

NOTE DE PRESENTATION

AVENANT 3.11 PORTANT MODIFICATION DE L'AVENANT 3.6 RELATIF À LA RÉVISION DE L'AVENANT 3 CONCERNANT LES OPÉRATIONS PRÉ-OPÉRATIONNELLES À LA MARCHÉ À BLANC ET A L'EXPLOITATION COMMERCIALE DU RÉSEAU TCSP

EXPOSE :

1. HISTORIQUE :

Par convention en date du 1er janvier 2012, la Communauté d'Agglomération du Centre de la Martinique (CACEM) a confié à son délégataire, le groupement momentané d'entreprise (GME) "Ensemble pour Mozaïk", la gestion du service public de transport urbain sur le réseau Mozaïk.

Par délibération datée du 23 décembre 2014, la CACEM, Autorité Organisatrice de la Mobilité, a souhaité confier au GME l'exploitation des deux lignes BHNS du TCSP dont le tracé se situe exclusivement sur le territoire de l'Agglomération.

A cette fin, la CACEM et le GME ont signé, d'une part le 10 avril 2015, un premier avenant à la convention de délégation de service public, qui prévoit le financement par elle des investissements nécessaires à la mise en service et à l'exploitation des deux lignes BHNS du TCSP. Ces investissements n'étaient pas pris en charge par le contrat de partenariat passé par le Syndicat Mixte et par les marchés publics de travaux passés par l'ex-Région Martinique.

Par la suite, la CACEM et le GME ont conclu, le 12 octobre 2015, un second avenant relatif au financement par la première des opérations pré-opérationnelles à la marche à blanc et à l'exploitation commerciale du réseau du TCSP.

Ce dernier prévoyait l'existence de plusieurs étapes dont le déclenchement ordonné par la CACEM entraîne le versement d'une subvention additionnelle pour permettre au GME la réalisation des tâches contenues dans les phases et sous-phases entrées en vigueur. Les étapes mentionnées à l'avenant 3 sont les suivantes :

- Phase 1 (opérations initiales)
- Phase 2a (opérations de base)
- Phase 2b (recrutement renforcé)
- Phase 3 (marché à blanc)

Le déclenchement des phases était notifié par l'Autorité Délégante sous réserve de laisser au délégataire un délai de préparation d'un mois avant la date effective de l'entrée en vigueur de la phase concernée. Le même avenant mentionnait le caractère irréversible du déclenchement des phases.

La phase 1 a été déclenchée le jour de la signature de l'avenant précité ; la phase 2a a, quant à elle, été sollicité par l'Autorité Délégante le 26 octobre 2015. Enfin, la phase 2b a été déclenchée à la demande de la CACEM le 30 mai 2016.

2. DÉCLENCHEMENT DE LA MARCHÉ À BLANC :

Soucieux du respect des sujétions communautaires s'agissant des modalités d'utilisation des fonds d'investissement européens pour la réalisation des travaux d'infrastructures et la mise en service du réseau du TCSP, l'Etat et la Collectivité Territoriale de Martinique (La CTM) ont convenu que les opérations de vérification d'aptitude au bon fonctionnement (marche à blanc) du réseau devaient impérativement débiter au plus tard à la fin du mois de mars 2017.

Le 13 mars 2017, le délégataire a officiellement été informé du début de la marche à blanc, fixé au 23 mars 2017.

La date de déclenchement de cette phase préalable à l'exploitation commerciale remet en cause le délai de prévenance d'un mois mentionné à l'article 4.3.2 de l'avenant N°3 susmentionné.

Le même jour, le délégataire s'était vu notifier les différents arrêtés de circulation pris par les différents gestionnaires de voiries empruntées par le TCSP. Ces derniers élargissent la liste des véhicules autorisés à circuler dans les voies initialement réservées aux seuls bus à haut niveau de service et véhicules nécessaires à l'exploitation du TCSP.

Ces nouvelles conditions, qui bouleversaient les modalités d'exécution des opérations préalables à l'exploitation commerciale, ont obligé les parties à revoir les conditions de réalisation des opérations de vérification d'aptitude au bon fonctionnement du réseau du TCSP.

L'examen desdites conditions de réalisation des opérations de marche à blanc a permis de déceler trois facteurs justifiant la révision économique de cette phase de marche à blanc :

- Le premier endogène correspond à l'actualisation des coûts fixés en 2014;
- Le second contextuel concerne les conséquences financières de la non-utilisation ou la non-réalisation conformes des équipements nécessaires à l'exploitation d'un réseau de TCSP.
- Enfin, le dernier facteur matériel a trait à l'élargissement des prestations dévolues à la CFTU.

2.1 Facteur endogène - Actualisation des coûts :

Les éléments d'appréciation des différents postes de coûts figurant dans l'avenant 3.6 étaient indexés sur une base de prix arrêtée au début de l'année 2014.

Il y a lieu de les réactualiser en tenant compte de la valeur connue de ces postes au moment de la rédaction de ce projet d'avenant.

Il a été tenu compte de l'impact des négociations annuelles obligatoires (NAO) sur les salaires ainsi que de la nécessité de retenir des niveaux de postes s'agissant des personnels d'exploitation et de maintenance bien plus qualifiés pour répondre à la demande de qualité de service formulée par l'Autorité Délégante. Les coûts salariaux de roulage et de structure s'en trouvent plus appréciés.

Postes	2014	2017
Coût mensuel chargé d'un conducteur receveur	3333,00 € (euros)	5 272,00 € (euros)
Gasoil	0,80 euros/l	1,057 euros/l
Pneumatiques	0,186 euros/km	0,270 euros/km

L'actualisation des coûts adossée à l'augmentation du kilométrage (prise en compte du kilométrage en haut - le - pied non initialement intégré à l'avenant 3.6) réalisé impacte fortement le coût initial de la marche à blanc.

	postes actualisés /mensuel (euros)	avenant 3.11	avenant 3.6	Ecart %
1	ACHATS GAZOLE	53 026,17	36 000,00	47%
2	ACHATS PNEUMATIQUES	13 545,00	8 370,00	62%
9a	COUT SALARIAL ROULAGE (CONDUITE+ENTRETIEN)	320 676,67	287 107,91	12%
	Sous total cout de roulage /terme vehicule	387 247,83	331 477,91	17%
9b	COUT SALARIAL STRUCTURE	371 761,60	133 069,67	179%
11	SENSIBILISATION DES USAGERS BHNS/ AUTRES USAGES	16 896,67	2 500,00	594%
12	ASSURANCE FLOTTE TCSP	23 250,00	11 666,67	116%
13	ETUDES BHNS	22 266,67	21 666,67	2%
	TOTAL Postes actualisés	823 022,76	500 380,92	84%

2.2 Facteur contextuel : Conséquences financières de la non - utilisation des équipements :

La non-utilisation, selon les préconisations du constructeur, des matériels roulants et l'absence de maintenance de ces derniers par le propriétaire, durant plus de deux ans a entraîné un risque de pannes et d'immobilisation des véhicules accru.

Cela implique aujourd'hui une obligation de prise en compte de coûts supplémentaires de reprise en main du matériel et de maintien d'un technicien au-delà de la période de garantie.

Il doit être également noté que le risque fort de perte d'exploitation pour le délégataire est substantiellement augmenté. C'est la raison pour laquelle le poste " marges et aléa" a été notablement révisé.

Au surplus et pour tenir compte de ce qui a été précisé, il a également été ajouté un poste d'assistance juridique et financière pour tirer les conséquences d'éventuelles difficultés résultant de la non - utilisation des matériels conformément aux préconisations du constructeur.

Durant la marche à blanc, une analyse complémentaire sera faite sur le taux de panne de l'exploitation.

	coûts non utilisation des équipements /mensuel (euros)	avenant 3.11	avenant 3.6	Ecart %
3	TAXES VISITES TECHNIQUES TCSP	623,00		
4	ACHATS STOCKES LUBRIFIANTS TCSP	1 303,67		
5	ACHAT PETIT EQUIPEMENT BHNS TCSP	6 666,67		
6	MAINTENANCE MATERIEL /BHNS	3 570,00		
7	ENTRETIEN & REPAR BUS TCSP	22 500,00	16 666,67	35%
14	ASSISTANCE JURIDIQUE ET FINANCIERE	14 266,67		
20	ELECTRICITE CDM TCSP / BHNS	4 416,67		
22	MARGES ET ALEAS	15 000,00	13 842,75	8%
	Total des coûts	68 046,67	30 509,42	128%

2.3 Facteur matériel - Élargissement du périmètre des prestations attendues :

A l'occasion des premiers essais systèmes, et pour pouvoir répondre au mieux aux objectifs de qualité qui sont assignés à la CFTU, il s'est avéré nécessaire de revoir le périmètre des prestations à la charge de l'exploitant délégué.

Aussi, la gestion des parkings relais des pôles d'échange de Mahault et Carrère a été mise à la charge de la CFTU à la suite de la conclusion de la convention de mise à disposition des équipements et des véhicules par le Syndicat Mixte du TCSP.

Le poste « pièces détachées » a été réévalué pour tenir compte de la durée de vie des batteries revue à la baisse eu égard aux conditions d'utilisation sur notre territoire (3 ans au lieu de 5 ans annoncés initialement).

Il est, donc, nécessaire de prévoir des prestations complémentaires de vidéo-protection, d'entretien et de maintenance et d'information des usagers sur ces sites.

Par ailleurs, une prestation spécifique de récupération des fonds pour les DAT (Distributeurs Automatiques de Titres) doit être mise en place compte tenu de leur positionnement défavorable sur les sites, ne permettant pas une récupération aisée et sécurisée des fonds.

Enfin, une attention particulière a été portée afin de maintenir un système d'information pérenne, agile et souple à la CACEM en matière de billetterie unique, d'interopérabilité et d'interface d'architecture réseau pour un service de transport digitalisé, numérique et connecté. Le détail du poste exploitation du système d'information est ci-joint.

	élargissement du périmètre/mensuel (euros)	avenant 3.11	avenant 3.6	Ecart %
10	FRAIS DE NETTOYAGE ET DE GARDIENNAGE DES POLES D'ECHANGE	54 900,00	15372	
15	AMORTISSEMENT INVESTISSEMENT dont renouvellement batterie	82 463,67		
16	TRANSPORT DE FOND DAT	27 906,67		
17	ASSURANCE DAT	28 333,33		
18	FRAIS DE MEDIATION	29 833,33		
19	EXPLOITATION SYSTEME D'INFORMATION *	64 136,25		
21	EAU CDM TCSP/BHNS	913,33		
22	FRAIS DE TELEPHONIE CDM	4 166,67		
	FRAIS ADMINISTRATIFS ET DE GESTION	22 000,00	21 296,67	
	TOTAL Elargissement	314 643,25	36 668,67	

*L'expression « **Exploitation Système d'Information** » regroupe les prestations suivantes :

- Maintenance et gestion des systèmes de vidéo-protection,
- Maintenance des réseaux informatiques,
- Maintenance et évolution de la communication « voyageurs »,
- Achats support billetterie.

Le coût économique de ces trois facteurs s'élève à hauteur de **1 205 712,00 € HT** soit en toutes lettres **un million deux cent cinq mille sept cent douze euros** pour la période optimale de marche à blanc au lieu des 567 560,00 € HT prévus initialement à l'avenant 3.6.

Au regard de ce qui précède, il y a lieu de procéder à un phasage de la phase 3 dite de la marche à blanc. Celle – ci se décompose en trois sous-phases.

1. La **sous-phase A dite de « période d'initialisation »** correspond à la période pendant laquelle le délégataire fera son affaire des difficultés techniques évoquées ci-haut et tout particulièrement la nécessaire reprise en main des bus, la poursuite des opérations de recrutement et formation des personnels d'exploitation et de maintenance et la finalisation de la contractualisation des prestations externalisées (nettoyage, gardiennage, transport de fond).

La sous-phase A qui a commencé le 23 mars 2017 prendra fin le 30 juin 2017 au terme d'une période de 100 jours.

Elle est évaluée à : **1 906 507,68 € HT**. Il s'agit, en l'espèce, d'un montant forfaitaire.

2. La **sous-phase B dite « période optimale »** suppose la réalisation des opérations de vérification d'aptitude au bon fonctionnement du réseau dans une configuration maximale, identique à celle déployée pendant l'exploitation commerciale.

Cette sous-phase B débute le 1er juillet 2017 pour se terminer le 31 août 2017. Elle a donc une durée de 60 jours.

Elle est évaluée à : **1 205 712,00 € HT** mensuel, soit pour les 2 mois (juillet 2017 et août 2017) à : **2 411 424,00 € HT**

3. La **sous-phase C dite « période de consolidation »** correspond à la période de validation du rapport d'exploitation sanctionnant les opérations de vérification d'aptitude au bon fonctionnement du réseau du TCSP ainsi qu'à la période de négociation, puis de conclusion de l'avenant dit « 4 », fixant les modalités techniques, économiques et financières des conditions d'exploitation commerciale des deux lignes de BHNS du réseau du TCSP de la Martinique.

Cette sous-phase C débute le 1^{er} septembre 2017 et prend fin le jour de l'entrée en vigueur de l'ordre de service déclenchant les opérations de vérification de service régulier (exploitation commerciale du réseau du TCSP).

Elle est évaluée à : **1 205 712,00 € HT** mensuel.

BUDGET DEPENSES BHNS		kms BHNS 602000 budget ANNEE	Cout/mois			
avr-17			28181 KMS	50167 KMS	45000 KMS	Ecart B-C
detail des dépenses charges HT bhns		COUT/KMS PARCOURU	Avenant 3.11	Avenant N°3.11	Avenant N°3.6	
rang rubrique	Libellé des dépenses		Sous-Phase A	Sous-Phases B et C	AOUT 2015 (valeur 2014) C	
1	ACHATS GAZOLE	636 314,00	1,057	29 787,32	53 026,17	
2	ACHATS PNEUMATIQUES	162 540,00	0,270	7 608,87	13 545,00	
4	ACHATS STOCKES LUBRIFIANTS TCSP	13 236,00	0,022	619,61	1 103,00	
	Sous total cout de roulage PAR km PARCOURUS	812 090,00	1,35	38 015,79	67 674,17	62 700,00
8a	COUT SALARIAL ROULAGE (CONDUITE+ENTR)	3 848 120,00		320 676,67	320 676,67	190 458,33
8b	COUT SALARIAL STRUCTURE	4 461 139,15		371 761,60	371 761,60	114 739,67
9	Autres charges (Formation recrutement)					96 650,00
	Sous total cout salarial	8 309 259,15	-	692 438,26	692 438,26	401 848,00
7	ENTRETIEN & REPAR BUS TCSCP	450 000,00		37 500,00	37 500,00	16 666,67
3	TAXES VISITES TECHNIQUES TCSP	7 476,00		623,00	623,00	
5	ACHAT PETIT EQUIPEMENT BHNS TCSP	80 000,00		6 666,67	6 666,67	
6	MAINTENANCE MATERIEL /BHNS	42 840,00		3 570,00	3 570,00	
10	FRAIS GARDIENAGE ET NETTOYAGE POLES ECHAN	658 800,00		54 900,00	54 900,00	15 372,00
11	INFORMATION EXPLOIT (borne acces, logiciels et	199 160,00		16 596,67	16 596,67	2 500,00
12	ASSURANCE FLOTTE TCSP	303 000,00		25 250,00	25 250,00	11 666,67
13	ETUDES BHNS	266 000,00		22 166,67	22 166,67	21 666,67
14	ASSISTANCE JURIDIQUE ET FINANCIERE	170 000,00		14 166,67	14 166,67	
15	AMORTISSEMENT INVESTISSEMENT dont renouvellement batterie	1 193 444,00		99 453,67	99 453,67	
16	TRANSPORT DE FOND DAT	334 880,00		27 906,67	27 906,67	
17	ASSURANCE DAT	400 000,00		33 333,33	33 333,33	
18	FRAIS DE MEDIATION	358 000,00		29 833,33	29 833,33	
19	S I BILLETIQUE	769 635,00		64 136,25	64 136,25	
20	ELECTRICITE CDM TCSP/BHNS	53 000,00		4 416,67	4 416,67	
21	EAU CDM TCSP/BHNS	10 959,84		913,32	913,32	
22	FRAIS DE TELEPHONIE CDM	50 000,00		4 166,67	4 166,67	
	Frais administratif et gestion					21 296,67
	Marge et Aléas					13 842,75
	Sous total autres cout de structure	5 347 194,84	-	445 599,57	445 599,57	103 012,00
	Cout fixe	13 656 453,99		1 176 053,63	1 138 037,83	
	TOTAL GLOBAL EXPLOITATION	14 468 543,99		1 906 507,68	1 205 712,00	567 560,00
						638 152,00

Phase 3 (marche à blanc)	Montant en € HT
Sous – phase A	1 906 507,68
Sous – phase B :	
Juillet 2017	1 205 712,00
Août 2017	1 205 712,00
Total Coût des sous - phases A et B :	4 317 931,68
Coût mensuel Sous – phase C	1 205 712,00

Aussi, le montant des sous – phases A et B de la phase 3 s'élève à : **4 317 931,68 € HT**, soit en toutes lettres **quatre millions trois cent dix – sept mille neuf cent trente et un euros et soixante – huit cents**.

PROPOSITIONS :

Il est demandé aux Elu(es) de bien vouloir se prononcer sur :

- **Le principe de revoir le montant de la contribution financière forfaitaire additionnelle initiale de 2 989 149,33 € HT destinée au financement de la marche à blanc (phase 3)**
- **Le principe d'arrêter le coût total des sous – phases A et B de la phase 3 dite de la marche à blanc à : 4 317 931,68 € HT**
- **Le principe d'arrêter le coût mensuel de la marche à blanc à : 1 205 712,00 € HT au lieu des 567 560,00 € HT prévus à l'avenant 3.6**
- **Le principe d'autoriser le Président à signer la délibération relative à l'avenant 3.11 dont le montant est de 4 317 931,68 € HT, l'avenant 3.11 proprement dit ainsi que l'ensemble des actes administratifs s'y afférent.**