

# Exploitation du réseau Salon Etang Côte Bleue de la Métropole Aix-Marseille-Provence de la Métropole Aix-Marseille-Provence

## Synthèse à la CCSPL du rapport annuel d'activité 2022 du concessionnaire

En date du 18 février 2021, la METROPOLE AIX MARSEILLE PROVENCE a confié à la société dédiée à l'exécution du contrat de concession, dénommée TRANSDEV ALPILLES BERRE MEDITERRANEE, l'exploitation des services de transports collectifs routiers, réguliers, scolaires et à la demande, ainsi que le transport de personnes à mobilité réduite du réseau « La Métropole Mobilité » sur le périmètre du réseau des bus de l'Etang, du réseau Libebus du bassin de mobilité de Salon de Provence ainsi que des communes de Carry-le-Rouet, Sausset-Les-Pins, et Châteauneuf-les-Martigues

Le contrat de concession couvre une durée de 9 ans. Il est entré en vigueur le 6 juillet 2021.

Le contrat prévoit l'exploitation des services de transport, la gestion du mobilier affecté à ces derniers, la gestion des boutiques et également celles des parkings relais et pôles d'échanges. Il développe une stratégie commerciale à l'attention des usagers.

Le concessionnaire prend à sa charge la réalisation du programme d'investissements en termes de véhicules par le biais d'une convention tripartite avec la Banque Postale. Ces biens constituent des biens de reprise et peuvent être rachetés en fin de contrat par l'autorité organisatrice suivant leur valeur nette comptable.

Le contrat prévoit également la construction d'un dépôt neuf sur Salon de Provence.

L'autorité organisatrice met à la disposition du délégataire le système d'aide à l'exploitation et à l'information, le matériel billettique, les agences commerciales de Vitrolles et Marignane, le dépôt de Vitrolles.

Le Concessionnaire exécute le service à ses risques et périls. Il assume :

- le risque d'exploitation dans la mesure où il est rémunéré sur la base d'un forfait de charges
- le risque commercial dans la mesure où il s'engage sur un niveau de recettes.

En outre, le Concessionnaire s'engage sur des objectifs de fréquentation (article 51) et de qualité de service (article 20). En cas de gain de productivité lors de l'exécution du contrat, un partage des gains est prévu (article 56).

En contrepartie de l'exploitation du service, le Concessionnaire perçoit un forfait de charges de l'Autorité concédante.

### Chiffres-clés 2021/2022

La comparaison des chiffres est complexe à deux titres notamment :

- l'année 2021 est établie sur 6 mois
- Les deux années sont peu comparables avec l'intégration progressive des réseaux Bus de l'Etang, les scolaires puis le réseau Libébus, finalement restructuré en septembre 2022 (5 372 440 Kms supplémentaires, 4 107 210 Voyages, 100 conducteurs de plus (Hors sous-traitance).

	Année 2022
Offre Kilométrage	7 546 015 Kms
Fréquentation	1 137 684 voyages
Moyens	268 véhicules 310 salariés (Hors sous-traitance)
Age moyen du parc	1 an et 3 mois
Budget marketing	941 681 €
NB réclamations	1345 réclamations
Recettes trafic	2 777 113,7€ HT recettes de trafic, à noter que 37% des recettes sont faites à bord.  Premières recettes avec le dispositif d'Open payment avec près de 67K€

Financier – convention Valeurs 2020	
Forfait de charges (versé à l'exploitant)	40 396 550 €
Recettes forfaitaires (assurées pour la Métropole)	3 756 719 €

## Equilibres financiers

TRANSDEV ALPILLES BERRE MEDITERRANEE (Montants en €)	2021	2022	Variation
Chiffre d'Affaires (hors produits d'exploitation) (1)	13 056 021 €	42 465 706 €	225,26%
Autres produits d'exploitation (2)	1 549 953 €	977 238 €	-36,95%
→ dont subvention d'équilibre versée par la Métropole	-12 056 €	111 071 €	-1021,29%
Charges d'exploitation (3)	14 805 516 €	47 124 144 €	218,29%
→ dont redevance versée à la Métropole	0 €	0 €	
<b>Résultat d'exploitation (a) = (1) + (2) - (3)</b>	<b>-199 542 €</b>	<b>-3 681 200 €</b>	1744,82%
<b>Bénéfice attribué (b1)</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	
Produits financiers (4)	0 €	4 161 €	#DIV/0!
Charges financières (5)	11 378 €	109 595 €	863,22%
<b>Résultat financier (b2) = (4) - (5)</b>	<b>-11 378 €</b>	<b>-105 434 €</b>	826,65%
<b>Résultat courant avant impôts = (a) + (b1) + (b2)</b>	<b>-210 920 €</b>	<b>-3 786 634 €</b>	<b>1695,29%</b>
Produits exceptionnels (6)	7 277 €	1 494 904 €	100,00%
Charges exceptionnelles (7)	36 113 €	2 268 060 €	6180,45%
<b>Résultat exceptionnel (c) = (6) - (7)</b>	<b>-28 836 €</b>	<b>-773 156 €</b>	2581,22%
<b>Impôts sur les bénéfices (d)</b>			
<b>Résultat net = (a) + (b) + (c) - (d)</b>	<b>-239 756 €</b>	<b>-4 559 790 €</b>	<b>1801,85%</b>

Le résultat avant impôts a été directement impacté par une série d'évènements dans la continuité de l'année 2021, et explique le niveau de pertes enregistré.

En 2022, Transdev Alpilles Berre Méditerranée a poursuivi le plan de transport adapté dû à la pénurie de conducteurs qui a été mis en place en 2021. Il a pris fin à la rentrée des vacances de printemps. Il a de nouveau été déclenché pendant la période d'été. Comme en 2021, malgré la baisse de l'offre kilométrique, la société a fait appel à de l'intérim conducteurs pour combler le manque d'effectif. Les charges de personnel de conduite ont donc évolué +12%.

De la même manière, pour faire face également à la pénurie de mécaniciens et aux pannes matériels Transdev Alpilles Berre Méditerranée a eu recours à de l'intérim mécanicien sur les 3 premiers trimestres ce qui a engendré un surcoût sur la masse salariale de plus de 20%.

Le poste Entretien matériel roulant est en évolution principalement lié aux pannes véhicules et aux coûts de sortie des anciens véhicules. Dans la foulée, le poste Amortissements des véhicules est également en évolution avec l'impact de la moins-value de cession à la suite de la vente des Créalis (631K), des loyers des véhicules supplémentaires pour faire face aux pannes et des loyers supplémentaires liés au décalage dans le temps de la sortie des anciens véhicules.

L'année 2022 est marquée par la crise Ukrainienne et la hausse très forte des coûts de l'énergie, principalement du GNV et qui n'est pas compensée par l'application de la formule d'indexation. Ainsi, le poste énergie a augmenté de 700K€.

Enfin, les recettes issues de la vente des titres de transport à bord et dans les boutiques n'ont pas atteint l'engagement des recettes commerciales, principalement par :

- La non-harmonisation de la gamme tarifaire qui était prévue dans l'offre finale
- La baisse de la fréquentation qui est toujours sous l'impact du COVID
- L'offre de transport qui n'a pas été complète sur le début d'année.