfection, la gestion et l'entretien du parking poids-lourds.

## **II. 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.

### **a) Services de la future DSP**

L'objet du contrat vise d'une manière générale la création et l'exploitation d'une station GNV pour l'avitaillement des véhicules de transport public (dont l'avitaillement des bus du dépôt des Bus de l'Etang attenant) et de transport de marchandises, ou tout autre véhicule utilitaire ou léger, ainsi que l'aménagement et l'exploitation d'un parking poids lourds et des services associés (par exemple : sécurité, wifi, espace détente, sanitaires...)

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 de stationnement, compétence métropolitaine au 1er janvier 2018.

### **b) Durée du contrat**

La durée, eu égard aux investissements mis à la charge de l'exploitant, est de **15 ans**.

Cette durée de 15 ans court à compter de la notification du contrat ; elle comprend un délai prévisionnel de 2 ans pour les études et autorisations, les travaux de construction et d'installation, et une durée de 13 ans pour l'exploitation de la station GNV et du parking poids lourds.

Une clause de réexamen spécifique prévoira les conditions dans lesquelles le contrat pourra être adapté : la date effective de mise en service du dépôt des Bus de l'Etang dont l'exploitation constitue un élément fondamental de l'équilibre économique du contrat, est actuellement programmée pour le mois de juillet 2021, mais elle est soumise à des aléas techniques et réglementaires.

### **c) Conditions financières et rémunérations du délégataire**

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

Sa rémunération sera substantiellement assurée par les résultats de l'exploitation. Le délégataire assure le financement de l'intégralité des dépenses liées à l'exploitation du service délégué.

La rémunération du délégataire s'effectuera via les recettes perçues auprès des usagers dans le cadre de l'exploitation du service public (recettes liées à la distribution de carburant, des redevances versées par les usagers au titre du stationnement sur les dépendances domaniales concédées (parking poids lourds), et des recettes liées à l'exploitation des activités accessoires.

Les tarifs seront fixés par la Métropole, sur proposition du délégataire, dans le respect des contraintes de service public.

Le contrat d'exploitation pourra prévoir un mécanisme d'intéressement aux recettes et à la fréquentation. La valeur de la concession, au jour de l'envoi de l'avis de concession à la publication, est estimée à 4,9 millions d'euros HT en moyenne par an, soit 73,5 millions d'euros hors taxe sur 15 ans correspondant à la durée de la convention, prolongation maximale comprise. Cette valeur correspond au chiffre d'affaires prévisionnel du délégataire eu égard à la nature des prestations qui font l'objet de la concession.

d) Régime des biens

Le délégataire devra s'acquitter d'une redevance d'occupation du domaine public dont le montant sera fixé par le contrat. Cette redevance pourra intégrer une part fixe et une part variable, tenant compte des avantages de toute nature procurés aux délégataires par le droit d'occupation conféré par la convention.

e) Investissements à porter par le délégataire

Les coûts d'investissement liés au projet sont de différentes natures :

- Coûts des procédures administratives (ICPE, permis de construire) ;
- Coût des études de maîtrise d'œuvre ;
- Coûts des travaux : remise à niveau et aménagement de la plateforme, acquisition des équipements de la station-service (compression...), acquisition des équipements du parking, équipements électrique, génie civil des locaux annexes, espaces commodités, etc.

f) Droit de contrôle de la Métropole

Le contrat pourra comprendre des clauses de réexamen.

La Métropole conservera un droit d'information et de contrôle permanent du service délégué qui s'exercera notamment au travers du rapport prévu à l'article 52 de l'ordonnance du 29 Janvier 2016.

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.

### III. Principales modalités de la consultation

La procédure de consultation sera organisée dans le cadre des dispositions de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 et du décret n°2016-86 du 1<sup>er</sup> février 2016, relatifs aux contrats de concessions (article L1411-1 et suivants du CGCT).

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.

Les entreprises intéressées seront invitées à retirer un dossier de candidature qui comprendra principalement :

- un règlement de consultation,
- des éléments d'information à destination des candidats,
- un document programme.

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.

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

La notification au futur délégataire doit intervenir à la mi 2019.

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 ;
- Le décret n° 2015-1085 du 28 août 2015 relatif à la création de la métropole d'Aix-Marseille-Provence ;
- La délibération n° TRA 008-2747/17/CM du 19 octobre 2017 portant approbation du principe d'une délégation de service public pour la construction et l'exploitation d'une station d'avitaillement Gaz Naturel pour véhicules à l'Anjoly à Vitrolles pour les besoins du dépôt des Bus de l'Etang et ouverte aux professionnels du transport ;
- L'avis de la Commission Consultative des Services Publics Locaux.

**Oùï le rapport ci-dessus,**

**Entendues les conclusions du Commissaire Rapporteur,**

**Considérant**

**Délibère**

**Article 1 :**

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

**Article 2 :**

Madame la Présidente est autorisée à prendre toutes mesures nécessaires à la mise en œuvre de la procédure de mise en concurrence et de passation de la délégation de service public pour la construction et l'exploitation d'une infrastructure publique de recharge de véhicules au gaz (Gaz Naturel Véhicules) à Vitrolles – l'Anjoly, permettant l'avitaillement du dépôt des Bus de l'Etang attendant, l'exploitation d'une station GNV publique accessible aux poids lourds, aux véhicules utilitaires et légers, et incluant la remise en état et la gestion du parking poids lourds existant.

**Signé le 13 Décembre 2018**  
**Reçu au Contrôle de légalité le 28 décembre 2018**

**Article 3 :**

Madame la Présidente de la Métropole ou son représentant est autorisé à signer tout document afférent à l'exécution de cette délibération.

Cette proposition mise aux voix est adoptée.

Certifié Conforme,  
Le Vice-Président Délégué  
Transports, Mobilité et Déplacements

Roland BLUM