

COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX

**EXTRAIT  
DU  
REGISTRE DES DELIBERATIONS  
DU  
CONSEIL DE COMMUNAUTE**

**Séance du 28 mai 2004  
(convocation du 17 mai 2004)**

Aujourd'hui Vendredi Vingt-Huit Mai Deux Mil Quatre à 09 Heures 30 le Conseil de la Communauté Urbaine de BORDEAUX s'est réuni, dans la salle de ses séances sous la présidence de Monsieur Alain JUPPE, Président de la Communauté Urbaine de BORDEAUX.

**ETAIENT PRESENTS :**

M. ROUSSET Alain, M. MARTIN Hugues, M. HOUBERT Henri, M. BOBET Patrick, M. BRANA Pierre, M. BRON Jean-Charles, M. BROQUA Michel, Mme CARTRON Françoise, M. CAZABONNE Didier, M. CHAUSSET Gérard, Mme CURVALE Laure, M. DAVID Alain, M. DUCASSOU Dominique, M. DUCHENE Michel, Mme EYSSAUTIER Odette, M. FAVROUL Jean-Pierre, Mme FAYET Véronique, M. FELTESSE Vincent, M. FLORIAN Nicolas, M. FREYGEFOND Ludovic, M. GELLE Thierry, M. GUICHARD Max, M. LABARDIN Michel, M. LAMAISON Serge, M. MERCIER Michel, M. PIERRE Maurice, M. SAINTE-MARIE Michel, M. SEUROT Bernard, M. SOUBIRAN Claude, M. TOUZEAU Jean, M. TURON Jean-Pierre, M. VALADE Jacques, M. ANZIANI Alain, M. BANAYAN Alexis, M. BANNEL Jean-Didier, M. BAUDRY Claude, M. BELIN Bernard, M. BELLOC Alain, Mme BRACQ Mireille, M. BREILLAT Jacques, Mme BRUNET Françoise, M. CANIVENC René, M. CANOVAS Bruno, Mme CARLE DE LA FAILLE Marie Claude, M. CARTI Michel, Mme CASTANET Anne, M. CASTEL Lucien, Mme CAZALET Anne-Marie, M. CAZENAVE Charles, M. CHAZEAU Jean, Mme COLLET-LEJUIF Sylvie, Mme CONTE Marie-Josée, M. CORDOBA Aimé, M. COUTURIER Jean-Louis, Mme DARCHE Michelle, M. DAVID Jean-Louis, Mme DE FRANCOIS Béatrice, Mme DELAUNAY Michèle, M. DELAUX Stéphan, M. DOUGADOS Daniel, Mme DUBOURG-LAVROFF Sonia, Mme DUMONT Dominique, M. DUTIL Silvère, Mme FAORO Michèle, M. FEUGAS Jean-Claude, M. GOURGUES Jean-Pierre, M. GRANET Michel, M. GUICHOUX Jacques, M. GUILLEMOTEAU Patrick, M. HERITIE Michel, M. HOURCQ Robert, M. HURMIC Pierre, Mme ISTE Michèle, M. JAULT Daniel, Mme JORDA-DEDIEU Carole, M. JOUVE Serge, M. JUNCA Bernard, Mme KEISER Anne-Marie, Mme LIMOUZIN Michèle, M. MANGON Jacques, M. MANSENCAL Alain, M. MAURIN Vincent, M. MILLET Thierry, M. MONCASSIN Alain, M. MOULINIER Maxime, M. NEUVILLE Michel, Mme NOEL Marie-Claude, Mme PALVADEAU Chrystèle, Mme PARCELIER Muriel, M. PONS Henri, Mme PUJO Colette, M. QUANCARD Joël, M. QUERON Robert, Mme RAFFARD Florence, M. REBIERE André, M. REDON Michel, M. RESPAUD Jacques, M. SARRAT Didier, M. SEGUREL Jean-Pierre, M. SIMON Patrick, M. TAVART Jean-Michel, Mme TOUTON Elisabeth, Mme VIGNE Elisabeth, Mme WALRYCK Anne.

**EXCUSES AYANT DONNE PROCURATION :**

M. CAZABONNE Alain à M. REBIERE André  
Mme EYSSAUTIER à M. GUICHARD Max (jusqu'à 10 H 35)  
M. LABISTE Bernard à M. LAMAISON Serge  
M. PUJOL Patrick à M. BOBET Patrick  
M. SOUBIRAN Claude à M. SEUROT Bernard  
M. BENOIT Jean-Jacques à M. JOUVE Serge  
M. CASTEX Régis à M. CASTEL Lucien  
Mme CHARBIT-BONNATERRE Myriam à M. BELIN Bernard  
Mlle COUTANCEAU Emilie à M. DOUGADOS Daniel  
M. DANE Michel à M. HURMIC Pierre  
Mme DESSERTINE Laurence à M. CAZABONNE Didier

M. FAYET Guy à M. FLORIAN Nicolas  
M. FERILLOT Michel à M. TAVART Jean-Michel  
M. GUILLEMOTEAU à Mme DUMONT (jusqu'à 10 h 15)  
Mme LACUEY Conchita à M. COUTURIER Jean-Louis  
M. LOTHaire Pierre à M. QUANCARD Joël  
M. MAMERE Noël à Mme NOEL Marie-Claude  
M. MERCHERZ Jean à Mme WALRYCK Anne  
Mme MOULIN-BOUDARD Martine à M. BRON Jean-Charles  
M. POIGNONEC Michel à Mme PUJO Colette  
M. SIMON Patrick à M. PONS Henri (à partir de 10 H 00)  
M. SOUBIRAN Claude à M. SEUROT (jusqu'à 10 H 30)

**LA SEANCE EST OUVERTE**

**Réseau communautaire de transports en commun - Année 2003 - Présentation  
des résultats des enquêtes fraude et mobilité - Clôture des comptes -  
Approbation - Autorisation**

Monsieur BRANA présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2001, l'exploitation du réseau communautaire de transport en commun a été confiée à la société CONNEX Bordeaux dans le cadre d'une convention de délégation de service public à contribution forfaitaire avec intérressement aux résultats signée le 07 décembre 2000.

Cette convention a été modifiée par les avenants n° 1 du 06 avril 2001, n° 2 du 09 novembre 2001 et n°3 du 11 avril 2002, n°4 du 31 décembre 2002 et n°5 en cours de signature.

Ce contrat est régi pour l'essentiel par les principes suivants :

- *versement par la Communauté urbaine d'une contribution forfaitaire annuelle pour l'exploitation du réseau correspondant à une offre de référence, un niveau de qualité et la réalisation de missions annexes*
- *un engagement du délégataire sur les recettes et la fréquentation*
- *une pénalité ou un intérressement lié à l'évolution des recettes, de la fréquentation, au respect des engagements en matière de qualité, à l'évolution du taux de fraude*

Au cours de l'année 2003, la Communauté urbaine a procédé à la passation d'un marché public permettant de déterminer le taux de fraude ainsi que la mobilité des usagers afin de déterminer la fréquentation sur le réseau de transport en commun.

Le présent rapport a pour objet de présenter les résultats des enquêtes fraude et mobilité ainsi que les résultats comptables permettant le calcul des montants à régulariser entre la Communauté urbaine et le délégataire.

## **I. ANALYSE DESCRIPTIVE ET FINANCIERE DE L'ACTIVITE 2003**

L'année 2003 a été l'année du démarrage de la première ligne de tramway le 21 décembre dans la section Hauts de Garonne – Mériadeck (9,7 kilomètres – 21 stations).

Pour cette mise en service, le délégataire a recruté et formé en interne 132 conducteurs permettant l'habilitation à la conduite du tramway.

L'année 2003 a également été marquée par la mise en service de la billettique et du système d'information voyageurs.

En matière de qualité, 2 lignes de bus (SM et 35) ainsi que le service contrôle et recouvrement ont obtenu la certification NF services.

Le parc de bus (541 véhicules au 31 décembre 2003) a été enrichi de 25 autobus articulés fonctionnant au GNV, climatisés et équipés de rampe d'accès pour les personnes à mobilité réduite.

La sécurité, sur le réseau de transports en commun, a été renforcée par l'équipement de 100 caméras vidéo supplémentaires dans les bus. De plus, la police des transports est devenue effective avec 18 policiers affectés à la sécurisation du réseau.

Les principaux indicateurs financiers sont les suivants :

- dépenses par kilomètre : 4,53 euros
- recettes par kilomètre : 0,93 euros
- dépense par voyage : 1,85 euros
- recette par voyage : 0,38 euros

## **II. RESULTATS DE L'ENQUETE FRAUDE**

Dans le cadre du contrat de délégation de service public, le délégataire s'est engagé sur un pourcentage de réduction du taux de fraude année par année par rapport au taux de fraude constaté en 1999 (soit 14,5 %).

Les résultats de cette enquête permettent donc de déterminer le versement ou non au délégataire d'une prime d'intérressement à la réduction du taux de fraude.

Les données issues de cette enquête permettent également à l'exploitant d'orienter les actions de son plan de lutte contre la fraude.

Pour l'année 2003, l'enquête fraude a été attribuée à la société Cometes après appel d'offres pour un montant de 21 500 euros H.T..

Cette enquête embarquée dans les bus a été réalisée au cours du mois de novembre 2003 auprès de 4599 usagers des transports en commun en situation de déplacement sur les 25 premières lignes du réseau en terme de fréquentation.

Les principaux enseignements de cette enquête sont les suivants :

L'obligation de valider à chaque montée à bord, du fait du passage à la billettique, est moyennement respectée puisque la non validation sans fraude (le client ne revalide pas en correspondance, le client abonné ne valide pas) atteint 14,8 %.

Le taux d'irrégularités (hors non validation sans fraude) qui s'élève à 20,3 % est en augmentation par rapport à l'enquête réalisée en 2002 (18,7 %).

La somme des irrégularités (fraude + non validation) atteint donc 35%.

#### A – Les infractions constatées

- 71,5 % des infractions concernent des voyageurs sans titre de transport
- 24,5 % des infractions concernent la fraude sur les tickartes et notamment l'absence de validation (dans 75 % des cas), les autres irrégularités sur les tickartes étant le dépassement de l'heure et le tarif réduit non justifié
- la fraude sur les cartes d'abonnement reste faible (4 %)
- la fraude sur les trajets courts (moins de 3 arrêts) progresse très nettement (**annexe 2**)

#### B – Evolution du taux de fraude par secteur géographique

L'évolution du taux de fraude par secteurs de l'agglomération (**annexe 3**) montre des résultats stables à l'intérieur des boulevards. Par contre les irrégularités sont croissantes (+5 %) à l'extérieur des boulevards et sur la rive droite.

- Une baisse significative de la fraude est observée sur les lignes 16 (-11 %), 31 (-9 %), 9 (-8 %), 15 et TBL (-7 %), 7/8 (-5 %).
- Parallèlement certaines lignes enregistrent une progression importante, supérieure ou égale à 10 % : lignes 1, 4, 23 et SM (**annexe 4**).

#### C – Le profil de la clientèle

Le taux de fraude par tranche d'âge démontre que les 25-34 ans représentent la part la plus importante des fraudeurs (26 %) tandis que les + de 60 ans restent les plus en règle.

Par ailleurs les hommes fraudent plus que les femmes avec 27 % d'irrégularités contre 16 %.

#### D – Intéressement du délégataire

La comparaison du taux de fraude enregistré en 1999 (14,5 %) avec les résultats de l'année 2003 (20,3 %) conduit à ne pas verser de prime d'intéressement au délégataire.

### **III. RESULTATS DE L'ENQUETE MOBILITE**

L'enquête mobilité a été attribuée à la société Epsilon Marketing après appel d'offres pour un montant de 32 450 euros H.T..

L'enquête téléphonique a été réalisée du 13 octobre au 09 décembre 2003 auprès d'un échantillon de 3 162 abonnés du réseau de transports en commun sur la base de quotas géographiques.

#### *A – Objectifs de l'enquête*

Les informations recherchées au travers de cette enquête visaient à permettre :

- de calculer une mobilité mensuelle par titre à vue en termes de voyages et de déplacements à partir de la mobilité durant les jours ouvrables, samedi et dimanche,
- d'affecter, par ligne, les voyages réalisés avec les principaux titres à vue : Cité Pass annuel, Cité Pass mensuel, Pass Jeune, carte Bordeaux subventionné, carte demandeurs d'emploi, carte personnes handicapées et âgées, Cité Pass groupe,
- de mettre à jour le modèle de trafic servant à l'estimation mensuelle des voyages par ligne.

#### *B – Résultats de la mobilité*

Le tableau en **annexe 5** récapitule la mobilité mensuelle de chaque titre à vue en faisant apparaître l'évolution entre 2001 et 2003.

La meilleure mobilité revient au Cité Pass mensuel avec 69,1 voyages mensuels mais ce titre enregistre une diminution de 3,2 voyages par rapport à 2002. La mobilité pour le Cité Pass annuel diminue de 3,9 voyages passant de 67,8 voyages à 63,9 voyages.

Le Pass Jeune confirme également une mobilité à la baisse. Depuis 1999, le Pass Jeune scolaire a perdu près de 15 voyages mensuels. Sur la même période, le Pass Jeune étudiant a perdu près de 12 voyages mensuels.

Parallèlement, il faut noter une progression de la mobilité pour les titres à vue suivants :

- Carte de transport demandeurs d'emploi : + 4,5 voyages mensuels
- Cité Pass groupe : + 3 voyages mensuels
- Carte Bordeaux subventionné : + 3,8 voyages mensuels

Le Pass Jeune représentant la part la plus importante des abonnements du réseau, la baisse de mobilité de ce titre participe largement à la baisse générale de la fréquentation sur l'ensemble du réseau.

#### **IV. ESTIMATION DE LA FREQUENTATION 2003**

Pour l'année 2003, il était envisagé un niveau de trafic sensiblement identique à celui de l'année 2002.

Depuis la mise en service de la billettique en mai 2003, le réseau dispose de remontées de données relatives aux voyages réalisés sur chacune des lignes du réseau et par titre de transport.

Or, les données brutes issues de la billettique mettent en évidence une forte régression du trafic puisque le nombre de voyages issu de ces données est de 37,5 millions (soit une baisse de 20 millions de voyages par rapport à 2002).

Parallèlement on constate que les recettes de ventes de titres sont relativement stables, ce qui signifie qu'il n'y a pas eu de baisse de fréquentation significative. De même, l'évolution du taux de fraude est faible (20,3 % en 2003 contre 18,7 % en 2002) et n'est donc pas à l'origine d'une baisse de validations.

Pour le calcul de la fréquentation 2003, le trafic a été évalué de la manière suivante :

- Trafic de janvier à avril 2003 : ancienne méthode d'estimation du trafic
- Trafic de mai à décembre 2003 : la modélisation a été effectuée selon le type de données :
  - titres à décompte de voyages : relevés de validation billettique redressés de la non validation
  - titres à voyages illimités (abonnements, permis) : quantités mensuelles de titres en circulation multipliés par la mobilité mensuelle issue de l'enquête annuelle.

Le trafic 2003 modélisé à partir des mobilités mensuelles aboutit à un résultat de 51 768 350 voyages.

Pour les titres à décompte de voyages on observe une baisse très importante à partir de la mise en service de la billettique (-26 %) alors que sur la même période les recettes concernant ces titres progressent de 8 %, ce qui laisse supposer une mauvaise remontée des validations.

La prise en compte de cette mauvaise remontée des validations conduit à un redressement de + 2 978 688 voyages.

Les résultats de la modélisation redressés de la mauvaise remontée des validations sur les titres à décompte conduit à un trafic 2003 de 54 747 038 voyages soit une diminution de 4.6 % par rapport à l'année 2002.

Les résultats comptables se présentent comme suit :

<u><b>DEPENSES</b></u>	<u><b>EUROS 2003 HT</b></u>
<i>A – 1 / Contribution forfaitaire d'exploitation comprenant :</i>	
• Contribution forfaitaire de référence actualisée	105 090 676 €
• Effet des investissements	367 370 €
• Valorisation des modifications de l'offre	858 121 €
• Valorisation des variations calendaires	- 720 340 €
• Incidence de la vitesse commerciale	25 836 €
• Récupération de la T.I.P.P.	- 147 226 €
• Pénalité pour non respect des indicateurs qualité	- 64 894 €
• Prime qualité	56 782 €
• Diminution des coûts d'exploitation (grèves)	- 526 206 €
	-----
	<b>104 940 119 €</b>
<i>2 / Impôts et taxes :</i>	
	3 947 742 €
<b>TOTAL A</b>	<b><u>108 887 861 €</u></b>
<i>B – Intéressement du délégataire aux résultats</i>	
• Intéressement aux recettes du trafic ( <b>Prime</b> )	495 892 €
• Intéressement aux recettes de publicité ( <b>Prime</b> )	67 541 €
• Intéressement à la fréquentation ( <b>Pénalité</b> )	- 78 773 €
• Intéressement à la diminution du taux de fraude	0 €
• Partage des gains de productivité	0 €
	-----
<b>TOTAL B</b>	<b><u>484 660 €</u></b>
<b>TOTAL DES DEPENSES A + B</b>	<b><u>109 372 521 €</u></b>
<b><u>RECETTES</u></b>	
<i>A – Recettes gérées par CONNEX Bordeaux pour le compte de la Communauté Urbaine</i>	
• Produit de la vente de titres de transport	20 237 743 €
• Recettes tirées du montant des infractions	488 439 €
• Redevance pour publicité	1 378 148 €
• Frais de cartes + divers	69 009 €
	-----
<b>TOTAL A</b>	<b><u>22 173 339 €</u></b>
<i>B – Recettes perçues directement par la Communauté Urbaine</i>	
• Dessertes hors CUB	84 702 €
• Transports occasionnels	5 101 €
	-----
<b>TOTAL B</b>	<b><u>89 803 €</u></b>
<b>TOTAL RECETTES A + B</b>	<b><u>22 263 142 €</u></b>
<b><u>DEFICIT GLOBAL</u></b>	<b><u>87 109 379 €</u></b>

La contribution forfaitaire de référence actualisée (105 090 676 euros) se décompose de la façon suivante :

- ❖ Contribution forfaitaire pour les bus : 102 140 269 euros dont 7 702 269 euros liés à la formule d'actualisation
- ❖ Contribution forfaitaire pour le tramway : 2 950 406 euros dont 182 140 euros liés à la formule d'actualisation

Les autres paramètres qui influent sur le montant de la contribution forfaitaire sont les suivants :

- ❖ Incidence des investissements : + 367 370 euros

Les investissements réalisés par la Communauté urbaine influent sur le montant de la contribution forfaitaire. Pour l'année 2003, ce montant résulte de l'âge moyen du parc de véhicules qui est de 7,74 ans au 31 décembre 2003 au lieu de 7 ans comme le prévoit le contrat.

En effet, le décalage de la mise en service du réseau restructuré (bus + tramway) a conduit à devoir maintenir un parc d'autobus plus important que celui envisagé initialement et donc à ne pouvoir réformer les véhicules les plus anciens.

Ce montant prend en compte également l'incidence de l'acquisition de bus articulés GNV.

- ❖ Valorisation des modifications de l'offre : + 858 121 euros

Les modifications de l'offre décidées en cours d'année 2003 et antérieurement ont un impact financier sur le montant de la contribution forfaitaire. On peut citer notamment :

- amélioration de l'offre de la navette électrique le matin
- amélioration de l'offre en liaison avec le Campus : CITI U, U et 34
- création de la ligne 85 desservant le quartier de l'Argonne
- mise en place du service Vélobus
- application des horaires du samedi le jour de l'inauguration de la ligne A du tramway

- ❖ Valorisation des variations calendaires : - 720 340 euros

L'offre de référence du contrat étant basée sur le calendrier scolaire de l'année 1999, chaque année la contribution forfaitaire liée aux kilomètres offerts bus est impactée de l'évolution du nombre de jours équivalents AB (jours ouvrables hiver période universitaire avec renforcements). Le nombre de jours équivalent AB étant inférieur en 2003 par rapport à l'année 1999, la valorisation entraîne une diminution de la contribution forfaitaire.

- ❖ Incidence de la vitesse commerciale : + 25 836 euros

Pour le calcul de l'incidence de la vitesse commerciale, comme pour l'année 2002, seules les 2 lignes (TBLPF et 35) qui n'ont pas été modifiées et adaptées dans le cadre du réseau travaux ont été retenues pour le calcul de l'incidence de la vitesse commerciale.

L'impact est calculé à partir de l'évolution de la vitesse commerciale de ces 2 lignes entre l'année 1999 et l'année 2003.

❖ Récupération TIPP : - 147 226 euros

Les entreprises de transports publics de voyageurs bénéficient depuis septembre 2000 d'un régime de gazole professionnel permettant une récupération de la T.I.P.P.

Pour l'année 2003, le mécanisme permet une réduction de 0,0213 € par litre de gazole consommé.

❖ Primes et pénalités qualité : 56 782 euros

Le plan qualité signé avec Connex Bordeaux prévoit des seuils de qualité minimale, en dessous desquels le délégataire doit payer des pénalités et des objectifs qualité au dessus desquels le délégataire perçoit des primes.

La prime qualité (56 782 euros) est liée au dépassement du seuil d'objectif qualité en matière de réalisation du service (respect de l'offre) pour certains mois de l'année (avril, juillet et septembre) ainsi que pour la disponibilité des équipements embarqués.

La pénalité qualité (- 64 894 euros) est liée au non-respect de la réalisation du service (parcours perdus) pour les mois de juin, août, octobre et décembre.

❖ Effet des grèves : - 526 206 euros

Les mouvements de grèves ayant eu lieu au cours de l'année 2003 (9 jours) conduisent à une diminution des coûts d'exploitation (salaires retenus et économies sur les coûts kilométriques). Parallèlement, il convient de noter que ces jours de grèves ont également un impact sur les recettes (perte de recettes de 280 337 euros) et sur la fréquentation (- 436 898 voyages).

Par ailleurs, comme le prévoit le contrat avec CONNEX Bordeaux, le délégataire est intéressé aux résultats de l'activité, pour l'année 2003, le délégataire percevra :

❖ une prime d'intéressement aux recettes de trafic (495 892 euros)

Cet intéressement est calculé à partir de l'objectif de recettes annuelles (20 855 000 euros pour 2003), modifié de différents facteurs (modifications de l'offre, évolutions tarifaires, interruptions de service...) qui conduisent au calcul d'une base définitive d'intéressement.

Cette base définitive d'intéressement (19 739 446 euros pour 2003) est ensuite comparée aux recettes tarifaires réelles de l'année (20 237 743 euros), cette comparaison permettant le calcul de la prime d'intéressement.

❖ une prime d'intéressement aux recettes de publicité (67 541 euros)

Le délégataire perçoit une prime égale à 80 % de la différence entre les recettes réelles de l'année 2003 (1 378 148 euros) et de l'année 2002 (1 293 722 euros).

❖ une pénalité pour non atteinte des objectifs de fréquentation

Les principes de calcul de cet intéressement sont identiques à ceux des recettes tarifaires. L'objectif annuel de fréquentation (60 100 000 voyages pour 2003) est modifié de différents facteurs conduisant au calcul d'une base définitive d'intéressement (59 296 797 voyages). Le trafic réalisé (54 747 038 voyages) étant inférieur de plus de 1 % à l'engagement de fréquentation, la pénalité maximale est appliquée (78 773 euros).

Les dépenses globales du réseau sont en augmentation de 8,64 % (voir **annexe 6**), par rapport à l'année 2002 mais de seulement 0,38 % par rapport au budget prévisionnel 2003.

Parallèlement les recettes du réseau communautaire de transport en commun progressent de 3,5 % par rapport à l'année 2002 et de 1,5 % par rapport au budget prévisionnel.

De façon plus particulière, les recettes au niveau des titres oblitérables progressent de 4,4 % et les recettes au niveau des abonnements de + 0,13 %.

Le déficit global du réseau est en augmentation de 10 % par rapport à l'année 2002 mais varie d'environ 0,1 % par rapport au déficit global envisagé dans le cadre du budget prévisionnel 2003.

Cette évolution du déficit global s'explique notamment par les facteurs suivants :

- un impact non négligeable de la formule d'actualisation (environ + 3 millions d'euros par rapport à l'impact de l'actualisation en 2002)
- l'impact de la mise en service en service du tramway (+ 2 millions d'euros par rapport à 2002)
- l'impact de la valorisation des modifications de l'offre, qui, pour l'année 2003 ont eu un impact en année pleine (+ 850 000 euros)
- l'impact financier du fait du dépassement de l'âge moyen du parc d'autobus (+ 458 000 euros)

Le déficit structurel, qui prend en compte l'ensemble des incitations tarifaires (jeunes, étudiants, scolaires) et les mesures adoptées en faveur des personnes en situation précaire, s'élève à 71 550 221 €.

L'ensemble des ces mesures, pour l'année 2003 représente par rapport au tarif normal, une recette non perçue d'un montant de 15 559 158 €.

La contribution forfaitaire prévisionnelle mentionnée dans la délibération 2002/0977 relative au budget prévisionnel 2003 du réseau a été versée à notre délégataire par avances mensuelles représentant un montant total de 105 061 866 euros.

Concernant le poste "Impôts et Taxes", les acomptes correspondants versés par la Communauté Urbaine à CONNEX Bordeaux représentent un montant total de 3 900 000 €.

La régularisation entre la Communauté Urbaine et le délégataire (**annexe 7**), conformément aux termes de la convention du 07 décembre 2000 et à ses avenants interviendra après approbation des comptes par le Conseil de Communauté.

Le montant net de la régularisation des comptes s'élève à 410 655 € (somme due par la CUB à Connex Bordeaux).

**En conséquence, nous vous demandons, Mesdames, Messieurs, si tel est votre avis, de bien vouloir:**

► **approuver l'arrêté des comptes comprenant :**

- *la contribution forfaitaire d'exploitation*
- *la régularisation du montant des impôts et taxes*
- *l'intéressement aux résultats*

► **autoriser Monsieur le Président à procéder aux ajustements nécessaires pour clôturer ces comptes.**

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.  
Fait et délibéré au siège de la Communauté Urbaine le 28 mai 2004,

Pour expédition conforme,  
par délégation,  
le Vice -Président,

REÇU EN  
PRÉFECTURE LE  
22 JUIN 2004

M. PIERRE BRANA

