

DELIBERATION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION N°182
DU 17 DECEMBRE 2025

Administrateurs présents :

BATOUX Marie – BEN SAID Azzedine – BIAGGI Solange – BLUM Roland – CIRILLO Jean-Luc – DELETRAZ François – GERARD Jacky – GHEORGHIEV Dimitri – GROS Frédéric – GUARINO Valérie – GUELLE Frédéric – LACAUX Jean-Michel – MOLINO André – PAGANELLI Djamila – PILA Catherine – PONS Henri – REBOULIN Jean-Claude – ROBIN Pierre – SIMON Laurent – VESELAJ Frédéric.

Administrateurs absents et représentés :

ALVAREZ Martial représenté par BIAGGI Solange – AMIEL Michel représenté par PILA Catherine – BAQUIER Cyrille représenté par BLUM Roland – CHARROUX Gaby représenté par MOLINO André – DORIOLE Alexandre représenté par SIMON Laurent – GRANIER Hervé représenté par PONS Henri – REAULT Didier représenté par GUELLE Frédéric – VENTRON Amapola représentée par GUARINO Valérie.

Administrateurs absents :

ROUSSET Alain – VIGOUROUX Frédéric.

APPROBATION DU CONTRAT D'OBLIGATION DE SERVICE PUBLIC (COSP) POUR L'EXPLOITATION DES SERVICES PUBLICS DE TRANSPORTS

Le contrat d'obligation de service public (COSP) entré en vigueur le 1er janvier 2011, par lequel la RTM s'est vu confier par la communauté Urbaine de Marseille-Provence l'exploitation des services de transport public sur le ressort territorial de l'ex-Communauté Urbaine, prend fin le 31 décembre 2025.

Ce contrat, d'une durée initiale de huit ans, a été prolongé de sept ans par avenant à la suite du transfert à la RTM d'un programme d'investissements lourds portant sur l'opération d'automatisation intégrale du métro marseillais (opération NEOMMA), l'acquisition de rames de tramways et le financement du système d'aide à l'exploitation, pilotage automatique et signalisation des rames de Métro.

Sur la temporalité du Contrat, l'Autorité Organisatrice a par ailleurs adjoint au réseau historique de l'opérateur interne, les réseaux de Ciotabus (2014), Gémenos (2015), Ulysse (2017), Bus des Collines (2018), Lignes de l'Agglo - Pays d'Aubagne et de L'Etoile (2023) et les services opérés par l'ex RDT13 (2024).

Le périmètre du Groupe RTM est donc aujourd'hui sans rapport avec « la RTM historique » qui n'opérait que le réseau de Marseille, Allauch, Plan de Cuques, Septèmes les Vallons.

Dans ce cadre et concomitamment à la reprise des activités de l'ex-RDT 13, l'EPIC RTM s'est structuré autour de 3 établissements :

- Un établissement encadrant l'activité de transport urbain,
- Un établissement encadrant l'activité de transport interurbain,
- Un établissement encadrant l'activité ferroviaire, avec notamment la mission de transport de déchets pour le compte de la Métropole.

L'EPIC et ses 4 filiales d'exploitation constituent le Groupe RTM.

1) La Métropole-Aix-Marseille-Provence a, dans le cadre de sa délibération du 05 décembre 2024, décidé de confier à nouveau l'exploitation de services publics de transport à la RTM, et d'initier un contrat porteur d'une ambition de territoire, incitatif, équilibré, vecteur de performance et de qualité de service, pour contribuer toujours plus à l'effectivité du report modal.

2) Le périmètre visé est inchangé, à savoir les transports s'opérant sur Marseille, Allauch, Plan de Cuques et Septèmes les Vallons ; sur les réseaux Ciotabus et Gémenos ; sur une partie du réseau Ulysse (Martigues) ; sur celui des Lignes de l'Agglo - Pays d'Aubagne et de L'Etoile, ainsi que s'agissant des services interurbains et activités anciennement confiées à l'ex-RDT13, en ce comprise l'activité ferroviaire, avec notamment la mission de transport de déchets pour le compte de la Métropole.

3) Les caractéristiques principales du contrat proposé sont les suivantes :

- Le modèle adopté étant de type concessif avec forfait de charges, la RTM est engagée dans une dynamique partenariale, tant en termes de qualité de service pour l'utilisateur qu'en termes de réactivité opérationnelle et de performances socio-économique et environnementale.

- Une clause de revoyure annuelle permettra aux parties les ajustements nécessaires, tant au regard de la réalité de l'exploitation que de l'exécution financière du Contrat.
- La durée du contrat est de 8 ans, à l'identique du contrat antérieur à son origine, et court du 1er janvier 2026 jusqu'au 31 décembre 2033.

4) Cette durée de 8 ans est apparue appropriée sur la base des considérations suivantes :

- Sur la période couverte, l'outil industriel de la RTM va être adapté pour tenir compte à la fois :
 - de la transition énergétique (basculer progressive de l'ensemble du parc d'autobus urbains en énergie propre électrique) ;
 - de la transformation/extension des dépôts pour tenir compte du volume de matériels et des contraintes réglementaires de stationnement entourant les véhicules électriques ;
 - de la transformation complète du Métro (rames, stations, conduite automatique) ;
 - des évolutions du réseau avec notamment l'extension des lignes de tramway et l'arrivée de nouveaux matériels.
- Cette transition s'achevant avec la livraison du dépôt d'Arenc (projeté en 2031), 2032 et 2033 seront les premières véritables années de fonctionnement « nominal » du réseau tel que projeté en volume de kilomètres et périmètre de matériels constituant l'outil industriel de la RTM.

5) A compter du 1er janvier 2026, Métropole et RTM disposeront donc d'un cadre d'exécution des services à opérer prenant parfaitement en considération tant l'ambition métropolitaine que l'expérience, la performance et le savoir-faire démontrés par le groupe RTM.

6) Le cadre financier du COSP est basé sur la construction du chiffre d'affaires de la RTM établi sur les composantes suivantes :

- Une rémunération de référence, dite Forfait de charges, couvrant de manière globale les charges d'exploitation de la RTM en raison des objectifs fixés dans le contrat ;
- Un objectif de recettes contractualisé avec partage du risque financier ;
- Des rémunérations forfaitisées pour des prestations spécifiques ;
- Un système d'intéressement lié aux performances, à la Qualité de Service et à la diminution de la fraude ;
- Des rémunérations correspondant aux missions d'études, d'AMO et de maîtrise d'ouvrage ;
- Des prix prévus pour les services de transport à la demande et de transport des personnes à mobilité réduite ; les services de transport d'élèves et étudiants en situation de handicap (pour le compte du CD13) ainsi que pour l'entretien et la maintenance des équipements billettique, SAE et information voyageurs ;
- Un ajustement du forfait de charges consécutif aux modifications d'offres ;
- Une clause de partage de résultat.

Sur le rapport présenté et après en avoir délibéré, le Conseil d'Administration décide d'approuver le Contrat d'Obligation de Service Public pour l'exploitation de services publics de transports et ses annexes, qui entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2026 (Contrat et ses annexes en PJ) et d'autoriser le Directeur Général à signer ce Contrat.

Certifiée conforme
Marseille, le 17 décembre 2025
La Présidente du Conseil d'Administration
Catherine PILA