



## EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE

Délibération

Séance publique du 18 décembre 2015

N° 2015-776

### Convocation du 11 décembre 2015

Aujourd'hui vendredi 18 décembre 2015 à 09h30 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la Salle du Conseil sous la présidence de Monsieur Alain JUPPE, Président de Bordeaux Métropole.

#### ETAIENT PRESENTS :

M. Alain JUPPE, M. Alain ANZIANI, M. Alain CAZABONNE, M. Christophe DUPRAT, Mme Virginie CALMELS, Mme Christine BOST, M. Michel LABARDIN, M. Patrick BOBET, M. Alain DAVID, M. Franck RAYNAL, M. Jacques MANGON, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, M. Patrick PUJOL, Mme Anne-Lise JACQUET, Mme Claude MELLIER, Mme Agnès VERSEPUY, M. Michel DUCHENE, M. Jean TOUZEAU, Mme Anne WALRYCK, M. Dominique ALCALA, M. Michel HERITIE, M. Michel VERNEJOUL, M. Max COLES, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Josiane ZAMBON, Mme Andréa KISS, M. Jean-Pierre TURON, M. Kévin SUBRENAT, Mme Véronique FERREIRA, M. Erick AOUIZERATE, Mme Léna BEAULIEU, Mme Maribel BERNARD, Mme Odile BLEIN, Mme Isabelle BOUDINEAU, M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE, M. Jacques BOUTEYRE, Mme Marie-Christine BOUTHEAU, Mme Anne BREZILLON, M. Nicolas BRUGERE, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, Mme Chantal CHABBAT, M. Gérard CHAUSSET, Mme Solène CHAZAL, M. Jacques COLOMBIER, Mme Emmanuelle CUNY, M. Jean-Louis DAVID, M. Yohan DAVID, Mme Nathalie DELATTRE, Mme Michèle DELAUNAY, M. Stéphan DELAUX, M. Arnaud DELLU, M. Gérard DUBOS, Mme Michèle FAORO, M. Vincent FELTESSE, M. Marik FETOUEH, M. Jean-Claude FEUGAS, M. Nicolas FLORIAN, Mme Florence FORZY-RAFFARD, M. Philippe FRAILE MARTIN, M. Guillaume GARRIGUES, M. Max GUICHARD, M. Jacques GUICHOUX, M. Jean-Pierre GUYOMARC'H, M. Daniel HICKEL, M. Pierre HURMIC, Mme Dominique IRIART, M. Bernard JUNCA, Mme Conchita LACUEY, Mme Frédérique LAPLACE, M. Bernard LE ROUX, Mme Anne-Marie LEMAIRE, M. Pierre LOTHaire, Mme Zeineb LOUNICI, Mme Emilie MACERON-CAZENAVE, M. Eric MARTIN, M. Pierre De Gaétan NJIKAM MOULIOM, M. Jacques PADIE, Mme Christine PEYRE, Mme Arielle PIAZZA, M. Michel POIGNONEC, Mme Dominique POUSTYNNIKOFF, M. Benoît RAUTUREAU, M. Fabien ROBERT, Mme Karine ROUX-LABAT, M. Alain SILVESTRE, Mme Gladys THIEBAULT, Mme Anne-Marie TOURNEPICHE, M. Serge TOURNERIE, Mme Elisabeth TOUTON, M. Thierry TRIJOULET, Mme Marie-Hélène VILLANOYE, M. Noël MAMERE.

#### EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION:

Mme Brigitte TERRAZA à M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE  
M. Alain TURBY à M. Patrick PUJOL  
Mme Emmanuelle AJON à Mme Michèle DELAUNAY  
M. Jean-Jacques BONNIN à Mme Chantal CHABBAT  
M. Didier CAZABONNE à M. Alain CAZABONNE  
Mme Anne-Marie CAZALET à Mme Solène CHAZAL  
Mme Brigitte COLLET à Mme Anne WALRYCK  
Mme Laurence DESSERTINE à Mme Emmanuelle CUNY  
Mme Magali FRONZES à Mme Dominique IRIART  
M. Thierry MILLET à Mme Christine PEYRE  
Mme Marie RECALDE à M. Alain ANZIANI

#### PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :

Mme Christine BOST à M. Serge TOURNERIE à partir de 11h50  
M. Alain DAVID à M. Jean-Pierre TURON à 12h45  
M. Jacques MANGON à M. Patrick BOBET jusqu'à 12h  
M. Noël MAMERE à M. Gérard CHAUSSET à partir de 12h15  
Mme Anne-Lise JACQUET à M. Dominique ALCALA à partir de 11h  
M. Jean TOUZEAU à Mme Josiane ZAMBON à partir de 11h40  
Mme Andréa KISS à Mme Véronique FERREIRA à partir de 11h35  
M. Erick AOUIZERATE à Mme Maribel BERNARD à partir de 11h30  
Mme Isabelle BOUDINEAU à M. Gérard DUBOS à partir de 11h45  
M. Nicolas BRUGERE à Mme Virginie CALMELS à partir de 12h10  
M. Jean-Louis DAVID à M. Michel DUCHENE à partir de 11h  
Mme Nathalie DELATTRE à M. Yohan DAVID à partir de 12h  
M. Arnaud DELLU à M. Michel VERNEJOUL à partir de 11h30  
M. Jacques GUICHOUX à Mme Béatrice De FRANCOIS à partir de 12h  
Mme Conchita LACUEY à M. Jean-Jacques PUYOBRAU à partir de 12h30  
M. Bernard LE ROUX à M. Thierry TRIJOULET à partir de 12h  
Mme Anne-Marie LEMAIRE à M. Guillaume GARRIGUES à partir de 12h30  
M. Pierre LOTHaire à M. Nicolas FLORIAN à partir de 12h15  
M. Benoît RAUTUREAU à Mme Emilie MACERON-CAZENAVE à partir de 12h30  
M. Fabien ROBERT à M. Marik FETOUEH à partir de 11h  
M. Alain SILVESTRE à Mme Karine ROUX-LABAT à partir de 12h  
Mme Gladys THIEBAULT à M. Eric MARTIN à partir de 12h  
Mme Anne-Marie TOURNEPICHE à M. Michel HERITIE à partir de 12h30  
Mme Elisabeth TOUTON à Mme Marie-Hélène VILLANOYE à partir de 12h20

#### EXCUSE(S) :

Madame Martine JARDINE.

#### EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

M. Jacques COLOMBIER jusqu'à 10h et à partir de 12h30

LA SEANCE EST OUVERTE

 <b>BORDEAUX MÉTROPOLE</b>	<b>Conseil du 18 décembre 2015</b>  Pôle de la mobilité <b>Direction des transports et de la mobilité durable</b>	<b>Délibération</b>  <b>N° 2015-776</b>
--	--	---

---

**Réseau Tbc - Présentation du rapport délégant "Transports"**  
**Bilan 2009 à 2014**  
**Approbation - Autorisation**

---

Monsieur Christophe DUPRAT présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Bordeaux Métropole, Autorité organisatrice de transport (AOT), a confié au travers d'une délégation de service public à la société Keolis Bordeaux, l'exploitation du réseau de transports urbains et du service de transport pour les personnes à mobilité réduite.

Cette convention a été conclue initialement pour une durée de cinq ans, à compter du 1<sup>er</sup> mai 2009 jusqu'au 30 avril 2014.

Par délibération n°2013/0664, en date du 27 septembre 2013, le contrat de délégation a été prolongé jusqu'au 31 décembre 2014 selon les conditions techniques et financières négociées par avenant.

Depuis sa signature, ce contrat a été recalé au travers de sept avenants.

Les missions contractuelles de l'Etablissement et de son Délégataire sont assurées sur le Périmètre des transports urbains (P.T.U.) dont les limites territoriales sont celles de Bordeaux Métropole.

Ces missions concernent l'exploitation du réseau tbc avec :

- la gestion des lignes de tramway,
- la gestion des lignes d'autobus,
- la gestion du service de transport des personnes à mobilité réduite « Mobibus »,
- la gestion des services de transport à la demande,
- la gestion des parcs relais,
- la gestion du service de prêt de vélos en libre service « Vcub »,

- la gestion du service de navettes fluviales « Batcub »,
- la gestion du patrimoine mis à disposition.

## **I. Le réseau de transports en commun « Tbc » de 2010 à 2014**

Depuis 2003, le réseau de transport s'est inscrit dans une profonde mutation avec l'arrivée des trois lignes de tramway, des parcs relais et une première métamorphose de son réseau de bus : nouveau logo, changement de nom pour le réseau et les lignes, nouvelle livrée des bus, modifications d'itinéraires ...

En 2010, sous l'impulsion du nouveau Délégataire Keolis Bordeaux, s'engage une nouvelle refonte de l'offre de transports avec une modification de fond du réseau de bus qui retrouve ses lettres de noblesse.

Les usagers font alors la connaissance des Lianes et autres Corol, Citéis, Flexo, Résago, nouveaux concepts qui ont apporté une meilleure lisibilité de l'organisation du réseau.

Par ailleurs, la chaîne de mobilité se voit elle aussi complétée avec l'apparition, en 2010, du service Vcub, puis en 2013 du service Batcub.

Parallèlement, les travaux de la III<sup>ème</sup> phase du tramway débutent en 2012 avec la création de 33 kilomètres de lignes de tramway supplémentaires pour un investissement de 957 M€.

Les premières mises en service sont proposées en février et juin 2014 avec respectivement l'extension de la ligne C à Berges du Lac et de la ligne B à Berges de Garonne.

Bordeaux Métropole s'impose ainsi progressivement comme un pôle de référence sur le terrain de la mobilité avec une attractivité de son réseau qui ne s'est pas bâtie à partir du seul tramway, mais bien dans la complémentarité de ses différents maillons : tramway, réseau de bus, Parcs Relais, Vcub et Batcub.

L'ensemble des éléments ci-dessous démontrent a posteriori la pertinence du choix fait en 2009 de confier le développement du réseau Tbc au groupe Keolis.

### **I.1 - L'exploitation du réseau et son évolution**

#### **I.1.1 - Les kilomètres commerciaux**

L'offre kilométrique commerciale avec plus de 28,3 millions de kilomètres présente une progression de 6,2 %, entre 2010 et 2014 dont près de 84 % relèvent du réseau de bus.

Pour assurer les déplacements des usagers et réaliser l'offre de transports fixée contractuellement, l'Etablissement a mis à disposition du Délégataire un parc de véhicules (autobus et rames).

Au 31 décembre 2014, le parc est composé de 197 standards, 172 articulés, 22 gabarits réduits, 6 minibus et 4 microbus dont 68 % circulent au Gaz naturel pour véhicules (GNV).

Toutefois pour réaliser l'intégrité de l'offre c'est également 122 véhicules en affrètement qui viennent compléter les moyens mis à disposition.

Le parc de rames de tramway connaît une évolution avec la livraison des rames de la phase III à partir de 2013. A ce jour, 100 rames composent ce parc dont 88 rames longues Citadis 402 et 12 rames courtes Citadis 302. L'âge moyen du parc de rames est 7,53 ans.

### I.1.2 - La fréquentation du réseau

Elle s'appréhende selon deux dimensions : les validations brutes et les voyages comptables, leur progression respective est évaluée de 2009 à 2014.

#### A. Les validations brutes sont les données issues du système billettique

En 2014, le système billettique a enregistré 84 443 845 validations contre 62 359 870 validations en 2009 soit une hausse de 35,4 %.

On enregistre 59,6% de celles-ci sur le réseau de tramway et 40,4 % pour le réseau de bus et le Batcub.

Malgré une progression régulière du nombre de validations pour chaque année du contrat, on constate que le Délégataire n'a pu atteindre les objectifs contractuels et a donc été assujetti à des pénalités, pour un montant total de 792 966 €, se distribuant de la manière suivante :

2009 (8 mois)	2010	2011	2012	2013	2014 (4 mois)	Total
101 060 €	153 333 €	158 000 €	161 733 €	164 238 €	54 602 €	792 966 €

Toutefois, il convient de préciser, d'une part, qu'à la décharge du Délégataire, l'offre de Délégation de service public a été remise dans la période précédant la crise, quand le prix du pétrole était au plus haut et qu'en conséquence les prévisions d'évolution de la fréquentation étaient extrêmement élevées sur l'ensemble des réseaux. D'autre part, la différence entre la fréquentation mesurée et la fréquentation prévisionnelle contractuelle a été un phénomène établi sur le plan national.

C'est ainsi qu'entre 2010 et 2014 avec une configuration du réseau Tbc quasi identique, le Délégataire présageait une augmentation des validations de 35,7 % avec en particulier une hausse de 19 % entre 2010 et 2011, de 11 % entre 2011 et 2012 et un total de 132 824 322 validations à fin 2014.

Ces évolutions significatives étaient à corréler avec les prévisions de baisse du taux de fraude proposées par le Délégataire (-3 % sur la durée du contrat) mais également du taux de non validation.

Cependant, au regard des résultats obtenus lors du contrat (non atteinte des objectifs de fréquentation avec un taux moyen de réalisation de 65,6 %, tendance à la hausse des taux de fraude et de non validation la dernière année du contrat), le Délégataire, dans le cadre de la nouvelle DSP, a proposé des objectifs contractuels de fréquentation revus à la baisse, s'attachant au mieux à la réalité du réseau.

Pour 2015, l'objectif de fréquentation proposé est de 95 938 269 validations avec une évolution moyenne de 5,5 % par an mais pour une durée de contrat de 8 ans.

**B. Les voyages comptables** : conformément aux dispositions contractuelles, les voyages comptables se calculent par l'application aux quantités de titres vendus d'un coefficient de mobilité propre à chaque titre.

En 2010, le seuil des 100 millions de voyageurs annuels est franchi.

2012 a confirmé cette tendance avec 117 millions de voyages.

Les années 2013 et 2014 affichent de nouveau une hausse de la fréquentation des usagers respectivement de 4,3% et 2,9%, pour atteindre ainsi, à fin 2014 plus de 125 millions de voyageurs annuels soit + 33% entre 2009 et 2014.

En évolution constante depuis 2009, le réseau tramway voit sa fréquentation augmenter de près de 27 % sur la durée du contrat.

Entre 2010 et 2014, le réseau de bus a vu sa fréquentation se consolider avec + 24 %, avec une hausse significative de 9% en 2013. Cette progression confirme donc que la nouvelle configuration du réseau a largement satisfait les usagers et répondu de manière beaucoup plus satisfaisante à leurs attentes..

Sur la base des kilomètres commerciaux parcourus sur le réseau et de sa fréquentation en voyages comptables, les ratios sont les suivants :

- l'offre 2014 : 38,3 kilomètres par habitant (*l'offre 2009 : 35,4 kilomètres par habitant*), soit +8% sur la durée de la délégation
- l'usage 2014 : 170 voyages par habitant (*l'usage 2009 : 132 voyages par habitant*), soit +29% sur la durée de la délégation
- l'utilisation moyenne sur la période allant de 2009 à 2014 : 4 voyages par kilomètre

Ces ratios témoignent, tant de l'effort réalisé par la collectivité, que de l'amélioration significative de l'attractivité du réseau.

### I.1.3 - La qualité des services

Le Plan Qualité, formalisé dans l'annexe 14, se compose de trois axes : certification, qualité des services et satisfaction.

#### A. Le plan de certifications

La Communauté urbaine de Bordeaux avait sollicité Keolis Bordeaux sur :

- sur le maintien des certifications obtenues lors du précédent contrat selon les délais et les modalités fixés par les normes respectives,
- sur l'obtention de nouvelles certifications imposées,
- sur de nouvelles certifications proposées par le Délégataire.

Sur la durée du contrat, le Délégataire a respecté l'ensemble de ces engagements.

#### B. La qualité des services

Selon les résultats présentés par le Délégataire et en comparaison des objectifs et seuils édictés

dans l'annexe 14 - Plan Qualité, chaque indicateur de performances faisait l'objet de l'application du système d'intéressement (primes et/ou pénalités).

Au regard des moyennes annuelles, on observe que le Délégataire a satisfait aux exigences formalisées par un seuil minimum et un objectif qualité imposés dans le cadre du Plan Qualité.

Ainsi, 69,5% des indicateurs de performance ont présenté des résultats égaux voire supérieurs aux objectifs communautaires, il s'agit principalement des indicateurs relatifs à la propreté et à l'entretien des équipements mis à disposition (tramway, bus, parcs relais et service Personnes à mobilité réduite (PMR)).

Le Délégataire met en avant également de bonnes performances d'exploitation liées au réseau de tramway telles que la régularité des rames, l'offre en période de pointe et le faible nombre de services non couverts en heures creuses ou heures de pointe.

Cependant et malgré une progression notable, certains indicateurs mettent en évidence des difficultés rencontrées par l'exploitant pour présenter des résultats en conformité avec la politique qualité communautaire.

On notera particulièrement les indicateurs suivants :

- le réseau de bus : le nombre de parcours perdus par manque de conducteur ou d'autobus,
- le service PMR : le taux de refus ou disponibilité du service,
- le réseau de tramway : la disponibilité des équipements en station.

## C. La satisfaction

Une enquête a été réalisée par la Communauté urbaine, chaque année, permettant de mesurer la satisfaction selon un certain nombre d'items qui concernent l'ensemble des aspects du service de transport et de son environnement (qualité, relations, informations, offre, commercialisation).

Pour le réseau Tbc, on distingue deux types d'enquête : l'enquête de satisfaction pour les abonnés et l'enquête de notoriété (à partir de 2010) pour les usagers occasionnels.

Depuis la mise en place du nouveau réseau, on observe une légère évolution du taux et de la note de satisfaction pour la population des abonnés du réseau et des usagers occasionnels soit une moyenne de :

- abonnés: taux de satisfaction de 91 % - note de satisfaction égale à 15/20,
- occasionnels : taux de satisfaction de 92 % - note de satisfaction égale à 15/20.

### I.1.4 - La fraude et la non validation

Dans le cadre de la Délégation de Service Public, Keolis Bordeaux s'était engagé sur une diminution pluriannuelle du taux de fraude de 10% en 2009 à 7% pour 2014.

L'évaluation du taux de fraude annuel mais également du taux de validation a été réalisée sur la base d'une enquête menée par la Communauté urbaine avec une participation financière du Délégataire. Chaque année, cette étude portait sur les 25 lignes du réseau dont la fréquentation est la plus élevée.

L'enquête permet ainsi de mesurer les taux de fraude et de non validation mais également de donner des éléments concrets afin d'utiliser ces derniers dans le cadre de la lutte contre la fraude : nature des infractions, segmentation des fraudeurs selon leur âge, sexe et catégorie socioprofessionnelle ...

## A. Le taux de fraude

Le taux de référence était celui mesuré en 2009 soit 15,1% réparti en 12,6 % pour le réseau de bus et 16,1 % pour le réseau de tramway.

Après une baisse progressive depuis 2010, la fraude augmente de nouveau pour l'année 2014 pour revenir au taux mesuré en 2011 soit 11,2% contre 10,8% en 2013 et 10,5% en 2012.

Alors qu'en 2013, il était constaté une forte baisse de la fraude dans les bus, celle-ci voit malheureusement son taux augmenter à 11,2 % pour atteindre le même taux que celui du tramway.

A l'inverse, on observe une légère baisse de la fraude dans le tramway ou du moins une certaine stabilité (11,6% en 2013 et 11,2% en 2014).

Comme indiqué précédemment, le Délégataire s'était engagé sur une diminution pluriannuelle du taux de fraude selon des objectifs contractuels.

Ainsi chaque année, si l'écart entre le taux de fraude mesuré et le taux de fraude objectif était supérieur à 25 %, le Délégataire se voyait appliquer la pénalité maximale.

Sur la durée du contrat, le Délégataire a été assujetti à un montant total de pénalités de 2 351 720 €, se distribuant de la manière suivante :

2009 (8 mois)	2010	2011	2012	2013	2014	Total
336 867 €	511 110 €	526 665 €	539 110 €	437 968 €	Neutralisé	2 351 720 €

Il convient de rappeler que les dispositions du protocole transactionnel du 24/07/2012 et de l'avenant n°6 du 27/09/2013, prévoient un abattement de 20 % des pénalités pour non atteinte du taux de fraude contractuel au titre de l'année 2013 et une neutralisation pour l'année 2014.

Le taux de fraude mesuré en 2014 a été de 11,2 % mais avec une tendance à la hausse (+0,4 % en comparaison de 2013).

Pour la nouvelle DSP et sur la base de l'enquête réalisée en 2014, le Délégataire propose une baisse progressive du taux de fraude de 0,5 % par an soit un objectif pour 2015 de 9,5 % et de 7% à fin 2022.

Afin de rendre réaliste cette baisse annuelle, Bordeaux Métropole a fixé au Délégataire, dans le cadre de la démarche qualité et dès 2015, des objectifs précis de respect des taux de contrôles des voyageurs (préventifs et répressifs) et donc de présence accrue des agents de vérification sur le réseau.

## B. Le taux de non validation

Le taux de non validation des titres enregistre également une hausse puisque celui-ci passe de 7,1% en 2013 contre 9,1% (10,1 % pour le bus et 9,1 % pour le tramway) en 2014 soit une hausse de 2

points qui reste toutefois bien inférieur aux taux de 2010 : 12,8% taux réseau - 11,2 % taux bus - 13,7 % taux tramway.

D'une manière générale, et conformément à ce qui peut-être constaté sur d'autres réseaux, les enquêtes ont montré que la non validation est toujours plus forte dans les lignes de tramway que dans les lignes du réseau de bus.

## **II. Les parcs relais**

Au 31 décembre 2014, les usagers du réseau disposaient de 15 parcs relais pour un total de 4 718 places de stationnement, offre complétée par 3 parcs mixtes (structures gérées par la régie Parcub) proposant 252 places réservées uniquement aux abonnés.

Depuis mai 2009 avec l'ouverture du parc de Brandenburg, l'offre de stationnement est restée constante sur la durée du contrat. De 2009 à 2014, le nombre de véhicules stationnant dans les parcs a progressé de 23,5%.

Sur les deux dernières années, on observe un léger recul de la fréquentation en 2013 de 0,2%, qui s'est accentué en 2014, avec - 1,5% du nombre de véhicules stationnant dans les parcs relais.

Le taux d'occupation global des parcs relais et des parcs mixtes est de 76,1 %. Les parcs de Dravemont (réservé aux abonnés) et de Brandenburg restent peu utilisés, avec un taux inférieur à 50%. A contrario, sept parcs relais présentent un taux d'occupation supérieur à 90% (Stalingrad, Ravezies, Galin, Buttinière, Bougnard, Les Aubiers et Arlac).

Les taux d'occupation le samedi sont relativement élevés et parfois même supérieurs aux jours ouvrés comme pour Arts et Métiers (86% le samedi contre 64% en jours ouvrés).

Toutefois, à fin octobre 2015 et à période équivalente, on observe une hausse de la fréquentation des parcs relais à hauteur de 4,3 % suite à l'ouverture des parcs de la phase III du tramway. On observera en particulier que le parc relais du Haillan, après son ouverture en février 2015, présente d'ores et déjà un taux d'occupation global de 61 % dont 72 % en jours ouvrés, préfigurant une « saturation » prochaine de cette structure.

## **III. Le service de location de vélos : Vcub**

Depuis sa mise en service en février 2010, 155 stations sont à disposition des usagers dont 16 nouvelles stations déployées en 2014 avec 1 280 vélos disponibles (nombre moyen de vélos par jour).

En 2014, avec 2,4 millions d'emprunts (nombres de retours «raccrochages» aux stations), le service VCub poursuit sa progression soit + 5,8% en comparaison de 2013.

En années pleines 2011 à 2014, la fréquentation du Vcub a ainsi progressé de 21,5%.

## **IV. Le service de navettes fluviales : Batcub**

Depuis le 2 mai 2013, le service Batcub est intégré au réseau Tbc. Les débuts d'exploitation du Batcub furent difficiles, avec des problèmes de propulsion sur les deux navettes puis en 2014, deux « accidents » viennent perturber ce nouveau service.

On retiendra malgré tout, avec une navigation alternée des navettes et un bateau de substitution, que le Délégataire a tenu ses engagements contractuels en termes de fréquentation, à l'exception des validations en 2013 avec un taux de réalisation à 83%.

Pour 2014, en année pleine, la fréquentation en nombre de validations est de 128 127 (objectif de 96 038 validations) pour 197 165 voyages comptables (objectif de 106 709 voyages).

## V. Le transport des Personnes à mobilité réduite : Mobibus

Mobibus est ouvert de plein droit aux personnes handicapées ne pouvant se passer de l'usage d'un fauteuil roulant pour leurs déplacements et aux personnes non voyantes titulaires d'une carte d'invalidité. Cependant, une commission d'accessibilité est chargée d'examiner la situation des personnes ne pouvant accéder de plein droit, mais désireuse de bénéficier du service.

### A. L'exploitation kilométrique

Entre 2009 et 2014, l'ensemble des distances parcourues par les véhicules Mobibus a diminué de 13,6%. Toutefois, on observe deux situations :

- progression des kilomètres commerciaux avec voyageurs de 9,9%,
- diminution des kilomètres Haut-Le-Pied de 30,7%.

La baisse des kilomètres Haut-Le-Pied (sans voyageur) s'explique par la relocalisation du service Mobibus. Initialement installé à Bruges, celui-ci s'est installé au cours de l'année 2010 au dépôt Allée des Pins. Compte tenu de la forte concentration de demandes sur Bordeaux Centre et sur les communes limitrophes, les véhicules parcourent donc moins de kilomètres « à vide » pour se rendre sur les lieux de prise en charge.

### B. La fréquentation

Elle correspond au nombre de voyages réalisés par les usagers de leur lieu d'origine vers leur lieu de destination y compris les voyages réalisés par les sous-traitants.

Pour l'année 2014, le nombre de voyages enregistrés est de 95 756.

Entre 2009 et 2014, la fréquentation du service Mobibus évolue de +8,8 %. Deux années connaissent, cependant une légère baisse du nombre de voyages, 2012 et 2014.

On constate également que la demande de transports a diminué de 0,3 % entre 2009 et 2014. En référence à l'année 2010, cette baisse est beaucoup plus significative à hauteur de 2,2 %.

## VI. Les résultats comptables

Les données présentées ci-dessous sont issues des arrêtés des comptes successifs ainsi on notera : que les dépenses sont constituées :

- de la Contribution forfaitaire d'exploitation actualisée en euros courants,
- des différents impacts annuels (modifications de l'offre, grèves et interruptions de services...),
- de l'intégration de la Contribution économique territoriale.

que les recettes prennent en compte :

- les recettes reversées par le Délégataire (tarifaires, amendes, publicité),
- les recettes directement perçues par l'Etablissement (services occasionnels, dessertes hors Cub).

	2009 mai à décembre	2010	2011	2012	2013	2014	Total D.S.P.
Dépenses	90 416 741	153 185 188	157 200 153	163 598 904	179 071 293	200 644 057	944 116 396
Recettes	29 152 448	46 658 614	51 691 034	55 850 869	58 940 561	59 423 879	301 717 405
Déficit global	61 264 293	106 526 574	105 509 119	107 748 035	120 130 731	141 220 178	642 398 931
Evolutions sur n-1	-	Non significatif	+ 0,4 %	+ 2,1 %	+ 11,5 %	+ 17,6 %	
Taux de couverture * Recettes / Dépenses	32,3 %	30,5 %	32,9 %	34,1 %	32,9 %	29,6 %	31,9 %

\* Ce ratio ne prend pas en compte les impacts financiers des protocoles transactionnels.

Sur la durée de la Délégation de Service Public, la Communauté urbaine de Bordeaux a alloué un total de dépenses de 944 116 336 €. Entre 2010 et 2014 (en années pleines), les dépenses ont évolué de 31 %.

La Communauté urbaine de Bordeaux a perçu, pour l'exploitation du réseau et de ses différents services, un total de recettes de 301 717 405 €. Entre 2010 et 2014, l'ensemble des recettes progresse de 27,4 % dont 26,7% pour les seules recettes tarifaires.

D'une manière générale, à compter de l'année 2012, on observe une augmentation du déficit pour les années 2013 (+11,5 %) et 2014 (+17,6 %) ainsi qu'une baisse du taux de couverture des dépenses par les recettes de 1,2 % entre 2012 et 2013 et de 3,3 % entre 2013 et 2014.

Au cours la période de 2012 à 2014, deux chapitres de dépenses enregistrent des hausses significatives :

- Les charges d'exploitation qui connaissent une progression de +6,8 % de 2012 à 2013 et de +9,6 % de 2013 à 2014 principalement liée aux nouvelles charges relatives aux navettes fluviales,
- Les charges supplémentaires (investissements non prévus au contrat et/ou impacts de travaux ...) : charges à hauteur de 178 791 € en 2012 contre 1 310 535 € en 2013 liées entre autres à l'impact des travaux Place de la Victoire et en gare de Cenon, à l'indisponibilité du pont tournant.

En 2014, ces charges supplémentaires représentent un montant de 621 037 € comme les coupures du tramway pour les essais des services partiels, la prise en compte de l'évolution de la TICPE (Taxe Intérieure de consommation sur les produits énergétiques : GNV pour les autobus), le solde des travaux de Cenon.

On observe pour le chapitre des recettes entre 2012 et 2014 :

- une évolution de la gamme tarifaire (tarifs, création de nouveaux titres, augmentation dans la gestion des frais de dossier), soit un complément de recettes estimé à 1,8 M €. il convient de

préciser que toute évolution de la tarification contribue à l'augmentation du taux de couverture des dépenses par les recettes. L'année 2013 a été une année de stabilisation sans augmentation des tarifs,

- une évolution des recettes de 6,4%.

On notera que les recettes tarifaires représentent 93,7 % des recettes totales.

## VII. La fin du contrat

L'article 24 mentionnait que pour le 30 mars 2015 qui suit l'achèvement de la convention, il serait procédé à l'établissement du décompte définitif.

Pour rédiger ce décompte et clôturer ainsi le contrat liant l'Etablissement et son Déléguétaire Keolis Bordeaux, les services communautaires (Pôle Mobilité, Direction des finances, Inspection générale et de l'audit) ont pris connaissance de l'ensemble des données comptables et financières dans le respect des échéances fixées.

La vérification et les contrôles des pièces comptables menés par Bordeaux Métropole au cours du premier semestre 2015 ont donc permis de présenter le décompte définitif au Conseil de la Métropole, celui-ci a été approuvé par délibération n°2015/7 en date du 25 juin 2015, il comprenait :

Décompte définitif	Solde dû à Keolis Bordeaux	Produit exceptionnel dû à Bordeaux Métropole
Rachat des stocks	1 193 578,32 €	
Valeur nette comptable des biens de retour	15 711 622,35 €	
Régularisation entre dotations prévisionnelles et réelles		1 463 684 €
Total	16 905 200,67 €	1 463 684,00 €

Le paiement de la Valeur nette comptable des biens de retour et le rachat des stocks, d'un montant total de 16 905 200,67 €, en faveur du Déléguétaire a été imputé au Budget annexe transports.

Dans un même temps, un titre de recettes a été émis à Keolis Bordeaux au regard de la régularisation entre dotations prévisionnelles et réalisées soit un montant de 1 463 684 € au titre des produits exceptionnels.

**Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis, adopter les termes de la délibération suivante :**

**Le Conseil de Bordeaux Métropole,**

**VU le Code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L.1411-3 et L.1413-1,**

**VU l'avis de la Commission consultative des services publics locaux du 14 décembre 2015,**

**ENTENDU** le rapport de présentation,

**CONSIDERANT QU'**il est nécessaire d'adopter les termes du rapport 2009/2014 présenté,

**DECIDE**

**Article unique** : d'adopter les termes du rapport présenté.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 18 décembre 2015

<b>REÇU EN PRÉFECTURE LE :</b> <b>5 JANVIER 2016</b>	Pour expédition conforme, le Vice-président,
<b>PUBLIÉ LE :</b> <b>5 JANVIER 2016</b>	Monsieur Christophe DUPRAT