BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 7 juillet 2017**	***Délibération***
	Direction générale Mobilité **Direction du réseau transports urbains**	***N° 2017-412***

Réseau de transports urbains - Délégation de service public - Avenant n°3 - Adoption - Décision - Autorisation

Monsieur Christophe DUPRAT présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Par délibération n°2014/0596, en date du 31 octobre 2014, le Conseil de Communauté (devenu Conseil métropolitain le 1er janvier 2015) a approuvé le choix de la société Keolis pour assurer la gestion des transports urbains.

La société dédiée, Keolis Bordeaux Métropole, est donc titulaire de la convention de Délégation de service public (DSP) des transports urbains de la Métropole. Ce contrat a été signé le 19 novembre 2014, pour une durée de huit (8) ans à compter du 1er janvier 2015.

Dans ce cadre, le délégataire assure l'exploitation du réseau multimodal TBM et des services associés. En contrepartie de cette mission, le délégant verse chaque année au délégataire, suivant les conditions énumérées dans le contrat, un forfait de charges permettant de couvrir les dépenses d'exploitation et des obligations de ce service public délégué.

Depuis sa signature, la convention de délégation de service public a été modifiée par :

- **l'avenant n°1** approuvé par délibération n°2016/387 en date du 8 juillet 2016, et signé le 20 juillet 2017, prenant en compte les impacts techniques et financiers du décalage d'exploitation des extensions des lignes de tramway de la phase III, ainsi que des dysfonctionnements liés aux nouvelles infrastructures, pour un impact sur le forfait de charges de 285,6K€$_{2013}$.

- **l'avenant n°2** approuvé par délibération n°2016/751 en date du 16 décembre 2016, et signé le 9 janvier 2017, avec pour objet la mise à jour de la convention, la prise en compte de l'évolution de la tarification liée aux amendes et l'information préalable sur certains dossiers traités dans le présent avenant, sans prise en compte de leur impact financier.

En parallèle, le contrat a fait l'objet de deux protocoles transactionnels avec pour objectif la compensation de surcoûts engagés par le délégataire, non prévus au contrat :

- **le protocole transactionnel n°1** approuvé par délibération n°2016/275 en date du 27 mai 2016, ayant pour objet : la sécurisation et la modification provisoire des conditions d'exploitation de la desserte du quartier « Les Aubiers », ainsi que la fermeture partielle de la halle du dépôt d'autobus de Lescure, pour une compensation financière de 803K€$_{2013}$.

- **le protocole transactionnel n°2** approuvé par délibération n°2016/748 en date du 16 décembre 2016, ayant pour objet la compensation des surcoûts, dans le cadre de l'Euro 2016, des travaux de remplacements des rails APS (Alimentation par le sol) sur le cours du XXX juillet et des prestations de maintenance du système APS non réalisées dans le cadre du marché Alstom, pour une compensation financière de 1,85M€$_{2013}$.

L'avenant n°3, objet de la présente délibération, a pour objet de considérer les différents impacts liés :

1- Aux évolutions, non évaluées financièrement, annoncées au contrat initial

- Les impacts des travaux de la ligne D du tramway,
- Le calendrier de l'extension de la ligne C vers Blanquefort et les adaptations du réseau bus,
- L'évolution du périmètre et du calendrier de l'exploitation des parcs relais,
- L'évolution du périmètre du système d'information.

2- Aux évolutions, non évaluées financièrement, annoncées dans les avenants n°1 et 2

- La mise en service du dépôt provisoire de Bastide Niel,
- Le changement de marque du réseau,
- Les dysfonctionnements des infrastructures et de la signalisation ferroviaire de la Phase III.

3- A d'autres évolutions du service public de transports urbains, justifiant également une révision des conditions économiques et/ou techniques du contrat :

- Les évolutions réglementaires et légales,
- L'impact des réunions sectorielles 2015-2016,
- L'évolution du périmètre du service de locations de vélos Vcub,
- L'évolution du périmètre des contrats publicitaires,
- La prolongation de la validité des titres sociaux,
- La lutte contre la fraude,
- La fermeture partielle de la Hall de Lescure en janvier 2016,

Cet avenant prend en compte également les mises à jour du contrat : articles de la convention et certaines annexes, consécutives à ces évolutions.

ARTICLE I – ÉVOLUTIONS, NON EVALUEES FINANCIEREMENT, ANNONCEES AU CONTRAT INITIAL

I.1/ Les impacts des travaux de la ligne D

Par délibération n°2009/0708 du 6 novembre 2009, le Conseil de Communauté a adopté le projet de développement du réseau de transports en commun en site propre, par la création de la ligne D du tramway visant à desservir le quadrant Nord-Ouest de l'agglomération entre Bordeaux - place des Quinconces et Eysines au lieu-dit de Cantinolle.

Toutefois, à la date de signature de la convention, les déviations de lignes de bus à prévoir pendant la réalisation du chantier tramway n'ont pas pu être arrêtées. En conséquence, l'impact financier desdites déviations n'a pas été intégré dans l'économie du contrat, les dispositions de l'article 10.4.2 de la DSP précisant « que les coûts de pré-exploitation sont intégrés dans l'économie contractuelle, mais que les coûts de déviations des lignes liées aux travaux ne sont pas inclus ».

Une cartographie des déviations a été arrêtée entre le délégant et le délégataire. Les travaux de la ligne D, identifiés selon cinq phases, ont débuté le 15 février 2016 avec une hypothèse de fin de travaux en décembre 2019. Au cours de ces différentes phases, le réseau de bus est, et sera fortement désorganisé jusqu'à la mise en service de la nouvelle infrastructure de tramway.

Ainsi, dans le cadre du présent avenant, il convient de prendre en compte les coûts afférents au programme de déviations des lignes de bus.

I.1.1/ Les impacts liés aux adaptations des lignes et à l'exploitation du réseau

Les nouveaux itinéraires ont été décidés afin de trouver un équilibre entre les contraintes d'exploitation du réseau TBM, l'attractivité de l'offre du réseau de bus pour les usagers et les contraintes imposées aux riverains. Afin de préserver la lisibilité et la qualité du service mais également minimiser les pertes de recettes, Bordeaux Métropole et son délégataire ont convenu d'une adaptation des lignes par phase, au fur et à mesure de l'avancée du front des travaux. Il a été convenu de modifier les itinéraires des lignes une seule fois dans chaque zone concernée, de la mise en place des travaux jusqu'à la mise en service de la ligne D.

Enfin, il est précisé que les impacts d'une éventuelle modification du plan de circulation sur la Place des Quinconces, les impacts des interruptions totales de circulation sur certains secteurs (Barrière du Médoc par exemple), et les impacts sur la lianes 9 postérieurement au 17 février 2017 seront pris en compte dans des délibérations ultérieures.

I.1.2/ Les impacts économiques

Compte tenu du contexte décrit ci-dessus, les impacts annuels sont les suivants :

€ H.T (valeur 2013)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Forfait de charges	-	1 652 996	2 703 161	2 684 469	2 684 469	-	-	-	9 725 094
Engagement de recettes	-	- 471 446	- 923 703	- 985 593	- 1 049 123	- 552 559	-	-	- 3 982 424

Ainsi, le forfait de charges de référence est augmenté de près de 9,7M€$_{2013}$ sur 2016-2019 (ou 2,4M€/an) et l'objectif de recettes assigné au délégataire est diminué de 3,9M€$_{2013}$ sur 2016-2020.

I.2/ Le calendrier de l'extension de la ligne C vers Blanquefort et les adaptations du réseau de bus

Par délibération n°2013/0329 du 31 mai 2013, Bordeaux Métropole a validé un réseau de bus adapté à l'arrivée de l'extension de la ligne C du tramway à Blanquefort. Aussi, il

convient de prendre en compte les impacts issus des adaptations des lignes de bus pour la mise en service de cette extension initialement prévue au 1er juillet 2017, et les impacts relatifs à l'avancement calendaire de celle-ci.

I.2.1/ Les impacts des adaptations de lignes de bus pour la mise en service de l'extension

La mise en service de cette extension est intervenue le 19 décembre 2016. Certaines lignes du réseau de bus n'étant plus totalement adaptées, il s'avérait opportun de revoir leur configuration. Des réunions sectorielles se sont donc déroulées pour identifier les demandes des communes afin d'améliorer l'offre de transports proposée sur leur territoire. Aussi, les principales modifications ont concerné le rabattement systématique des lignes desservant le centre ville de Blanquefort, Parempuyre et Bruges vers le tramway. Ces adaptations ont été validées par la délibération n°2016-744 du 16 décembre 2016.

L'ensemble des adaptations des lignes de bus génère les impacts financiers et techniques suivants :

Sectorielles Ligne C - Impacts financiers € H.T valeur 2013	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Forfaits de charges	-	17 574	362 066	358 722	360 591	363 233	360 784	364 287	**2 187 257**
Engagement de recettes	-	240	5 507	5 672	5 842	6 018	6 198	6 385	**35 862**

Sectorielles - Impacts techniques (nombre)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Validations	-	369	8 415	8 639	8 782	8 900	9 005	9 096	**53 206**
Voyages comptables	-	483	10 762	10 763	10 763	10 764	10 762	10 764	**65 061**

I.2.2/ Les impacts de l'ouverture anticipée de l'extension

Conformément aux dispositions contractuelles sur la mise en service de cette extension, les impacts en termes de variations kilométriques sont mesurés sur la base du calendrier 2013 pour : la ligne C, la Lianes 6, les lignes principales 22 et 29, la Corol 37, l'Express 56, les lignes locales 76 et 84. Pour la période considérée et les lignes identifiées ci-dessus, la variation kilométrique est valorisée de 39 644 kilomètres commerciaux supplémentaires.

Par ailleurs, Bordeaux Métropole ayant confié au délégataire une partie des équipements, en amont de la date prévue contractuellement (début de la marche à blanc), il convient de prendre en compte un coût additionnel de 54K€$_{2013}$, lié à des dépenses de surveillance des installations sur une période de 4 mois.

Sur la durée du contrat, les impacts financiers et techniques sont les suivants :

Impacts financiers en € H.T (valeur 2013)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Forfait de charges		101 025	102 275	-	-	-	-	-	**203 299**
Engagement de recettes	-	27 681	301 334	61 276	81 779	79 405	41 497	-	**592 972**

Impacts techniques sur les engagements contractuels	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Offre kilométrique	-	3 763	35 882	-	-	-	-	-	**39 644**
Validations	-	42 512	460 473	93 326	122 939	117 429	60 290	-	**896 969**
Voyages comptables	-	55 719	588 889	116 273	150 662	142 023	72 055	-	**1 125 620**

I.3/ L'évolution de l'exploitation des parcs relais

L'économie contractuelle partait sur :

- une hypothèse de fermeture au 31/12/2015 de deux parcs relais : « Carle Vernet » et « Stalingrad »,

- des années prévisionnelles de mise en service des parcs relais « gare de Blanquefort », « gare de Bruges / Terrefort » suite aux extensions de la ligne C, du parc relais « Cité des métiers » sur la ligne B, et des parcs relais « Sulky » et « Cantinolle » sur la future ligne,
- l'absence de mention du parc relais « quarante Journaux ».

Au regard des modifications calendaires (années réelles de fermetures et de mises en service) pour ces structures et de l'évolution du périmètre, il convient de mettre à jour les forfaits de charges de référence et les engagements correspondants.

I.3.1/ Les impacts techniques

D'une part et conformément aux dispositions contractuelles, il convient de prendre en compte :

- la fermeture effective du parc relais « Carle Vernet » au 31 décembre 2015, mais le maintien de l'exploitation du parc « Stalingrad » jusqu'en 2018
- l'ouverture anticipée des parcs relais de « gare de Blanquefort » et « gare de Bruges / Terrefort »,

D'autre part, de considérer :

- le décalage dans la mise en service des parcs relais « Cité des métiers » sur la ligne B, mise en service en 2017 initialement prévue en 2016, « Sulky » et « Cantinolle » sur la ligne D, mises en service en 2020 initialement prévues en 2018,
- l'ouverture du parc relais « 40 journaux », parc non identifié dans le contrat de Délégation de service public (DSP).
- L'ouverture de 8 parcs vélos supplémentaires dans les parcs relais.

I.3.2/ Les impacts économiques

Au regard de ces évolutions d'exploitation des parcs relais, par application de la méthode contractuelle de calcul, les impacts annuels en termes de forfaits de charges et d'engagements contractuels de recettes, sont les suivants :

Impacts financiers € H.T valeur 2013	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Forfait de charges €2013	-	24 197	337 564	165 338	72 610	308 555	305 286	303 008	1 516 558
Engagements de recettes en $€_{2013}$	-	28 098	68 080	49 997	6 233	52 144	57 100	62 306	323 959

I.4/ L'évolution du périmètre du Système d'information (SI)

I.4.1/ Le projet billettique : Hébergement du système central

Le nouveau système billettique du réseau de transport est en cours de déploiement. Bordeaux Métropole avait prévu que l'hébergement de son système central et de ses serveurs soit opéré directement par les services de la Métropole, en mutualisant celui-ci avec d'autres applications stratégiques de la Métropole dans un site fiable et sécurisé.

Or, dans le contexte de mutualisation des services, des changements d'orientation ont conduit Bordeaux Métropole a abandonné un hébergement en interne. Il a donc été décidé de recourir à un hébergement externe et à la fourniture des serveurs, prestations prises en charge par Keolis Bordeaux Métropole.

L'exploitation de cet hébergement a pour conséquences :

- des prestations réalisées par le délégataire, afin de garantir la mise en place et la gestion du nouveau système billettique, telles que sollicitées par Bordeaux Métropole, conformément à l'article 24 de la DSP,
- un impact sur la gestion de cet hébergement.

Compte tenu des impacts techniques décrits ci-dessus, il convient de considérer les ajustements des forfaits de charges annuels présentés ci-après :

Impacts financiers€ H.T valeur 2013	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Forfait de charges	-	165 561	259 876	245 851	245 851	245 851	245 851	245 851	**1 654 694**

I.4.2/ Le Plan d'Assurance Sécurité informatique

La gestion du système d'information transport de la DSP prévoit la rédaction et la mise en œuvre d'un Plan assurance sécurité par Bordeaux Métropole, dont les coûts afférents à la démarche ont été supportés par le délégataire.

Par ailleurs, dans le cadre de la gouvernance du SI Transport, une démarche itérative entre les services de Bordeaux Métropole et de Keolis Bordeaux Métropole a conduit à définir les contours d'une mission qui sera confiée dans ce cadre à un prestataire externe.

A cet effet, suite à cet investissement, il convient de compenser au délégataire les charges fixes liées (amortissements et frais financiers), sur la durée du contrat, répartit comme suit :

Impacts financiers€ H.T valeur 2013	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Forfait de charges	-	10 365	30 567	29 671	23 027	22 383	12 735	5 970	**128 717**

ARTICLE II – ÉVOLUTIONS NON EVALUEES FINANCIEREMENT ANNONCEES DANS LES AVENANTS N°1 ET 2

II.1/ La mise en service du dépôt provisoire de Bastide Niel

Bordeaux Métropole a la responsabilité d'assurer l'ensemble des travaux structurels et de réhabilitation du patrimoine immobilier mis à disposition du délégataire. Ainsi, par délibération n° 2016-187 du 12 février 2016, le Conseil métropolitain a adopté l'autorisation de programme « Ateliers tram et bus » prévoyant entre autres la restructuration du dépôt de bus de Lescure.

Cette réalisation des travaux sur le dépôt impliquait une libération partielle de celui-ci et donc la délocalisation d'une partie de la flotte d'autobus sur un autre site.

Afin de mener à bien le programme de restructuration du site de Lescure et de sécuriser sa grande halle dans les meilleurs délais, Bordeaux Métropole a acté par délibération n° 2016-187 du 29 avril 2016, la réalisation d'un dépôt provisoire « Bastide Niel » situé Rive droite de Bordeaux - Quai de Queyries pour lequel les impacts avaient été annoncés dans l'avenant n°2.
La livraison de ce site s'est déroulée le 4 février 2017. La durée de son occupation temporaire est évaluée jusqu'au 31 décembre 2021.

II.1.1/ Les impacts techniques

Compte tenu des nécessités imposées par la restructuration du dépôt de Lescure et par celles du dépôt provisoire de Bastide Niel, le délégataire a opéré un transfert de 13 lignes de bus du dépôt de Lescure, soit vers le dépôt du Lac soit vers le dépôt de Bastide Niel.

La future restructuration du dépôt de Lescure et la mise en service du dépôt de Bastide Niel ont également pour conséquences :

- le déménagement du magasin central depuis Lescure à destination du site d'Achard,
- le déménagement des ateliers de Lescure et le réaménagement complet du site Allée des Pins, ainsi que la mise en place d'un abri de maintenance sur Lescure,
- des modifications du réseau de distribution de GNV (Gaz naturel pour véhicules) du Centre d'exploitation du lac (CEL),
- la signature d'une convention entre le délégataire et PARCUB pour la délivrance de 60 badges supplémentaires à destination du personnel de conduite uniquement,
- un nombre supplémentaire de kilomètres haut-le-pied parcourus, mais sans impact sur les kilomètres commerciaux et donc sur l'offre,
- un nombre supplémentaire de moyens humains et de temps de formation pour l'apprentissage des parcours de lignes et des consignes du nouveau dépôt,
- une prestation de gardiennage pour la sécurité du site, avec également la sécurisation de la halle de Lescure,
- la mise en place d'une navette spécifique de desserte du nouveau dépôt pour le personnel afin d'optimiser leurs temps de déplacements et économiser ainsi les coûts associés.

II.1.2/ Les impacts économiques

Les impacts financiers, issus majoritairement de l'augmentation des kilomètres haut-le-pied, représentent une compensation financière des surcoûts engagés par le délégataire sur 2016 à 2021, sur la base des hypothèses d'exploitation arrêtées à mai 2017. A l'occasion des arrêtés des comptes annuels, un contrôle sera effectué par le délégant, afin de réajuster l'équilibre économique, s'il y a lieu, étant précisé que l'enveloppe maximale est celle indiquée dans l'avenant n°2, considérant les éléments de contexte actuel.

Ces impacts se traduisent par une augmentation du Plan prévisionnel d'investissements (PPI) du délégataire et du montant du forfait de charges.

❖ *S'agissant des investissements*

Pour la mise en service du dépôt de Bastide Niel, après accord de Bordeaux Métropole, le délégataire a :

- réalisé des investissements à vocation temporaire, le temps d'utilisation du dépôt de Bastide Niel avec une durée d'amortissement sur 5 ans à compter du 1er janvier 2017,
- réalisé des investissements sur plusieurs sites qui demeurent pérennes car ils seront réutilisés par la suite, avec une durée d'amortissement sur 10 ans à compter du 1er janvier 2017.

Le montant total des investissements s'élèvent à 1 988 494 €$_{2016}$ H.T. (ou 1 963 887 €$_{2013}$ H.T.), dont 1 293 601 €$_{2016}$ H.T. pour le seul dépôt Bastide Niel.

Conformément aux dispositions de l'article 24 du contrat, autorisant l'ajout d'investissements non prévus au PPI initial, et l'avenant n°2 précisant le maintien de ceux prévus, ces nouveaux investissements seront portés au Plan prévisionnel d'investissements du délégataire de 2017. Ils seront traités selon les dispositions contractuelles classiques relatives au calcul du forfait de charges, en termes de dotations aux amortissements et de frais financiers (charges fixes).

En parallèle, le délégataire a assuré diverses prestations afférentes à ces investissements, aux aménagements et aux déménagements de sites, pour un montant de 555 680€$_{2016}$ H.T, intégré dans le forfait de charges.

Le coût total de cette opération s'élève donc à 2 544 174€$_{2016}$ H.T

- *S'agissant de l'impact sur le forfait de charges*

Les coûts d'exploitation, de maintenance et de stationnement impactent le montant des charges variables bus alors que les dotations aux amortissements et frais financiers résultant des investissements supplémentaires impactent le montant des charges fixes.

Au regard des périodes de réalisation des prestations préparatoires et de l'exploitation du dépôt, soit du 06/02/2017 au 31/12/2021 (et 2022 pour les amortissements), l'impact cumulé est de 18 865 783 €$_{2013}$ sur le forfait de charges (ou 3,5M€/an sur 2017-2021) et se répartit annuellement comme suit :

Impacts financiers € H.T valeur 2013	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Forfait de charges	-	859 677	3 467 135	3 619 650	3 611 304	3 602 957	3 562 210	142 851	18 865 783

II.2/ Le changement de marque du réseau de transports urbains

Suite à sa création en date du 1er janvier 2015, Bordeaux Métropole a souhaité décliner la nouvelle identité de son réseau de transports urbains et de ses services sous le nom de Transport Bordeaux Métropole, et sous la forme de l'acronyme « TBM » sur l'ensemble des biens affectés aux services.

II.2.1/ Les impacts techniques

Le lancement officiel de la marque a pris effet le 1er septembre 2016. Son déploiement général a pris en compte les contraintes induites par la mise en service du nouveau système billettique et la disponibilité du parc de matériel roulant.

Les parties ont convenu d'un plan pluriannuel d'actions, de 2016 à 2019, afin de procéder aux changements de visuels sur les différents supports (stations, arrêts de bus, agences commerciales, autobus, rames, fiches horaires …).

II.2.2/ Les impacts économiques

- *S'agissant de l'impact sur le forfait de charges*

Afin de réduire les coûts liés à la reprise de carrosserie du parc d'autobus et des véhicules PMR, et compte tenu de la mise à disposition, par Bordeaux Métropole, à l'été 2017, d'un nouvel atelier de carrosserie au dépôt du Lac, les parties ont convenu que le délégataire procède lui-même à cette opération sur un certain nombre d'autobus de Bordeaux Métropole.

L'opération de reprise de carrosserie, pour le reste du parc de la Métropole et pour l'ensemble des véhicules affrétés, sera réalisée par un prestataire externe.

En effet, s'agissant des véhicules affrétés, le délégataire n'a pas pu solliciter les candidats sur la mise aux couleurs de la flotte affrétée puisque la date du lancement de sa consultation pour le renouvellement des contrats d'affrètement était le 17 mars 2015. Seuls les véhicules neufs mis en circulation après la date d'effet des différents contrats, soit à compter du 31 août 2015, ont pu être pris en compte.

Compte tenu de la période de déploiement de la marque, l'impact sur le forfait de charges est de 1 282 483 €$_{2013}$ et se répartit sur quatre années (2016-2019) comme suit :

Impacts financiers € HT valeur 2013	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Forfait de charges	-	422 759	142 540	385 925	331 269	-	-	-	1 282 493

❖ *S'agissant de l'impact sur les redevances publicitaires*

Le changement de marque et de découpe conduit à la suppression des faces avant publicitaires présentes sur les autobus, soit une diminution de l'objectif de recettes de 9 175 €$_{2013}$ par année pleine pour le délégataire (ou 55 050€$_{2013}$ sur 2017-2022).

II.3/ Les dysfonctionnements des infrastructures et de la signalisation ferroviaire de la Phase III

La mise en service des extensions des trois lignes de tramway et des services partiels associés s'est développée du 24 janvier au 7 septembre 2015. Cependant, des dysfonctionnements de la Signalisation ferroviaire (SF), avec pour conséquences la mise en œuvre de renforts pour la maintenance et l'augmentation de la réserve de conducteurs, engendrent des surcoûts d'exploitation pour le délégataire.

L'avenant n°1 (délibération n°2016/387 du 8 juillet 2016) a validé les défaillances relevées et les dépenses supplémentaires engagées par le délégataire pour l'année 2015.

Au cours de l'année 2016, des dysfonctionnements ont été enregistrés par le délégataire qui a mis en œuvre les dispositions nécessaires. En effet, sur l'année 2016, 355 interventions ont ainsi été recensées. Celles-ci ont mobilisé l'encadrement de l'exploitation, ainsi que les équipes de maintenance (soit en journée soit en astreinte), générant une réorganisation des heures de conduite des conducteurs. Ces dysfonctionnements devraient disparaître sur 2017.

Afin de garantir l'organisation du PCC (Poste central de coordination) Tramway, les postes de technicien « Back Office » et Opérateur principal ont donc été maintenus sur 2016.

Par ailleurs, ces dysfonctionnements ont un impact sur les temps de parcours liés aux extensions, ceux-ci étant supérieurs à ceux valorisés financièrement dans le contrat. Ces écarts sont générés par une livraison d'infrastructures différentes de celles envisagées initialement pour le calcul des temps de parcours « projet ».

Pour les années 2016 et 2017, Bordeaux Métropole propose donc de prendre en considération ces écarts, tout en rappelant qu'une compensation éventuelle sur la durée du contrat devra être assujettie à une évaluation, significative et représentative sur une année pleine, des écarts entre les temps de parcours projetés et réels. En outre, en cas de modifications par la Métropole des infrastructures de la Phase III, le délégant exigera une réévaluation de la dite compensation.

Au regard des différentes conséquences techniques liés aux dysfonctionnements de la signalisation ferroviaire, l'impact économique pour l'année 2016 et 2017 est de 963 185 €$_{2013}$ H.T. et se répartit comme suit :

Impacts financiers € H.T valeur 2013	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Surcoûts d'exploitation		473 177,01							**473 177**
Organisation du PCC Tramway		220 000	-	-	-	-	-	-	**220 000**
Impacts sur les temps de parcours		149 573	120 435			-	-	-	**270 008**
Total Forfait de charges	**-**	**842 750**	**120 435**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**963 185**

ARTICLE III – AUTRES ÉVOLUTIONS LIEES AU SERVICE PUBLIC DE TRANSPORTS URBAINS:

III.1/ Les évolutions réglementaires et légales

III.1.1 / La prise en compte de l'impact des modifications réglementaires

A partir de l'année 2016, il convient de prendre en compte cinq modifications réglementaires portant sur :

- l'évolution de la Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE GNV), sur laquelle a été appliquée la franchise prévue au contrat.
- l'évolution de la Contribution au service public de l'électricité (CSPE), intégrée dans le régime de la Taxe intérieure sur la consommation finale d'électricité (TICFE),
- la hausse de l'abattement de la Contribution sociale de solidarité des sociétés conformément à l'article 9 de la loi de financement de la Sécurité sociale du 21 décembre 2015,
- la baisse des cotisations allocations familiales conformément à la loi de financement rectificative de la Sécurité sociale du 8 août 2014,
- la baisse de la cotisation due au titre du financement du dialogue social via les cotisations versées à l'association de gestion du fonds du dialogue social dans le transport urbain de voyageurs (Agefodia).

A cet effet, il sera procédé aux ajustements entraînant soit des coûts supplémentaires à compenser par Bordeaux Métropole, soit des gains à restituer à Bordeaux Métropole, identifiés dans les arrêtés des comptes correspondants.

III.1.2 / Le maintien du niveau de formation professionnelle continue

Conformément à l'article L.6331-9 du Code du travail, la loi n°2015-1785 du 29 décembre 2015 de Finances pour l'année 2016, prévoit la mise en place d'un nouveau régime de contribution unique et l'application de nouvelles répartitions des contributions versées aux employeurs.

C'est ainsi qu'à compter du 1er janvier 2016, le taux de « formation professionnelle continue » a évolué de 1,6% à 1%, impactant directement l'indice INSEE (Institut national de la statistique et des études économiques) Formation (n°0483631). Cet indice figure contractuellement dans les formules d'indexation permettant d'actualiser le forfait de charges de référence. Aussi, la baisse de cet indice génère une baisse de celui-ci de près de 700K€/an par rapport au montant prévu au contrat, somme qui pourrait se répercuter sur le budget de formation du délégataire.

Afin de ne pas nuire à la qualité d'exécution du service demandé par la Métropole, il est proposé de privilégier le maintien du budget formation à l'économie d'opportunité liée à cette évolution règlementaire. En application de l'article 53, il est donc proposé de répondre favorablement à la demande du délégataire et de maintenir le forfait de charges tel qu'initialement prévu au contrat, selon le mécanisme suivant :

- d'une part, une application stricte du taux légal de l'Indice INSEE Formation, servant de base aux calculs des différents coefficients d'actualisation du forfait de charges annuels.

- d'autre part, une compensation stricte de l'impact de cette évolution règlementaire, fixé annuellement et sans indexation, à un montant forfaitaire de 480K€ pour 2016 et de 660K€ en moyenne sur 2017-2022.

- Enfin, si l'indice INSEE Formation venait à augmenter en entraînant mécaniquement une surcompensation au délégataire, alors KBM renoncerait à l'augmentation consécutive du forfait de charges.

En outre, cette compensation serait appliquée uniquement si le délégataire respecte les conditions suivantes :

- le maintien, jusqu'à la fin du contrat, de l'effort de formation au niveau moyen prévu au contrat pour les années 2015 à 2017, soit 3,6M€/an, avec la contractualisation de ce maintien sur les années 2017 et suivantes,

- la transmission par le délégataire des éléments probants permettant de constater, pour chaque année, le niveau réel d'exécution du budget formation ainsi que son contenu.

En cas d'écart constaté sur le budget réel de formation, Bordeaux Métropole reverrait d'autant à la baisse son niveau de compensation, à l'occasion de l'arrêté des comptes annuels.

III.2. / Les réunions sectorielles 2015-2016

III.2.1/ Les réunions sectorielles de 2015

Suite aux extensions des trois lignes de tramway de la III^{ème} Phase, de la mise en place des services partiels, et de l'adaptation des lignes de bus inhérentes à ces modifications du réseau de tramway, des réunions sectorielles se sont déroulées au cours des mois de mars et mai 2015 afin d'optimiser l'exploitation du réseau métropolitain.

Au regard des modifications de l'offre de référence et de leurs conséquences financières approuvées par délibération n°2015/0394 du 10 juillet 2015, il convient de prendre en compte les impacts par année pleine d'exploitation pour 2016 à 2022.

III.2.2/ Les réunions sectorielles de 2016

Pour l'année 2016, les réunions sectorielles se sont déroulées au cours des mois de février et avril afin d'apporter des améliorations pour certaines lignes du réseau de bus et optimiser ainsi le réseau métropolitain.

Au regard des modifications de l'offre de référence et de leurs conséquences financières approuvées par délibération n°2016/0390 du 8 juillet 2016, il convient de prendre en compte les impacts au prorata des dates de mise en œuvre pour l'année 2016 et par année pleine d'exploitation pour 2017 à 2022.

III.2.3/ Les impacts économiques et contractuels

Sur la durée du contrat, les adaptations du réseau de bus issues de ces réunions sectorielles génèrent les impacts techniques et financiers suivants :

Impacts techniques	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Validations		11 804	- 2 922	- 2 998	- 3 049	- 3 090	- 3 125	- 3 157	**- 6 537**
Voyages comptables		15 471	- 3 736	- 3 736	- 3 736	- 3 736	- 3 735	- 3 736	**- 6 944**

Impacts financiers € H.T valeur 2013	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Forfaits de charges	-	- 151 367	- 550 602	- 543 127	- 546 296	- 544 887	- 544 345	- 543 967	**-3 424 591**
Engagement de recettes	-	7 686	- 1 912	- 1 969	- 2 028	- 2 089	- 2 151	- 2 216	**-4 679**

Sur la durée du contrat, une diminution du forfait de charges de 3,4M€$_{2013}$ est générée.

L'impact des adaptations du réseau, consécutives aux réunions sectorielles de l'année 2017, fait l'objet d'une délibération spécifique et sera intégré dans un prochain avenant.

III.3/ L'évolution du périmètre du service de location de vélos V^3

Sur demande de Bordeaux Métropole, le délégataire a procédé, en 2016, à la création de trois stations : La Cité du Vin, Rue Achard et Darwin. Cet aménagement a été réalisé en substitution de 5 box vélos, initialement prévus pour l'année 2015.

Conformément aux dispositions de l'annexe 30.1 sur les ajustements du forfait de charges et des dispositions de l'annexe 17.2 sur le calcul de recettes tarifaires liées à ce service, l'impact économique se traduit comme suit :

Impacts financiers € H.T valeur 2013	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Forfaits de charges	-	- 21 076	5 152	5 152	5 152	5 152	5 152	5 152	9 836
Engagement de recettes	-	4 231	13 994	18 551	19 527	19 527	19 527	19 527	114 884

III.4/ L'évolution du périmètre des contrats publicitaires

Les nouveaux contrats publicitaires signés entre Keolis Bordeaux Métropole et ses deux prestataires ont pris effet au 1er janvier 2017.

Après accord de Bordeaux Métropole, les nouveaux contrats prennent en compte l'implantation de panneaux grands formats sur différents sites, ainsi que quatre options supplémentaires retenues pour la pose de publicité sur de nouveaux supports que sont :

- Les jupes des vélos du service V^3,
- Les barrières des parcs relais,
- Le mobilier des stations sur les extensions du réseau de tramway,
- Les panneaux grands formats à arrière des autobus.

Compte tenu de la date de prise d'effet des contrats publicitaires et de la mise en place progressive des nouveaux supports au cours de l'année 2017, il est proposé que le minimum garanti se répartisse sur les engagements contractuels liés aux recettes publicitaires des années 2018 à 2022, soit une revalorisation annuelle pour 2018 de 34 073 €$_{2013}$ H.T et 68 146 €$_{2013}$ H.T. pour les années suivantes.

III.5/ La prolongation de la validité des titres sociaux

En date du 21 octobre 2016, par délibération n° 2016-576, le Conseil de la Métropole a validé la mise en application de la tarification solidaire sur le réseau de transport en commun TBM.

Dans un premier temps, pour faciliter l'instruction des dossiers tout en améliorant la qualité du service d'accueil, un allongement de la durée de validité du titre de transports pour les ayants droits avait déjà été apporté par délibération n°2016-52 du 12 février 2016.

Cependant et à titre exceptionnel, le Conseil de La Métropole, par la délibération n° 2016-576 du 21 octobre 2016, a validé la prolongation de la durée de validité des cartes de gratuité ou de réduction, émises sur l'année 2016, et ce jusqu'au 31 décembre 2017.

Par conséquent, Bordeaux Métropole a demandé au délégataire de réaliser une prestation spécifique pour la gestion des bénéficiaires. Il a donc procédé au traitement de ces prolongations via le système « autoload » de la billettique et pris en compte la gestion de cette automatisation, ainsi que les dispositions liées à l'Information de la prolongation des droits aux bénéficiaires.

Ainsi, pour la prolongation de la validité des titres sociaux, l'impact total sur le forfait de charges d'un montant de 69 659 €$_{2013}$ se répartit sur deux années, soit 17 965 €$_{2013}$ H.T. en 2016 et 51 695 €$_{2013}$ H.T. en 2017.

III.6/ La lutte contre la fraude

III.6.1 - Les taux de contrôles

- *La neutralisation des taux de contrôles de juin et juillet 2016*

Par délibération n°2015/0243 en date du 29 mai 2015, Bordeaux Métropole a adopté les modalités d'organisation de l'Euro 2016, en particulier sa politique de transports spécifique pour les cinq jours de matchs et pour la desserte de la Fan Zone sur la place des Quinconces.

Eu égard au dispositif opérationnel mis en place par le délégataire, en termes de renforts sur le plan des ressources humaines, d'offres et de prestations externalisées, les parties ont convenu de neutraliser les taux de contrôles des mois de juin et juillet 2016 pour le calcul des pénalités au titre de l'exercice 2016, tel que défini dans l'annexe 22.1 de la DSP.

Il sera tenu compte de cette disposition dans l'arrêté des comptes de l'exercice 2016.

- *L'expérimentation sur les taux de contrôles 2017*

Au cours de l'année 2016, Bordeaux Métropole a sollicité Keolis Bordeaux Métropole afin d'appréhender une désaturation du réseau de tramway, notamment en centre ville. Par ailleurs, Bordeaux Métropole souhaite explorer de nouvelles dispositions qui pourraient être mises en œuvre, notamment sur le volet « contrôles des voyageurs » et cela, à coût constant.

L'hypothèse serait de renforcer, particulièrement en centre ville, les contrôles sur le réseau de tramway afin de réduire la fraude sur les petits parcours, et ainsi revaloriser la capacité des rames pour l'accueil de voyageurs supplémentaires.

En réponse, une expérimentation sur trois mois est prévue, soit du 2 mai au 31 juillet 2017 selon les postulats suivants :

- augmenter les contrôles sur le tramway en hyper centre ainsi que les week-ends,
- maintenir le taux cible global sur l'ensemble du réseau et sur le réseau de tramway à 4,00%,
- diminuer les taux sur les autres réseaux de 1,00%,
- diminuer les taux sur les mois de juillet et août.

Toutefois, après accord sur la méthodologie, il est proposé ce qui suit :

- maintien du taux annuel de 4% sur l'année 2017 pour le calcul de l'intéressement éventuel aux recettes liées aux infractions,
- neutralisation des taux de contrôles contractuels des différents réseaux sur la période,
- neutralisation des recettes encaissées au cours de cette même période pour le calcul de l'intéressement aux recettes liées aux infractions au titre de l'exercice 2017.

III.6.2 / Le taux de fraude de 2016

Conformément à l'article 9.6 - Contrôles des voyageurs, le délégataire s'est engagé, sur la durée du contrat, à l'atteinte, par année, de taux de fraude déterminés.

L'enquête fraude s'est déroulée du 5 au 10 octobre 2016 avec un taux global mesuré à 11,5 % pour un objectif contractuel fixé à 9% pour l'année 2016.

Cependant pour l'année 2016, la réalisation de cette enquête coïncidait notamment avec une période durant laquelle plus de 30 rames de tramway sur une centaine étaient immobilisées, dont la moitié de rames nouvelles de la phase III pour des raisons d'incidents sur les batteries, non imputables au délégataire. Ce dysfonctionnement a conduit à une exploitation sans terminus partiels, pendant et autour de la période de l'enquête (service réduit du 29/09 au 03/11/2016), et contraint les usagers à voyager dans des rames saturées en heure de pointe, et donc en difficulté pour valider.

Conformément aux dispositions contractuelles, l'écart entre le taux mesuré et le taux objectif étant compris entre +20% et +25%, le délégataire devait être assujetti à un malus d'un montant de 500 000 €$_{2013}$.

Toutefois et compte tenu des conditions d'exploitation particulières telles que décrites ci-dessus, il est proposé, à titre exceptionnel, d'appliquer un abattement forfaitaire de 40% sur le montant du malus soit 200 000 €$_{2013}$.

Ainsi, le malus calculé à hauteur de 300 000 €$_{2013}$ sera comptabilisée dans le cadre de l'arrêté des comptes de l'exercice 2016.

III.7. / La fermeture partielle de la halle de Lescure en janvier 2016

Le diagnostic mené en janvier 2015 mandaté par le délégant a mis en exergue la fragilité et la dangerosité de la structure de la halle de remisage des autobus du dépôt de Lescure. Des mesures conservatoires ont donc été prises, à compter du 26 mars 2015, afin de garantir la sécurité du personnel et des véhicules.

Cependant, eu égard à cette fragilité et afin de procéder à de nouveaux travaux de consolidation, Bordeaux Métropole a sollicité le délégataire pour une fermeture partielle de la halle de Lescure du 18 décembre 2015 au 31 janvier 2016. Les impacts pour 2015 ont été comptabilisés dans le cadre de l'arrêté des comptes correspondant.

Pour l'année 2016, le total des surcoûts d'exploitation s'élève à 17 007,00 €$_{2013}$ H.T.

ARTICLE IV - RECAPITULATIF DES IMPACTS FINANCIERS ET SUR LES ENGAGEMENTS

Au regard des différents thèmes décrits précédemment, les impacts de l'avenant 3 sur le forfait de charges annuel de référence et sur les engagements du délégataire se déclinent selon les tableaux récapitulatifs ci-dessous.

Il convient de préciser que les ajustements sur le forfait de charges se traduisent financièrement dans le budget annexe transport et feront l'objet de dépenses à engager annuellement par Bordeaux Métropole.

En revanche, s'agissant des ajustements sur les engagements de recettes, il s'agit de montants prévisionnels de pertes ou d'augmentation, qui génèrent, sur ces années, un abaissement de la base de calcul des intéressements financiers auxquelles elles sont liées (intéressement sur les recettes tarifaires et les recettes publicitaires). Ils n'ont pas un impact direct et effectif sur le budget annexe transport.

De la même façon, les ajustements en termes de validations et de voyages comptables impactent les calculs liés aux engagements liés.

IV.1/ Les ajustements des forfaits de charges de référence (article 48.1 et annexe 30.1)

En termes de forfait de charges, **l'impact s'élève à 33,19M€$_{2013}$ sur les 7 années restantes du contrat, soit 4,75M€/an.** Cet impact s'explique majoritairement par :

- les coûts de mise en service du dépôt de Bastide Niel *(18,8M€$_{2013}$ ou près de 60% du montant total)*
- et les coûts liés aux déviations des lignes de bus pour les travaux de la ligne D *(9,72M€$_{2013}$ ou près de 30% du montant total).*

Conformément aux dispositions contractuelles de l'article 51.1, dès lors que des modifications en cours d'année ont un impact supérieur à 1% du forfait de charges de l'année considérée, le versement des sommes mensuelles provisoires dues au délégataire doit être ajusté. Ainsi, il convient de procéder aux ajustements des acomptes mensuels pour le forfait de charges de 2017 sur les mois d'août à décembre 2017. Le montant de chacun des acomptes mensuels sur cette période s'élève donc à 19 023 035,20€ H.T.

Année du contrat	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Forfaits de charges de référence (avenant 1 - Valeur 2013)	205 492 315	210 628 555	212 260 301	215 148 139	214 011 365	213 584 000	213 934 834	**1 485 059 509**

Impact des évolutions de l'avenant n°3 sur le forfait de charges (€ H.T. valeur 2013)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total	Part relative des ajustements dans l'impact total
Travaux de la ligne D	1 652 996	2 703 161	2 684 469	2 684 469	-	-	-	9 725 094	29%
Extension de la ligne C	118 599	464 341	358 722	360 591	363 233	360 784	364 287	2 390 556	7%
Evolution de l'exploitation des parcs relais	24 197	337 564	165 338	72 610	308 555	305 286	303 008	1 516 558	5%
Système information	175 925	290 443	269 522	268 878	268 234	258 587	251 821	1 783 411	5%
Dépôt Bastide Niel	859 677	3 467 135	3 619 650	3 611 304	3 602 957	3 562 210	142 851	18 865 783	57%
Changement de marque du réseau	422 759	142 540	385 925	331 269	-	-	-	1 282 493	4%
Dysfonctionnements - Signalisation Ferroviaire	842 750	120 435	-	-	-	-	-	963 185	3%
Adaptation réseau - Réunions sectorielles	- 151 367	- 550 602	- 543 127	- 546 296	- 544 887	- 544 345	- 543 967	- 3 424 591	-10%
Evolution du service Vcub	- 21 076	5 152	5 152	5 152	5 152	5 152	5 152	9 836	0,03%
Prolongation des titres sociaux	17 965	51 695	-	-	-	-	-	69 660	0,21%
Fermeture partielle de la Halle de Lescure	17 007	-	-	-	-	-	-	17 007	0,05%
Taux de contrôle	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00%
Pénalité Fraude	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00%

Total ajustements de l'avenant n°3 sur le forfait de charges (valeur 2013)	3 959 430	7 031 865	6 945 651	6 787 977	4 003 244	3 947 674	523 152	33 198 992	100%
Forfaits de charges de référence suite avenant n°3	209 451 745	217 660 420	219 205 952	221 936 116	218 014 609	217 531 674	214 457 986		1 518 258 501

IV.2/ Les ajustements sur les engagements de recettes

En termes d'engagement de recettes, **l'impact sur la base de calcul de référence des intéressements s'élève à -2,67M€$_{2013}$ sur les 7 années restantes du contrat** et se répartit comme suit.

Impact des évolutions de l'avenant 3 sur l'engagement des recettes (€. H.T valeur 2013)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Total des ajustements de l'avenant n°3	- 403 510	- 545 874	- 827 168	- 878 799	- 338 583	181 142	144 973	- 2 667 819
Dont recettes tarifaires	- 403 510	- 536 699	- 852 066	- 937 770	- 397 554	122 171	86 002	- 2 919 426
Dont recettes publicitaires	-	- 9 175	24 898	58 971	58 971	58 971	58 971	251 607

Cet impact sur les engagements, décliné dans les tableaux ci-après, s'explique :

- principalement par les déviations des lignes de bus pour les travaux de la ligne D qui génèrent une perte prévisionnelle de recettes tarifaires de 3,9M€$_{2013}$;
- absorbant la hausse prévisionnelle de recettes de près de 1,3M€$_{2013}$ dues aux évolutions d'exploitation des parcs relais et V^3, l'extension de la ligne C et les contrats publicitaires.

A. Les recettes tarifaires (article 47.2.1 et annexes 17.2 et 30.1)

Année du contrat	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Engagements sur les recettes tarifaires (réseau + PMR + Vcub) (Avenant 1 - valeur 2013)	69 750 041	74 613 647	81 072 648	86 269 763	90 867 245	95 585 240	100 158 447	598 317 031

Impact des évolutions de l'avenant 3 sur l'engagement des recettes tarifaires (€. H.T valeur 2013)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Extension de la ligne C	27 681	301 334	61 276	81 779	79 405	41 497	-	592 972
Travaux de la ligne D	- 471 446	- 923 703	- 985 593	- 1 049 123	- 552 559	-	-	- 3 982 424
Réunions sectorielles	7 926	3 595	3 703	3 814	3 929	4 047	4 169	31 183
Evolution des parcs relais	28 098	68 080	49 997	6 233	52 144	57 100	62 306	323 959
Evolution du service Vcub	4 231	13 994	18 551	19 527	19 527	19 527	19 527	114 884

Total des ajustements de l'avenant n°3 sur les engagements de recettes tarifaires	- 403 510	- 536 699	- 852 066	- 937 770	- 397 554	122 171	86 002	- 2 919 426
Nouvelle base de calcul de référence sur les recettes tarifaires suite avenant n°3	69 346 531	74 076 948	80 220 582	85 331 993	90 469 691	95 707 411	100 244 449	595 397 605

B. Les recettes publicitaires (article 47.2.2 et annexes 17.2 et 30.1)

Année du contrat	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Engagements sur les recettes publicitaires (Avenant 1 - valeur 2013)	1 125 631	1 125 631	1 125 631	1 125 631	1 125 631	1 125 631	1 125 631	7 879 417

Impact des évolutions de l'avenant 3 sur l'engagement des recettes publicitaires (€. H.T valeur 2013)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Changement de marque - perte support avant des autobus	0	-9 175	-9 175	-9 175	-9 175	-9 175	-9 175	- 55 050
Impacts nouveaux contrats publictaires	0	0	34 073	68 146	68 146	68 146	68 146	306 657
Total des ajustements de l'avenant n°3 sur les engagements de recettes publicitaires	0	-9 175	24 898	58 971	58 971	58 971	58 971	251 607
Nouvelle base de calcul de référence sur les recettes publicitaires suite avenant n°3	1 125 631	1 116 456	1 150 529	1 184 602	1 184 602	1 184 602	1 184 602	8 131 024

IV.2/ Les ajustements sur l'engagement de fréquentation

❖ Les validations (article 10.2 et annexe 17.3)

Engagements de fréquentation : nombre de validations	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Rappel avenant 1	103 916 353	110 605 701	119 896 686	125 970 436	130 536 728	134 919 739	138 619 370	864 465 013

Impact de l'avenant n°3 sur les validations	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Extension de la ligne C	42 881	468 888	101 965	131 721	126 329	69 295	9 096	950 175
Travaux de la ligne D	-724 032	-1 411 523	-1 501 105	-1 577 152	-817 161	0	0	-6 030 973
Evolution des parcs relais	43 152	104 034	76 148	9 370	77 115	82 960	88 760	481 539
Réunions sectorielles	11 804	-2 922	-2 998	-3 049	-3 090	-3 125	-3 157	- 6 537
Total des ajustements sur le nombre de validations	-626 195	-841 522	-1 325 990	-1 439 110	-616 808	149 130	94 699	-4 605 796
Engagements de fréquentation suite avenant n°3	103 290 158	109 764 179	118 570 696	124 531 326	129 919 920	135 068 869	138 714 069	859 859 217

❖ Les voyages comptables (article 10.2)

Engagements de fréquentation : nombre de voyages comptables	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Rappel avenant 1	136 199 719	141 451 268	149 376 403	154 376 583	157 875 268	161 249 497	164 034 142	1 064 562 880

Impact de l'avenant n°3 sur le nombre de voyages comptables	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Extension de la ligne C	56 202	599 651	127 036	161 425	152 787	82 817	10 764	1 190 682
Travaux de la ligne D	- 948 965	- 1 805 166	- 1 870 195	- 1 932 798	- 988 301	-	-	- 7 545 425
Evolution des parcs relais	56 558	133 047	94 871	11 483	93 265	99 150	105 034	593 408
Réunions sectorielles	15 471	- 3 736	- 3 736	- 3 736	- 3 736	- 3 735	- 3 736	- 6 944
Total des ajustements sur le nombre de voyages	- 820 734	- 1 076 204	- 1 652 024	- 1 763 626	- 745 985	178 232	112 062	- 5 768 279
Engagements de fréquentation suite avenant n°3	135 378 985	140 375 064	147 724 379	152 612 957	157 129 283	161 427 729	164 146 204	1 058 794 601

ARTICLE V - MISES A JOUR DES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION

Compte tenu des ajustements présentés à l'article IV de la présente délibération, il convient de modifier les articles correspondants.

V.1/ Modification de l'article 10.2 : Consistance de l'offre

Au regard des impacts inhérents aux différents sujets, les tableaux résumant les engagements du délégataire quant à la production kilométrique de l'offre de référence, les engagements en termes de validations et de voyages comptables sont modifiés.

V.2/ Modification de l'article 47.1.2 : Engagement sur un objectif de recettes tarifaires

Le tableau qui évalue les niveaux pluriannuels des objectifs de recettes tarifaires est modifié, il prend en compte d'une part les impacts identifiés à l'article 1.5.3.c de l'avenant n°1 et d'autre part les impacts identifiés dans le cadre de l'avenant n°3.

V.3/ Modification de l'article 47.2.2 : Recettes publicitaires

Au regard des évolutions des contrats publicitaires et du changement de marque du réseau, le tableau qui évalue les niveaux pluriannuels des objectifs de recettes publicitaires est modifié.

V.4/ Modification de l'article 48 : Forfait de charges

Le tableau qui détermine les valeurs théoriques du forfait de charges annuel sur la durée du contrat est modifié, il prend en compte les ajustements déclinés dans les articles I à III de la présente délibération.

V.5/ Modification de l'article 49.2 : Intéressement du délégataire à la fréquentation

Compte tenu de l'extension de la ligne C vers Blanquefort, de l'impact des travaux de la ligne D et des réunions sectorielles, il convient de modifier le tableau qui détermine les bases théoriques de calcul de l'intéressement à la fréquentation en termes de validations.

V.6/ Mises à jour de certaines annexes

Ces mises à jour tiennent compte d'une part des stipulations contractuelles et d'autre part des évolutions et modifications apportées au réseau métropolitain et des services associés dans le cadre de l'avenant n°3.

Les annexes identifiées sont les suivantes :

- Annexe 1.2.2 - Descriptif du réseau
- Annexe 1.3 - Conditions d'exploitation des navettes fluviales
- Annexe 1.6 - Descriptif des pôles d'échanges et des parcs relais
- Annexe 3.1 - Liste des bâtiments
- Annexe 3.2 - Listing des ICPE : Installations classées pour la protection de l'environnement
- Annexe 5.1 - Plan pluriannuel d'investissements du délégataire
- Annexe 17.2 - Intéressement aux recettes tarifaires
- Annexe 17.3 - Intéressement à la fréquentation
- Annexe 19 - Plan qualité maintenance

- Annexe 26.1 – Plan de formation
- Annexe 30.1 - Compte d'exploitation prévisionnel
- Annexe 30.2 - Prix unitaires

En application des articles L.2121.12 et L.2121.13 du Code général des collectivités territoriales, les annexes du projet d'avenant n°3 au contrat de délégation de service public des transports urbains et du service pour personnes à mobilité réduite sont mises à la disposition des conseillers métropolitains, pour consultation, à l'immeuble Laure Gatet – Direction du réseau transports urbains – 4ème étage.

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 les articles L1411-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales,

VU l'ordonnance n°2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession,

VU le décret n°2016-86 du 1er février 2016 relatif aux contrats de concession,

VU la délibération n°2014/0596 du 31 octobre 2014, par laquelle le Conseil de Communauté a approuvé le choix de la société Keolis pour assurer la gestion des transports urbains par un contrat de délégation de service public,

VU le protocole transactionnel n°1 approuvé par la délibération n°2016/275 du Conseil de Bordeaux Métropole du 27 mai 2016,

VU l'avenant n°1 approuvé par la délibération n°2016/387du Conseil de Bordeaux Métropole du 8 juillet 2016,

VU le protocole transactionnel n°2 approuvé par la délibération n°2016/748 du Conseil de Bordeaux Métropole du 16 décembre 2016,

VU l'avenant n°2 approuvé par la délibération n°2016/751 du Conseil de Bordeaux Métropole du 16 décembre 2016,

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT QU'il convient, en conséquence des différents évènements rappelés ci-dessus au rapport, de modifier, par un avenant n°3, le contrat de délégation de service public des transports urbains et du service pour personnes à mobilité réduite du 19 novembre 2014 unissant Bordeaux Métropole à Keolis Bordeaux Métropole

DECIDE

Article 1 : d'adopter le projet d'avenant n°3 à la convention de délégation du service public des transports urbains du 19 novembre 2014 et ses annexes.

Article 2 : d'autoriser Monsieur le Président à signer l'avenant n°3 de la convention conclue le 19 novembre 2014 avec la société Keolis Bordeaux Métropole relative à l'exploitation des transports urbains (tramway, bus, Batcub, Vcub et transport à la demande pour les personnes à mobilité réduite).

Article 3 : de prendre en compte l'impact financier 2016 du présent avenant dans l'arrêté des comptes 2016.

Article 4 : de prendre en compte l'impact financier 2017-2021 sur les exercices budgétaires correspondants du budget annexe Transport, en dépenses, au chapitre 011, article 604 et en recette, au chapitre 70, article 7061.

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

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 7 juillet 2017

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **11 JUILLET 2017** **PUBLIÉ LE :** **11 JUILLET 2017**	Pour expédition conforme, le Président, Monsieur Alain JUPPE