

	EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE	<i>Délibération</i>
	Séance publique du 6 juillet 2018	N° 2018-363

Convocation du 29 juin 2018

Aujourd'hui vendredi 6 juillet 2018 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, Mme Dominique IRIART, M. Christophe DUPRAT, Mme Virginie CALMELS, Mme Christine BOST, M. Patrick BOBET, M. Jean-François EGRON, M. Franck RAYNAL, M. Jacques MANGON, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, Mme Anne-Lise JACQUET, Mme Claude MELLIER, M. Michel DUCHENE, Mme Brigitte TERRAZA, M. Jean TOUZEAU, Mme Anne WALRYCK, M. Dominique ALCALA, M. Max COLES, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, M. Michel HERITIE, Mme Andréa KISS, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, M. Kévin SUBRENAT, M. Alain TURBY, M. Jean-Pierre TURON, M. Michel VERNEJOUL, Mme Josiane ZAMBON, Mme Emmanuelle AJON, Mme Cécile BARRIERE, Mme Léna BEAULIEU, Mme Maribel BERNARD, Mme Odile BLEIN, M. Jacques BOUTEYRE, Mme Anne BREZILLON, M. Nicolas BRUGERE, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, M. Didier CAZABONNE, Mme Chantal CHABBAT, M. Gérard CHAUSSET, Mme Solène CHAZAL-COUCAUD, Mme Brigitte COLLET, Mme Emmanuelle CUNY, M. Jean-Louis DAVID, M. Yohan DAVID, Mme Nathalie DELATTRE, M. Stéphan DELAUX, M. Arnaud DELLU, Mme Laurence DESSERTINE, M. Gérard DUBOS, Mme Michèle FAORO, M. Vincent FELTESSE, M. Jean-Claude FEUGAS, M. Nicolas FLORIAN, Mme Florence FORZY-RAFFARD, Mme Magali FRONZES, M. Guillaume GARRIGUES, M. Max GUICHARD, M. Jacques GUICHOUX, M. Jean-Pierre GUYOMARC'H, M. Daniel HICKEL, M. Pierre HURMIC, M. François JAY, M. Franck JOANDET, M. Bernard JUNCA, M. Pierre LOTHAIRE, M. Eric MARTIN, M. Pierre De Gaétan NJIKAM MOULIOM, M. Jacques PADIE, Mme Christine PEYRE, Mme Arielle PIAZZA, Mme Dominique POUSTYNNIKOFF, M. Benoît RAUTUREAU, Mme Marie RECALDE, M. Fabien ROBERT, Mme Karine ROUX-LABAT, M. Alain SILVESTRE, M. Serge TOURNERIE, M. Thierry TRIJOLET, Mme Marie-Hélène VILLANOVE.

EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION:

M. Michel LABARDIN à M. Christophe DUPRAT
Mme Agnès VERSEPUY à M. Kévin SUBRENAT
Mme Véronique FERREIRA à Mme Béatrice DE FRANÇOIS
M. Erick AOUIZERATE à Mme Magali FRONZES
M. Jean-Jacques BONNIN à Mme Dominique IRIART
Mme Isabelle BOUDINEAU à M. Michel VERNEJOUL
M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE à Mme Brigitte TERRAZA
Mme Marie-Christine BOUTHEAU à Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE
M. Alain CAZABONNE à Mme Anne-Lise JACQUET
Mme Anne-Marie CAZALET à M. Nicolas FLORIAN
Mme Michèle DELAUNAY à Mme Emmanuelle AJON
M. Marik FETOUH à M. Fabien ROBERT
M. Philippe FRAILE MARTIN à Mme Florence FORZY-RAFFARD
Mme Martine JARDINE à M. Arnaud DELLU
Mme Conchita LACUEY à M. Jean-Jacques PUYOBRAU
M. Bernard LE ROUX à M. Thierry TRIJOLET
Mme Anne-Marie LEMAIRE à Mme Chantal CHABBAT
Mme Zeineb LOUNICI à Mme Dominique POUSTYNNIKOFF
Mme Emilie MACERON-CAZENAVE à Mme Karine ROUX-LABAT
M. Thierry MILLET à Mme Christine PEYRE
Mme Gladys THIEBAULT à M. Benoît RAUTUREAU
Mme Anne-Marie TOURNEPICHE à M. Gérard DUBOS
Mme Elisabeth TOUTON à Mme Marie-Hélène VILLANOVE

EXCUSE(S) :

Monsieur Patrick PUJOL, Monsieur Michel POIGNONEC.

PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :

Mme Christine BOST à M. Jean François EGRON jusqu'à 10h35
Mme Virginie CALMELS à M. Daniel HICKEL à partir de 11h30 et jusqu'à 13h00
M. Didier CAZABONNE à M. Dominique ALCALA à partir de 12h20
Mme Solène CHAZAL à Mme Emmanuelle CUNY à partir d 12h40
Mme Nathalie DELATTRE à M. Yohan DAVID à partir de 11h30
M. Arnaud DELLU à Mme Michèle FAORO à partir de 12h30
M. Jacques GUICHOUX à M. Serge TOURNERIE à partir 12h55
M. Jean Pierre GUYOMARC'H à Mme Brigitte COLLET à partir de 12h40
M. Bernard JUNCA à M. Patrick BOBET à partir de 11h50
Mme Andréa KISS à M. Jean Pierre TURON à partir de 12h30
Mme Marie RECALDE à M. Alain ANZIANI à partir de 12h00
M. Clément ROSSIGNOL-PUECH à M. Franck JOANDET à partir de 12h55
M. Alain SILVESTRE à Mme Cécile BARRIERE à partir de 11h40
M. Jean TOUZEAU à M. Michel HERITIE à partir de 12h00

EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

M. Gérard CHAUSSET à partir de 12h35

LA SEANCE EST OUVERTE

	Conseil du 6 juillet 2018	<i>Délibération</i>
	Direction générale Mobilité Direction du réseau transports urbains	N° 2018-363

Réseau de transports urbains - Délégation de service publics - Avenant 5 - 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 a approuvé le choix de la société Keolis pour assurer la gestion des transports urbains.

La société dédiée, Keolis Bordeaux Métropole, est 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 1^{er} janvier 2015.

Le délégataire assure l'exploitation du réseau multimodal TBM (Transports Bordeaux Métropole) 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 obligations de 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 2016, prenant en compte les impacts techniques et financiers du décalage d'exploitation des extensions des lignes de tramway de la phase III et des dysfonctionnements liés aux nouvelles infrastructures, pour un montant de 286 K€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, sans prise en compte de leur impact financier dans ledit avenant.

L'avenant n°3 approuvé par délibération n°2017-412 en date du 7 juillet 2017 et signé le 20 juillet 2017, prenant en compte des évolutions annoncées au contrat initial mais non évaluées financièrement (travaux de la ligne D, extension de la ligne C vers Blanquefort, périmètre et calendrier de l'exploitation des parcs relais, périmètre du système d'information), des évolutions annoncées dans les avenants précédents (mise en service du dépôt provisoire de Bastide Niel, changement de marque du réseau, dysfonctionnements des infrastructures et de la signalisation ferroviaire de la Phase III) ainsi que d'autres évolutions du service

(périmètre des contrats publicitaires, du service de locations de vélos V³ notamment), pour un montant de 33M€₂₀₁₃ sur la durée du contrat.

L'avenant n°4 approuvé par délibération n°2017-761 en date du 22 décembre 2017 et signé le 26 janvier 2018 avec pour objet d'adapter les modalités de remplacement des autobus sinistrés prévues au contrat, sans 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 eu 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 un montant de 803 K€₂₀₁₃.
- **le protocole transactionnel n°2** approuvé par délibération n°2016/748 en date du 16 décembre 2016, ayant eu pour objet la compensation des surcoûts dans le cadre de l'Euro 2016, des travaux de remplacements des rails APS sur le cours du XXX juillet et des prestations de maintenance du système APS non réalisées dans le cadre du marché Alstom, pour un montant de 1,85 M€₂₀₁₃.

L'avenant n°5, objet de la présente délibération, a pour objet de considérer les différents impacts liés :

1- Aux évolutions annoncées au contrat initial et/ou dans les avenants précédents :

- décalage de la mise en service de la ligne D du tramway,
- décalage de la mise en service de l'extension de la ligne C vers Villenave d'Ornon,
- évolution du calendrier de l'exploitation des parcs relais,
- dysfonctionnements des infrastructures et de la signalisation ferroviaire (Phase III) sur 2017,
- évolutions réglementaires et légales,
- prolongation de l'expérimentation des taux de contrôles,
- mise à jour de l'article 58.2 sur les pénalités liées aux enquêtes de satisfaction.

2- Aux évolutions d'offres justifiant d'un ajustement financier et/ou techniques du contrat :

- impacts des réunions sectorielles 2017 et autres adaptations du réseau,
- évolutions de l'offre liée aux services spéciaux et de la desserte Arena,
- évolutions de l'exploitation des locaux vélos,
 - adaptation du système de location de distributeurs de monnaie
- service V3 : acquisition et la mise en service de vélos électriques,
- mesures sur la circulation automobile et révision des engagements de recettes,
 - publicité à caractère commercial,

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

En termes d'impacts financiers, l'avenant n°5 génère un ajustement du forfait de charges de +2 097 294€₂₀₁₃ et un ajustement des objectifs de + 3 703 151€₂₀₁₃ pour les recettes tarifaires et +116 667€₂₀₁₃ pour les recettes de publicité.

En termes de fréquentation, l'avenant n°5 génère un ajustement de + 6 305 127 voyages comptables et + 5 268 837 validations.

L'ensemble de ces ajustements a été opéré sur la base de dossiers justificatifs produits par le délégataire puis analysés par les services de la Direction générale Mobilités pour s'assurer de l'exactitude des impacts identifiés et de la conformité des méthodes de calcul utilisées.

ARTICLE I - Evolutions annoncées au contrat initial et/ou dans les avenants précédents

I.1 / Décalage de la mise en service de la ligne D du tramway

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.

Suite à une interruption du projet de réalisation de la ligne D en raison d'une procédure juridique, le chantier n'a pu se dérouler selon le planning prévisionnel acté dans le contrat de DSP.

Ainsi, la date de mise en service au public de la ligne D est prévue pour le 1^{er} janvier 2020, contre le 1^{er} décembre 2017 initialement.

Ce décalage impacte l'économie contractuelle et nécessite la mise à jour des coûts et des engagements de recettes associés. Ces ajustements sont effectués conformément à l'article 10.4 du contrat qui prévoit que « l'impact financier d'un éventuel décalage sera évalué selon les modalités de modifications de longue durée et ajusté au prorata de leur date de mise en service » c'est-à-dire « sur la base d'un prorata de kilomètres pour les coûts variables et temporis pour les coûts fixes », étant précisé que les coûts de pré-exploitation sont intégrés dans l'économie contractuelle.

A partir de la mise en service effective, il conviendra de régulariser les impacts techniques et financiers sur les années résiduelles du contrat (2020-2022) par rapport à ce qui était prévu sur cette période dans le contrat initial, l'avenant n°5 prenant uniquement en compte l'effet du décalage calendaire.

A - Les impacts financiers

- **Les coûts de pré-exploitation**

Les coûts de pré-exploitation de la ligne D du tramway ont été évalués comme représentant 74,8% des 3 951 139 €₂₀₁₃ de charges de pré-exploitation, soit un montant global de 2 956 023 €₂₀₁₃, affecté sur 2018-2019 et financé, comme prévu, par le solde de l'enveloppe contractuelle dédiée de 3 250 794 €₂₀₁₃.

- **Les coûts d'exploitation et les impacts sur les engagements de recettes tarifaires**

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

€ HT - valeur 2013	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Forfaits de charges	-261 309	-3 321 491	-3 682 605	0	0	0	-7 265 405
Recettes tarifaires	-87 724	-1 145 956	-1 562 235	-663 884	-495 632	-310 677	-4 266 108

L'impact total du décalage de calendrier de la ligne D est de - 7 265 405 €₂₀₁₃ sur le forfait de charges de référence et de - 4 266 108 €₂₀₁₃ sur les objectifs de recettes tarifaires.

- **Les impacts sur la fréquentation**

En termes de fréquentation, le nombre de voyages comptables et de validations de 2017 à 2022 sont diminués respectivement de - 7 795 799 voyages comptables et - 6 372 392 validations, ces impacts se répartissent comme suit :

Fréquentation TBM	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Voyages comptables	-171 436	-2 174 490	-2 878 103	-1 187 416	-860 622	-523 731	-7 795 799
Validations	-134 052	-1 745 346	-2 348 516	-981 796	-720 095	-442 586	-6 372 392

B. La déviation des autobus sur Le Bouscat et la mise en place d'une navette

Les travaux de la ligne D sur la commune du **Bouscat** pénalisant fortement l'activité commerciale de la **Barrière du Médoc et de l'avenue de la Libération au Bouscat**, Bordeaux Métropole et le délégataire ont décidé de mettre en place **une navette dite « Navette travaux Barrière du Médoc »**, cette dernière circule depuis le 2 mai 2017.

L'exploitation de cette navette a été confiée à un sous-traitant du délégataire, elle restera effective jusqu'au 31 décembre 2019, date de fin supposée des travaux de la ligne D.

A cet effet, il convient de prendre en compte de 2017 à 2019, les coûts d'affrètement évalués à + 496 114 €₂₀₁₃, et l'impact sur les recettes tarifaires évaluées à +22 067 €₂₀₁₃. Ces impacts se déclinent comme suit :

€ HT - valeur 2013	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Coûts d'affrètement	124 028	186 043	186 043	-	-	-	496 114
Recettes tarifaires	5 250	8 284	8 533	-	-	-	22 067

I.2 / Décalage de la mise en service de l'extension de la ligne C vers Villenave d'Ornon

En date du 6 novembre 2009 (délibération n°2009 - 0708), le Conseil de la Métropole a validé le développement du réseau de transports TBM (Transports Bordeaux Métropole) avec, entre autres, l'extension de la ligne C du tramway vers la commune de Villenave d'Ornon extra-rocade.

Au regard de l'avancée des travaux, la mise en service de cette extension est prévue au 1^{er} janvier 2019 au lieu du 1^{er} janvier 2018, tel que prévu dans le contrat de DSP à l'annexe 1.2.1, soit une année de décalage, ce qui impacte l'économie contractuelle.

A - Les impacts financiers

- **Les coûts de pré-exploitation**

L'extension de la ligne C vers Villenave d'Ornon a été évaluée comme représentant 7,5% des 3 951 139 €₂₀₁₃ de charges de pré-exploitation, soit un montant total de 294 771 €₂₀₁₃, dont 98 257 €₂₀₁₃ sur 2017 et 196 514 €₂₀₁₃ sur 2018..

Comme prévu contractuellement, cet impact est intégralement absorbé par le solde de l'enveloppe contractuelle des coûts de pré-exploitation qui devient donc nul après intégration des projets des lignes C et D.

- **Les coûts d'exploitation et les impacts sur les recettes tarifaires**

Compte tenu de ce décalage, il convient de modifier le forfait de charges de l'année 2018 du montant correspondant aux coûts d'exploitation non réalisés (frais de conduite et frais kilométriques et les impacts sur les recettes commerciales).

€ HT - valeur 2013	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Forfait de charges	-	- 423 104	-	-	-	-	- 423 104
Recettes tarifaires	0	-78 752	-33 032	-25 905	-18 051	-9 429	-165 169

Ainsi, l'impact total sur le forfait de charges 2018 est de - 423 104 €₂₀₁₃ et celui sur les objectifs de recettes tarifaires est de - 165 169 €₂₀₁₃ de 2017 à 2022.

B - Les impacts sur la fréquentation

En termes de fréquentation, le nombre de voyages comptables et de validations de 2017 à 2022 sont diminués respectivement de - 303 862 voyages comptables et - 247 569 validations, ces impacts se répartissent comme suit :

Fréquentation TBM	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Validations	0	-119 943	-49 658	-38 311	-26 225	-13 432	-247 569
Voyages comptables	0	-149 434	-60 855	-46 334	-31 343	-15 895	-303 862

I.3 / Evolution du calendrier de l'exploitation des parcs relais

Dans le cadre de l'annexe 30.1 de l'avenant n°3, l'économie contractuelle se basait sur :

- l'hypothèse d'une fermeture au 31/12/2018 du parc relais de « Stalingrad »,
- l'identification de dates prévisionnelles d'ouverture du parc relais « Cité des Métiers » sur la ligne B au 1^{er} juin 2017 et du parc relais « Quarante Journaux » au 1^{er} septembre 2017 sur la ligne C,
- tandis que le parc relais « Villenave d'Ornon » sur la ligne C n'était pas intégré à l'économie contractuelle.

Au regard du décalage de calendrier d'ouverture ou de fermeture, il convient d'ajuster les impacts de ces décalages tant sur le forfait de charges de référence que sur les engagements de recettes pour tenir compte de :

- la fermeture de « Stalingrad » repoussée au 31 décembre 2020,
- des nouvelles modifications du calendrier pour les parcs « Cité des Métiers » et « Quarante journaux » dont les ouvertures sont prévues respectivement au 1er janvier 2019 et au 1^{er} septembre 2018,
- l'ouverture du parc relais de « Villenave d'Ornon » prévue au 1^{er} janvier 2019.

Au regard du contexte décrit ci-dessus, il convient de prendre en compte de 2017 à 2022 les impacts sur le forfait de charges d'un montant cumulé de 511 786€₂₀₁₃ ainsi que l'impact sur les recettes tarifaires de 302 411€₂₀₁₃ réparti comme suit :

Montants € ₂₀₁₃	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Impacts forfait de charges			- 93 780	- 153 238	251 058	222 217	142 824	142 706	511 786
Impacts recettes TBM			- 21 670	- 33 781	95 736	107 736	71 994	82 396	302 411

S'agissant de la fréquentation, l'impact 2017-2022 est de + 526 509 sur les voyages comptables et + 440 643 sur les validations.

Fréquentation	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Impact voyages comptables	-	-	- 42 350	- 64 097	176 359	192 683	125 009	138 904	526 509
Impact validations			-33 115	-51 447	143 908	159 317	104 597	117 383	440 643

I.4 / Dysfonctionnements des infrastructures et de la signalisation ferroviaire (Phase III) sur 2017

La mise en service des extensions des trois lignes de tramway et des services partiels associés s'est développée du 24 janvier au 20 juin 2015. Cependant, des dysfonctionnements de la Signalisation ferroviaire (SF), avec pour conséquences la mise en œuvre de renforts pour l'exploitation et la maintenance et l'augmentation de la réserve de conducteurs, engendrent des surcoûts d'exploitation pour le délégataire.

Au cours de l'année 2017, des dysfonctionnements ont été enregistrés par le délégataire, qui a mis en œuvre les dispositions nécessaires. En effet, il a été dénombré 380 interventions, mobilisant ainsi l'encadrement de l'exploitation, les équipes de maintenance soit en journée soit en astreinte et une réorganisation des heures de conduite des conducteurs.

Afin de garantir l'organisation du PCC Tramway (Poste central de coordination), les postes de technicien « Back Office » et d'opérateur principal ont été maintenus sur 2017.

Au regard des différentes conséquences techniques liés aux dysfonctionnements de la signalisation ferroviaire, l'impact économique total pour l'année 2017 est de + 665 789 €₂₀₁₃ H.T. soit 220 000 €₂₀₁₃ H.T. pour l'organisation du PCC et 445 789 €₂₀₁₃ H.T. de surcoûts d'exploitation.

I.5 / Evolutions réglementaires et légales

Conformément à l'article 53 du contrat « révision des conditions économiques et techniques du contrat », il convient de régulariser les nouvelles évolutions réglementaires, telles que décrit ci-après.

I.5.1 - Evolution des cotisations du délégataire

Le 20 avril 2016, les partenaires sociaux des professions du transport ont conclu un accord modernisant le régime d'inaptitude à la conduite, applicable à l'ensemble des entreprises concernées, à effet du 1^{er} janvier 2017, **instituant une garantie spécifique pour les conducteurs qui perdent, pour raisons médicales, l'emploi de conduite de véhicules.**

Les entreprises entrant dans le champ d'application de cet accord, bénéficient, par ailleurs, de la garantie d'une exonération des charges sociales et fiscales, compte tenu notamment de la disparition de tout critère lié à l'âge ou d'ancienneté.

Ainsi à compter du 1^{er} janvier 2017, les évolutions se répartissent à hauteur de 60% minimum à la charge de l'employeur et 40% maximum à la charge du salarié.

Au titre de la part « employeur » du délégataire, les nouvelles cotisations se déterminent comme suit :

- taux de cotisation « CARCEPT »¹ : de 0,25% à 0,35%,
- taux de cotisation « IPRIAC »² : de 0,15% à 0,21%.

A cet effet, dès 2017, il sera procédé aux ajustements des coûts complémentaires associés dans le cadre des arrêtés des comptes annuels qui s'élèvent à 113 535€₂₀₁₇ pour l'exercice 2017

I.5.2 - Les exigences européennes sur les données à caractère personnel

Conformément aux articles 9.2, 14.3.4 et 14.8.1, le délégataire s'engage à respecter l'ensemble des dispositions légales et réglementaires en vigueur en matière de protection de la vie privée, traitement de données personnelles, respect des libertés individuelles. Au vu des évolutions réglementaires européennes sur la gouvernance des données à caractère personnel, il convient de compléter l'article 14.8.1 des dispositions relatives au règlement européen sur la protection des données (RGPD - Règlement général sur la protection des données) applicable à partir du 25 mai 2018 à l'ensemble de l'Union européenne.

Ce règlement renforce les droits des résidents européens sur leurs données et responsabilise l'ensemble des acteurs traitant ces données (responsables de traitement et sous-traitants) qu'ils soient ou non établis au sein de l'Union européenne.

Le règlement impose des obligations spécifiques aux responsables des traitements dont la responsabilité est susceptible d'être engagée en cas de manquement.

1 Caisse autonome de retraite complémentaire et de prévoyance du transport

2 Institution de prévoyance d'inaptitude à la conduite

Dans le cadre de l'exécution du présent contrat de délégation, la qualité de responsable des traitements est partagée entre le délégant et le délégataire qui sont considérés comme responsables de traitement conjoints.

Le délégataire s'engage à se mettre en conformité avec toutes les obligations qui s'imposent à lui au titre du RGPD et à collaborer pleinement avec le délégant sur ce sujet.

La liste des traitements relevant de l'application du RGPD étant par nature amené à évoluer durant l'exécution du contrat de délégation, la gouvernance partagée du SI (Système d'information) visée à l'article 14 de la DSP doit inclure la gestion des traitements soumis au RGPD.

I.6 / La prolongation de l'expérimentation des taux de contrôles

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. L'hypothèse retenue a été de renforcer les contrôles sur le réseau de tramway, en particulier en centre-ville afin de chercher à réduire la fraude sur « les petits parcours » telle que démontrée par les différentes enquêtes annuelles.

En réponse, une première expérimentation a été menée 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.

Au vu des premiers résultats et en particulier d'une diminution de la non validation tant sur le réseau de bus que sur le réseau de tramway, il est proposé de prolonger cette expérimentation jusqu'au 31 août 2018 selon les mêmes conditions :

- maintien du taux de contrôles annuel de 4% sur les années 2017 et 2018 pour le calcul de l'intéressement éventuel aux recettes liées aux infractions,
- neutralisation des taux de contrôles contractuels des différents réseaux (O2 à O6) 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 des exercices 2017 et 2018.

Le maintien du taux annuel pour le calcul de l'intéressement et les deux neutralisations seront pris en compte dans les arrêtés de comptes 2017 et 2018.

Au regard du bilan complet de cette expérimentation il sera proposé, le cas échéant, de maintenir et de valider les nouveaux taux en lieu et place des taux initiaux.

I.7 / Mise à jour de l'article 58.2 sur les pénalités liées aux enquêtes satisfaction

L'article 9.11.2 de la convention mentionne, l'organisation d'une enquête annuelle de satisfaction menée par le délégant, précisant que si l'indice de satisfaction, déterminé sur l'année en cours présente un écart de 2 points minimum par rapport à l'indice mesuré sur l'année précédente, une pénalité sera appliquée selon les dispositions de l'article 58.2 - Liste des pénalités.

Toutefois, l'article 58.2 ne fait pas mention des conditions d'application d'une éventuelle pénalité pour dégradation de deux points des taux de satisfaction du réseau TBM et Mobibus. A cet effet, il est proposé de compléter cet article, par la rédaction de deux nouveaux paragraphes définissant les modalités de calcul des pénalités pour le réseau TBM et Mobibus.

Conformément aux dispositions initiales de l'article 58.2, le montant de la pénalité (P) est fixé à trois cents euros hors taxe par jour (300 €₂₀₁₃ H.T.).10 ou 30 points de pénalités seront appliqués au délégataire, respectivement pour le réseau TBM et Mobibus, en fonction de l'écart de point constaté.

ARTICLE II - Evolutions d'offres justifiant d'un ajustement financier et/ou techniques du contrat

II.1 / Impacts des réunions sectorielles 2017 et autres adaptations du réseau

En partenariat avec les communes et le délégataire, les réunions sectorielles annuelles ont pour objectif de dresser un bilan sur l'exploitation du réseau à l'année n et d'étudier les adaptations possibles (renforts ou réductions de l'offre, modifications d'itinéraires, adaptations des fréquences en heures creuses ou heures de pointe).

Pour l'année 2017, de nouvelles 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.

A celles-ci s'ajoutent des demandes complémentaires d'adaptations du réseau pour 2017 et 2018 qu'il convient également d'intégrer.

Sur la durée du contrat, les adaptations du réseau de bus et tram issues de réunions sectorielles et des demandes d'adaptations génèrent les impacts techniques et financiers suivants :

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Impacts	Forfaits de charges € H.T. valeur 2013			467 808	1 605 600	1 637 587	1 636 277	1 633 472	1 633 923	8 614 666
	Recettes € H.T. valeur 2013			131 723	604 766	624 482	643 235	662 563	681 867	3 348 638
	Kilomètres			105 145	367 698	367 698	367 698	367 698	367 698	1 943 637
	Validations			201 288	921 087	938 788	951 259	962 626	971 378	4 946 427
	Voyages comptables			257 423	1 147 563	1 150 483	1 150 483	1 150 483	1 149 473	6 005 909

De 2017 à 2022, l'impact sur le forfait de charges est de + 8 614 666 €₂₀₁₃ et l'impact en termes d'objectifs de recettes tarifaires est de + 3 348 638 €₂₀₁₃.

II.2 / Les évolutions de l'offre liée aux services spéciaux et la desserte de l'Arena

La Métropole bordelaise s'est dotée d'une salle « Bordeaux Métropole Arena », située dans la ZAC (Zone d'aménagement concerté) des Quais de Floirac, destinée à accueillir des spectacles culturels, de variété et sportifs.

Par délibération n°2017-411 du 7 juillet 2017, il a été décidé de mettre en place une navette bus afin de desservir la salle Arena lors des événements occasionnels sur ce site et répondre ainsi aux besoins de l'offre.

Au vu du nombre prévisionnel de spectacles pour l'année 2018 (66 événements) et avec une hypothèse de montée en puissance progressive du nombre d'événements, il est proposé :

- d'une part, de considérer une référence maximale de 110 spectacles par an pour un total de 38 932 kilomètres parcourus,
- et d'autre part, que cette desserte s'intègre dans la liste des services spéciaux au titre de l'évènement dit « autres autobus », définis à l'annexe 1.2 et valorisés à l'annexe 30 du contrat de DSP.

Cette ligne « autres autobus » prévoit une offre de 50 000 kilomètres et un nombre d'heures annuelles de 4 461 heures, valorisés à 229 040 €₂₀₁₃, soit une enveloppe suffisante pour absorber l'impact de la desserte Arena, évaluée comme suit :

Enveloppe Bus - Services spéciaux (annexe 30)	Nombre	Coût unitaire	Impact forfait de charges en € H.T. valeur 2013
kilomètres annuels	50 000	1,07	53 500
Arena - heures conducteurs annuelles (sans majoration)	4 461	39,35	175 540
Total enveloppe Bus - Services spéciaux (annexe 30)			229 040
DONT desserte Arena			
Arena - kilomètres annuels	38 932	1,07	41 657
Arena - heures conducteurs annuelles (sans majoration)	4 153	39,35	163 435
Total Arena			205 092

Sur la base des 110 spectacles attendus, la desserte Arena est donc valorisée à 205 092 €₂₀₁₃ et absorbée par l'enveloppe « autre autobus » de 50 000 kilomètres prévue au contrat (valeur 229 045€₂₀₁₃).

Conformément à l'article 48.1 du contrat, à chaque arrêté des comptes annuels, le forfait de charges sera corrigé automatiquement de tout écart positif ou négatif observé par rapport à la prévision indexée sur les services spéciaux.

II.3 / Evolution de l'exploitation des locaux vélos

A - Non réalisation des box vélos initialement prévus

Dans le cadre du Plan pluriannuel d'investissement (PPI) du délégataire, l'annexe 1.5 du contrat prévoit l'acquisition de 5 box fermés par an de 2015 à 2020 pour une valeur de 316 366 €₂₀₁₃, soit une enveloppe de 1 581 828 €₂₀₁₃.

Compte tenu de l'évolution des besoins en matière de politique cyclable et dans la continuité des dispositions de l'avenant n°3, le délégant demande au délégataire de ne pas réaliser ces acquisitions et de substituer ces opérations par d'autres investissements qui devront être approuvés, au préalable, par le délégant, conformément à l'article 24 du contrat.

€ HT - valeur 2013	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Total des coûts	-45 587	-79 777	-113 967	-148 157	-170 950	-170 950	-729 387

Parmi les opérations de substitution à la non réalisation des box vélos, celles proposées sont les suivantes :

- l'augmentation capacitaire du local vélos Domercq et la mise en service du local vélo sur Belcier autour de la gare Saint-Jean (Bordeaux centre),
- l'acquisition et la mise en service de vélos V³ électriques (Cf. Chapitre II.5).

Ces 2 actions concourent à la promotion de la pratique du vélo.

B - Evolution du local « Saint-Jean / Domercq »

Ce parc de stationnement, situé rue Domercq, vidéo-surveillé, est ouvert aux abonnés V³ (abonnements annuels souscrits ou renouvelés avant le 1^{er} juillet 2017, jusqu'à leur prochain renouvellement) et aux titulaires d'un titre "Parc vélo Saint-Jean" pour stationner leurs vélos personnels, 24 heures sur 24, et 7 jours sur 7.

Avec une saturation de sa fréquentation et l'arrivée de la LGV (Ligne à grande vitesse), il devenait nécessaire de réaménager ce local afin d'agrandir sa capacité et de proposer une offre plus conséquente de stationnement sécurisé aux abords de la gare. A ce jour, ce parc met à disposition 357 places après agrandissement.

Les travaux d'agrandissement ont été réalisés par KBM dès la rentrée 2017, pour un montant de 175 221 €₂₀₁₃ avec une ouverture au public le 20 octobre 2017.

Au titre de l'exploitation, il convient également de prendre en compte les coûts afférents à ces nouveaux biens, évalués à 49 133 €₂₀₁₈ sur 2018 à 2022, soit 47 643 €₂₀₁₃, et absorbés par l'enveloppe initialement prévue pour l'exploitation des box vélos non réalisés.

L'impact financier de cette opération est donc contractuellement neutre car elle se fait en substitution d'autres opérations.

C - Mise en service du local « Saint-Jean / Belcier »

Dans le cadre de la future exploitation du local vélos de Saint-Jean / Belcier, une convention d'occupation domaniale sera signée entre Bordeaux Métropole et la SNCF Gares et Connexions (Société nationale des chemins de fer français), permettant ainsi au délégataire d'en assurer la gestion et la maintenance dès son ouverture aux usagers.

Le Parc vélo est situé dans le hall n°3 de la gare Saint-Jean et propose une capacité de 364 places de stationnement selon les mêmes conditions d'utilisation que le local Saint-Jean / Domercq.

Pour cela, après autorisation préalable du délégant, des travaux devront être réalisés par le délégataire pour équiper ce local d'une borne d'accès ainsi qu'un développement informatique associé pour le système de comptage et des casiers de recharge.

Le montant de ces investissements est de 70 400 €₂₀₁₈ soit 68 253 €₂₀₁₃ ; ils seront financés en substitution des opérations prévues sur l'acquisition de box vélos inscrit au Plan pluriannuel d'investissements (PPI) du délégataire

Au titre de sa mise en service, il convient également de prendre en compte les coûts afférents à son exploitation qui s'élèvent à 129 024 €₂₀₁₈ soit 125 089 €₂₀₁₃ de 2017 à 2022 et sont absorbés par l'enveloppe initialement prévue pour l'exploitation des box vélos non réalisés.

L'impact financier de cette opération est donc contractuellement neutre car elle se fait en substitution d'autres opérations.

D - Les impacts financiers

Dans ce cadre et conformément aux dispositions de l'annexe 30.1 après prise en compte de l'enveloppe dédiée aux box vélos, les ajustements du forfait de charges et des engagements de recettes tarifaires sont :

Montants H.T. € ₂₀₁₃	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Impacts charges des box vélos	-45 587	-79 777	-113 967	-148 157	-170 950	-170 950	-729 387
Impacts charges local "Domercq"	1 838	5 830	9 994	9 994	9 994	9 994	47 642
Impacts charges local "Belcier"	0	19 305	26 446	26 446	26 446	26 446	125 089
Impacts nets	-43 749	-54 642	-77 527	-111 717	-134 510	-134 510	-556 656

€ HT - valeur 2013	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Recettes tarifaires	206	5 389	14 294	16 059	17 937	18 475	72 360

De 2017 à 2022, l'impact total sur le forfait de charges est de -556 656 €₂₀₁₃ H.T., l'impact total sur l'engagement de recettes tarifaires s'élève à + 72 360 €₂₀₁₃ H.T.

II.4 / Adaptation du système de location de distributeurs de monnaie

Dans le cadre d'un contrat de location conclu en 2014 par le précédent exploitant, à la demande de la Métropole, et transféré au nouveau délégataire tel que demandé par la Métropole dans sa consultation, Keolis

Bordeaux Métropole loue auprès de son prestataire six automates « Darac » permettant aux conducteurs de déposer leurs recettes et « d'acheter » des titres de transport 1 voyage pour réapprovisionner leur dotation.

L'échéance de ce contrat de location est fixée au 31 décembre 2019. Cependant, il apparaît nécessaire d'adapter certaines modalités de ce contrat aux besoins monétaires actuels compte tenu des évolutions tarifaires et du retard de mise en place de la nouvelle billettique.

En effet, l'évolution des ventes de titres à bord des autobus (2 titres vendus à bord à l'occasion du déploiement du BSC (Billet sans contact)) et le changement de tarif du tickarte 1 voyage au 1^{er} août 2017 nécessitent davantage de stock de monnaie et de titres pour les conducteurs de bus, actuellement en difficultés pour rendre la monnaie aux usagers ou vendre des titres à bord. La billettique actuelle ne dispose pas des fonctionnalités suffisantes pour répondre à ces nouveaux besoins.

Il est donc proposé de renforcer le nombre de passages du prestataire pour assurer la disponibilité suffisante de monnaie et de titres de transports : d'une fois par semaine et par Darac à cinq passages par semaine et par Darac, pour un coût total de 108 206€₂₀₁₃. Les parties conviennent de partager le financement de cette prestation, chacune en prenant en charges 50%. Pour l'année 2018 et 2019, la prise en charge de Bordeaux Métropole et l'impact sur le forfait de charges annuel se répartissent comme suit :

Montants € ₂₀₁₃	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Impact forfait de charges	0	18 034	36 069	0	0	0	54 103

II.5 / Service V3 : acquisition et mise en service de vélos électriques

Suite à son succès, depuis 2010, le service V³ s'est développé avec l'implantation de nouvelles stations et l'extension de stations existantes tel que prévu par les dispositions contractuelles de l'annexe 1.5.

Toutefois, pour proposer une offre qui réponde aux demandes liées notamment au vélo électrique, le délégataire a soumis à Bordeaux Métropole, une proposition technique et financière de déploiement de V³ équipés d'une assistance électrique.

Le développement du service concernerait environ la moitié du parc de V³.

Ces vélos pré-équipés d'une assistance électrique, sont alimentés par une batterie portative dont l'autonomie est estimée à 10 kilomètres. Ces vélos peuvent être utilisés également sans cet équipement en tant que V³ « classique ». Ce nouveau matériel sera intégré au service, sans besoin d'aménagement des stations existantes.

L'offre des V³ électriques sera disponible pour les seuls abonnés annuels au service moyennant une participation financière à la location de la batterie et du chargeur, qui sera perçue par le délégataire, entrera dans les recettes annexes du service et sera intégralement reversée au délégant.

Au regard de cette proposition et d'après analyse de celle-ci, il est proposé d'acter les principes de ce développement et d'autoriser l'achat, sur la fin de l'année 2018, de 1 053 vélos électriques et 2 000 packs chargeur / batterie. Le déploiement des premiers vélos électriques est ainsi prévu pour début 2019.

Le financement de cet investissement (vélos et batteries) sera imputé sur le Plan pluriannuel d'investissement (PPI) du délégataire selon les conditions suivantes :

- arrêt de l'implantation de toutes nouvelles stations V³ dès le début de 2019, sauf celles prévues dans les projets du tramway et du BHNS (Bus à haut niveau de service) ;
- réalisation des trois derniers agrandissements de stations très fréquentées du centre de Bordeaux prévus en 2019.

Une fois les analyses et des discussions finalisées, il sera proposé de conclure les conditions financières de cette évolution du parc de V³ dans un prochain avenant.

II.6 / Les mesures sur la circulation automobile et la révision des engagements de recettes

Bordeaux Métropole soutient activement les actions de régulation des flux automobiles au travers notamment du développement du stationnement payant sur la Métropole, les réductions de vitesse sur les voies sur berge au sud de la Métropole ou encore l'expérimentation de fermeture du pont de pierre.

Ces mesures ont un impact favorable sur le report modal vers les modes doux et vers les transports en commun, induisant un effet positif sur les recettes TBM.

Aussi, au regard de cette situation, les parties conviennent de revaloriser les objectifs de recettes tarifaires TBM en augmentant le montant de celles-ci de 1% par an, sur la période 2018-2022, soit un réajustement cumulé de + 4,38M€.

€ HT - valeur 2013	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Recettes tarifaires	778 564	828 458	878 564	929 676	973 691	4 388 953

II.7 / Publicité à caractère commercial

Le contrat initial prend en compte la publicité à caractère commercial sur les différents supports autorisés par la délégation de service public et l'avenant n°3 a intégré 4 options supplémentaires pour la pose de publicité.

II.7.1 - Ajustement des recettes publicitaires prévues sur les jupes des vélos du service V³

S'agissant de la publicité sur les jupes des V³, il est proposé de ne pas faire de publicité sur les jupes de V³ afin notamment de pouvoir opérer une distinction entre les vélos classiques et les vélos électriques à venir. Les engagements de recettes seront donc revus en conséquence à chaque arrêté des comptes annuels, l'objectif contractuel étant néanmoins maintenu dans le cas où ce support serait de nouveau envisagé pour de la publicité.

II.7.2 - Ajustement des recettes publicitaires sur les panneaux du tramway situés sur les quais

Le règlement local de publicité intercommunale délibéré au Conseil métropolitain du 22 décembre 2017 autorise à nouveau la publicité sur les quais de Bordeaux.

En conséquence, dès 2018, il convient d'ajouter aux engagements de recettes la redevance associée pour les panneaux des stations de tramway situés sur les quais, estimée à 25 000 €.

Les engagements de recettes publicitaires ainsi ajustés sont répartis de la façon suivante :

€ HT - valeur 2013	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Impacts recettes Panneaux tramway	0	16 667	25 000	25 000	25 000	25 000	116 667

ARTICLE III - Récapitulatif des impacts financiers et sur les engagements

Au regard des différents thèmes décrits précédemment, les impacts de l'avenant n°5 sur le forfait de charges annuel de référence et sur les engagements du délégataire se déclinent selon les tableaux récapitulatifs ci-après.

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, pour les ajustements sur les engagements de recettes, il s'agit de montants prévisionnels de pertes ou d'augmentation, qui vont générer sur les années concernées, une évolution de la base de calcul des intéressements financiers auxquelles elles sont liées. Ces montants n'ont pas un impact direct et certain sur le budget annexe Transport.

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

III.1 / Les ajustements des forfaits de charges de référence

En termes de forfait de charges, l'impact total s'élève à + 2 097 294 €₂₀₁₃ sur les six restantes du contrat. Cet impact s'explique majoritairement par le décalage de la mise en service de la ligne D (-7 265 405€) et les coûts liés aux évolutions du réseau TBM suite aux réunions sectorielles (+ 8 614 666€).

Rappel (article 48.1 et annexe 30.1)	2 017	2 018	2 019	2 020	2 021	2 022	Total
Forfaits de charges de référence : Base avenant n°3	217 660 420	219 205 952	221 936 116	218 014 609	217 531 674	214 457 986	
Ajustements € H.T. valeur 2013 suite avenant n°5							
Décalage de la mise en service de la ligne D	- 261 309	- 3 321 491	- 3 682 605	-	-	-	- 7 265 405
Décalage de la mise en service de l'extension de la ligne C sur Villenave d'Ornon	-	- 423 104	-	-	-	-	- 423 104
Coût net de pré-exploitation ligne D et C	- 3 152 537	1 181 855	1 970 682	-	-	-	-
Mise en service de la navette "Le Bouscat"	124 028	186 043	186 043	-	-	-	496 114
Evolution du calendrier de l'exploitation des parcs relais	- 93 780	- 153 238	251 058	222 217	142 824	142 706	511 786
Dysfonctionnements des infrastructures et de la signalisation ferroviaire tramway	665 789						665 789
Impacts des réunions sectorielles 2017	467 808	1 605 600	1 637 587	1 636 277	1 633 472	1 633 923	8 614 666
Evolution de l'exploitation des locaux vélos Gare Saint-Jean	- 43 748	- 54 642	- 77 527	- 111 717	- 134 510	- 134 510	- 556 655
Adaptations du système de location de distributeurs de monnaie "Darac"	-	18 034	36 069	-	-	-	54 103
Total des ajustements	- 2 293 749	- 960 944	321 306	1 746 777	1 641 785	1 642 118	2 097 294
<i>Hors enveloppe des coûts de pré-exploitation ligne D et C</i>	858 788	- 2 142 799	- 1 649 376	1 746 777	1 641 785	1 642 118	2 097 294
Forfaits de charges de référence : Base avenant n°5	215 366 671	218 245 009	222 257 422	219 761 386	219 173 459	216 100 104	

Sur la période 2015-2022, l'impact des évolutions contractuelles, tout avenants et protocoles confondus, s'élève à + 38 236 324€₂₀₁₃, soit + 2,27% du forfait de charges initial de référence, tel que détaillé dans le tableau suivant.

SYNTHESE DES IMPACTS SUR LE FORFAIT DE CHARGES		Cumul euros 2013
Forfait de charges de référence		1 687 322 795
Impact avenant n°1 à 4		33 484 599
	Avenant n°1	285 610
	Avenant n°2	-
	Avenant n°3	33 198 989
	Avenant n°4	-
Impact protocole n°1 et 2		2 654 431
	Protocole n°1	802 974
	Protocole n°2	1 851 457
Impact prévisionnel cumulé avenant 5		2 097 294
Total des impacts financiers liés aux évolutions contractuelles		38 236 324
Part relative des impacts financiers sur le forfait de charges de référence		2,27%

III.2 / Les ajustements sur les engagements de recettes tarifaires

En termes d'engagements de recettes tarifaires, l'impact sur la base de calcul de référence des intéressements s'élève à +3 703 151 €₂₀₁₃ sur les six dernières années du contrat, du fait des réunions sectorielles (3 348 638 €) et de la prise en compte de l'impact positif des mesures prises sur la circulation automobile (4 388 953M€).

Rappel (article 47.2.1 et annexe 17.2)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Engagements sur les recettes tarifaires : Base avenant n°3	74 076 949	80 220 582	85 331 993	90 469 691	95 707 411	100 244 448	
Ajustements € H.T. valeur 2013 suite avenant n°5							
Décalage de la mise en service de la ligne D	-87 724	-1 145 956	-1 562 235	-663 884	-495 632	-310 677	-4 266 108
Mise en service de la navette "Le Bouscat"	5 250	8 284	8 533	0	0	0	22 067
Décalage de la mise en service de l'extension de la ligne C sur Villenave d'Ormon	0	-78 752	-33 032	-25 905	-18 051	-9 429	-165 169
Evolution du calendrier de l'exploitation des parcs relais	-21 670	-33 781	95 736	107 736	71 994	82 396	302 410
Impacts des réunions sectorielles 2017	131 723	604 766	624 482	643 235	662 563	681 867	3 348 638
Evolution de l'exploitation des locaux vélos Gare Saint-Jean	206	5 389	14 294	16 059	17 937	18 475	72 360
Impacts mesures sur la circulation auto	0	778 564	828 458	878 564	929 676	973 691	4 388 953
Total des ajustements	27 785	138 514	-23 763	955 805	1 168 487	1 436 324	3 703 151
Engagements sur les recettes tarifaires : Base avenant n°5	74 104 734	80 359 096	85 308 230	91 425 496	96 875 897	101 680 772	

III.3 / Les ajustements sur les engagements de fréquentation

A. Les validations

Les ajustements sur les engagements de validation s'élèvent à + 5 268 837 sur les six dernières années du contrat, ils se déclinent comme suit :

Rappel (article 10.2 et annexe 17.3)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Engagements de fréquentation - VALIDATIONS : Base avenant n°3	109 764 159	118 570 490	124 531 455	129 919 959	135 068 866	138 714 071	
Ajustements € H.T. valeur 2013 suite avenant n°5							
Décalage de la mise en service de la ligne D et de l'extension de la ligne C sur Villenave d'Ormon	-134 055	-1 865 156	-2 397 959	-1 020 045	-746 310	-456 030	-6 619 553
Mise en service de la navette "Le Bouscat"	8 023	12 617	12 826				33 466
Evolution du calendrier de l'exploitation des parcs relais	-33 115	-51 447	143 908	169 317	104 597	117 383	440 643
Impacts des réunions sectorielles 2017	201 293	921 021	938 704	951 201	962 612	971 402	4 946 234
Impacts mesures sur la circulation auto		1 185 705	1 245 315	1 299 200	1 350 689	1 387 141	6 468 048
Total des ajustements	42 146	202 740	-57 206	1 389 673	1 671 588	2 019 896	5 268 837
Engagements de fréquentation - VALIDATIONS : Base avenant n°5	109 806 305	118 773 230	124 474 249	131 309 632	136 740 454	140 733 967	

B. Les voyages comptables

Les ajustements sur les engagements de voyages comptables s'élèvent à + 6 305 127 sur les six dernières années du contrat, ils se déclinent comme suit :

Rappel (article 10.2)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Engagements de fréquentation - VOYAGES comptables : Base avenant n°3	140 375 038	147 724 496	152 613 115	157 129 328	161 427 726	164 146 206	
Ajustements € H.T. valeur 2013 suite avenant n°5							
Décalage de la mise en service de la ligne D et de l'extension de la ligne C sur Villenave d'Ormon	-171 440	-2 323 759	-2 938 695	-1 233 674	-891 953	-539 639	-8 099 160
Mise en service de la navette "Le Bouscat"	10 260	15 719	15 719	0	0	0	41 697
Evolution du calendrier de l'exploitation des parcs relais	-42 350	-64 097	176 359	192 683	125 009	138 904	526 509
Impacts des réunions sectorielles 2017	257 430	1 147 481	1 150 380	1 150 413	1 150 467	1 149 501	6 005 672
Impacts mesures sur la circulation auto	0	1 477 245	1 526 131	1 571 293	1 614 277	1 641 462	7 830 409
Total des ajustements	53 899	252 589	-70 106	1 680 715	1 997 801	2 380 228	6 305 127
Engagements de fréquentation - VOYAGES comptables : Base avenant n°5	140 428 937	147 977 103	152 543 003	158 810 146	163 425 555	166 536 376	

III.4 / Les ajustements sur les recettes de publicité

Les ajustements sur les engagements de recettes de publicité s'élèvent à 116 667€₂₀₁₃ sur les six dernières années du contrat, ils se déclinent comme suit :

Rappel (article 47.2.2)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Engagements de recettes publicitaires : Base avenant n°3	1 116 456	1 150 529	1 184 602	1 184 602	1 184 602	1 184 602	
Ajustements € H.T. valeur 2013 suite avenant n°5							
Impacts suite panneaux quai tramway	0	16 667	25 000	25 000	25 000	25 000	116 667
Ajustements	0	16 667	25 000	25 000	25 000	25 000	116 667
Engagements de recettes publicitaires : Base avenant n°5	1 116 456	1 167 196	1 209 602	1 209 602	1 209 602	1 209 602	

ARTICLE IV - Mises à jour de certaines dispositions du contrat

IV.1 / Mises à jour d'articles de la convention

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

A. 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 au titre de la production kilométrique de l'offre de référence, des engagements en termes de validations et de voyages comptables sont modifiés.

B. 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 les impacts identifiés dans le cadre de cet avenant.

C. 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 l'article III de la présente délibération.

D. Modification de l'article 49.2 : Intéressement du délégataire à la fréquentation

Compte tenu des modifications calendaires des travaux de la ligne D du tramway, de l'extension de la ligne C vers Villenave d'Ornon, des réunions sectorielles et autres adaptations, il convient de modifier le tableau qui détermine les bases théoriques de calcul de l'intéressement à la fréquentation en termes de validations.

IV.2 / Mises à jour de certaines annexes

Leur actualisation tient 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 cet avenant.

Les annexes identifiées sont les suivantes :

- Annexe 1.2.2 - Descriptif réseau
- Annexe 5.1 bis - Plan prévisionnel d'investissements (PPI) du délégataire
- Annexe 17.2 - Intéressement aux recettes tarifaires
- Annexe 17.3 - Intéressement à la fréquentation
- Annexe 22.1 - Indicateurs de qualité de service et modalités d'intéressement
- Annexe 30.1 - Compte d'exploitation prévisionnel

En application des articles L.2121.12 et L.2121.13 du Code général des collectivités territoriales, les annexes du projet d'avenant n°5 au contrat de délégation de service public des transports urbains et du service pour personnes à mobilité réduite sont mises à disposition des conseillers métropolitains, pour consultation, à l'immeuble Laure Gatet - Direction du réseau de transports urbains - 4^{ème} 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 1^{er} 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° 2016/387 du 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,

VU l'avenant n°3 approuvé par la délibération n°2017/412 du Conseil de Bordeaux Métropole du 7 juillet 2017,

VU l'avenant n°4 approuvé par la délibération n°2017/761 du Conseil de Bordeaux Métropole du 22 décembre 2017,

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT QU'il convient, en conséquence de différents évènements, de modifier, par un avenant n°5, 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°5 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°5 de la convention conclue le 19 novembre 2014 avec la société Keolis Bordeaux Métropole relative à l'exploitation des transports urbains (tramway, bus, Bat³, V³ et transport à la demande pour les personnes à mobilité réduite).

Article 3 : de prendre en compte l'impact financier 2017 du présent avenant dans l'arrêté des comptes 2017.

Article 4 : de prendre en compte l'impact financier 2017-2022 sur les exercices budgétaires correspondants du budget annexe Transport, en dépenses, au chapitre 011, article 604 et en recettes, au chapitre 70, article 7061.

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

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 6 juillet 2018

REÇU EN PRÉFECTURE LE : 12 JUILLET 2018	Pour expédition conforme,
PUBLIÉ LE : 12 JUILLET 2018	le Vice-président,
	Monsieur Christophe DUPRAT

DELEGATION DE SERVICE PUBLIC DE TRANSPORTS URBAINS

PROJET AVENANT N°5

Entre les soussignés :

Bordeaux Métropole, établissement public de coopération intercommunale, Autorité Organisatrice de la Mobilité, dont le siège est situé Esplanade Charles de Gaulle 33045 Bordeaux Cedex, représentée par son Président Alain Juppé, agissant en cette qualité, en exécution d'une délibération n° [XXXX] en date du [XXXX], reçue à la Préfecture de la Gironde le [XXXX].

Ci-après désignée "**Bordeaux Métropole**" ou « **Le Délégrant** »
D'UNE PART,

ET

La Société Keolis Bordeaux Métropole (SA) au capital de 5 000 000 € dont le siège social est situé 12 Boulevard Antoine Gautier 33000 BORDEAUX, inscrite au registre du commerce de Bordeaux sous le n°808 227 052 et représentée par Monsieur Frédéric Baverez, agissant en qualité de Président.

Ci-après désignée "**Keolis Bordeaux Métropole**" ou "**Le Déléataire**"
D'AUTRE PART,

Bordeaux Métropole et le Déléataire ensemble dénommés, "les Parties".

PREAMBULE

Par délibération n°2014/0595, en date du 31 octobre 2014, le Conseil de Communauté a approuvé le choix de la société Keolis pour assurer la gestion des transports urbains. Ce contrat a été signé le 19 novembre 2014, pour une durée de huit (8) ans à compter du 1^{er} janvier 2015. La société dédiée, Keolis Bordeaux Métropole, est devenue titulaire de la Convention de Délégation de Service Public des transports urbains de la Métropole.

Le Délégitaire assure l'exploitation du réseau multimodal TBM (Transports Bordeaux Métropole) et des services associés, notamment la gestion du personnel. En contrepartie des services et de sa mission de service public délégué, Bordeaux Métropole verse chaque année au Délégitaire un forfait de charges permettant de couvrir les dépenses d'exploitation énumérées dans le contrat.

D'une part, le contrat de délégation de service public a été modifié par :

- **L'avenant n°1** approuvé par délibération n°2016 - 387 en date du 8 juillet 2016 et signé le 20 juillet 2016, prenant en compte les impacts techniques et financiers du décalage d'exploitation des extensions des lignes de tramway de la phase III et des dysfonctionnements liés aux nouvelles infrastructures,
- **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 à traiter dans l'avenant n°3,
- **L'avenant n°3** approuvé par délibération n°2017 - 412 en date du 7 juillet 2017 et signé le 20 juillet 2017, prenant en compte des évolutions annoncées au contrat initial mais non évaluées financièrement (travaux de la ligne D, extension de la ligne C vers Blanquefort, périmètre et calendrier de l'exploitation des parcs relais, périmètre du système d'information), des évolutions annoncées dans les avenants précédents (mise en service du dépôt provisoire de Bastide Niel, changement de marque du réseau, dysfonctionnements des infrastructures et de la signalisation ferroviaire de la Phase III) ainsi que d'autres évolutions du service (périmètre des contrats publicitaires, du service de locations de vélos V³ notamment).
- **L'avenant n°4** approuvé par délibération n°2017 - 761 en date du 22 décembre 2017 et signé le 26 janvier 2018 avec pour objet d'adapter les modalités de remplacement des autobus sinistrés prévues au contrat.

D'autre part, le contrat a fait l'objet de deux protocoles transactionnels avec pour objectif la compensation de surcoûts engagés par le Délégitaire, 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 pour des raisons de sécurité de la halle du dépôt d'autobus de Lescure,
- **Le protocole transactionnel n°2** approuvé par délibération n° 2016 - 748 en date du 16 décembre 2016, ayant pour objet la compensation des surcoûts liés à l'accueil 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 passé par Bordeaux Métropole avec Alstom et donc confiées au Délégitaire.

Le présent avenant a pour objet d'intégrer les impacts techniques et financiers suite à :

- des évolutions annoncées au contrat initial ou dans les avenants précédents (Partie I),
- des évolutions d'offres justifiant d'un ajustement financier et/ou technique du contrat (Partie II),

Au regard des évolutions citées ci-dessus, il convient de mettre à jour certains articles de la convention et certaines annexes (Partie III)

Les impacts financiers résultant de ces évolutions visent, pour les Parties, à préserver l'équilibre économique du contrat ; étant précisé que certains sujets énumérés dans les articles concernés seront ajustés dans les conditions prévues au présent avenant, à l'occasion des arrêtés des comptes annuels, prévus au contrat.

En termes d'impacts financiers, l'avenant n°5 génère un ajustement :

- du forfait de charges de +2 097 294€₂₀₁₃
- des objectifs de recettes de + 3 703 151€₂₀₁₃ pour les recettes tarifaires et +116 667€₂₀₁₃ pour les recettes de publicité.

En termes de fréquentation, l'avenant n°5 génère un ajustement de + 6 305 127 voyages comptables et + 5 268 837 validations.

L'ensemble de ces ajustements a été opéré sur la base de dossiers justificatifs produits par le délégataire puis analysés par les services de la Direction générale mobilités pour s'assurer de l'exactitude des impacts identifiés et de la conformité des méthodes de calcul utilisées.

Partie I : Evolutions annoncées au contrat initial et/ou dans les avenants précédents

Article 1 - Décalage de la mise en service de la ligne D du tramway

- 1.1 - Dispositions contractuelles
- 1.2 - Impacts du décalage du calendrier de mise en service
- 1.3 - Déviation des autobus sur Le Bouscat et mise en place d'une navette
- 1.4 - Autres déviations et travaux de la ligne D

Article 2 - Décalage de la mise en service de l'extension de la ligne C vers Villenave d'Ornon

- 2.1 - Dispositions contractuelles
- 2.2 - Impacts du décalage de la mise en service au 1^{er} janvier 2019

Article 3 - Evolution du calendrier de l'exploitation des parcs relais

- 3.1 - Dispositions contractuelles
- 3.2 - Impacts sur le forfait de charges de référence
- 3.3 - Impacts sur les engagements de recettes et la fréquentation

Article 4 - Dysfonctionnements des infrastructures et de la signalisation ferroviaire (Phase III) sur 2017

- 4.1 - Impact sur l'organisation du PCC (Poste central de coordination) Tramway
- 4.2 - Surcoûts d'exploitation par unités d'œuvre

Article 5 - Evolutions réglementaires et légales

- 5.1 - Evolutions des cotisations CARCEPT / IPRIAC du délégataire
- 5.2 - Les exigences européennes sur la gouvernance des données à caractère personnel

Article 6 - Prolongation de l'expérimentation des taux de contrôles

Article 7 - Mise à jour de l'article 58.2 sur les pénalités liées aux enquêtes de satisfaction

Partie II : Evolutions d'offres justifiant d'un ajustement financier et/ou technique du contrat

Article 8 - Impacts des réunions sectorielles 2017 et autres adaptations du réseau

Article 9 - Evolutions de l'offre liée aux services spéciaux et de la desserte Arena

Article 10 - Evolutions de l'exploitation des locaux vélos

- 10.1 - Non réalisation des box vélos initialement prévus
- 10.2 - Evolution du périmètre du local « Saint-Jean/Domerq »
- 10.3 - Mise en service du local Saint-Jean – Belcier
- 10.4 - Ajustements du forfait de charges et des objectifs de recettes

Article 11 - Adaptation du système de location de distributeurs de monnaie

Article 12 - Service V3 : Acquisition et mise en service de vélos électriques

Article 13 - Les mesures sur la circulation automobile et révision des engagements de recettes

Article 14 - Publicité à caractère commercial et engagement de recettes

- 14.1 - Ajustement des recettes publicitaires prévues sur les jupes des vélos du service V3
- 14.2 - Ajustement des recettes publicitaires sur les panneaux du tramway situés sur les quais

Partie III : Mises à jour d'articles de la convention et de certaines annexes

Article 15 - Récapitulatif des impacts sur les forfaits de charges et engagements de référence

Article 16 - Mises à jour des articles de la convention

Article 17 - Mises à jour de certaines annexes

PARTIE I : Evolutions annoncées au contrat initial et/ou dans les avenants précédents

Article 1 – Décalage de la mise en service de la ligne D du tramway

1.1 - Dispositions contractuelles

Par délibération n°2009/0708 du 6 novembre 2009, le Conseil de la Métropole a adopté le projet de développement du réseau de transports en commun en site propre, avec entre autres 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.

L'article 10.4 du contrat « *Modifications liées aux projets nouveaux et à leur date de mise en œuvre* » identifie ce projet dont l'impact kilométrique est intégré dans le tableau de l'article 10.2 « *Consistance de l'offre* ». Les impacts financiers sont intégrés dans le forfait de charges et les objectifs de recettes, à compter de la date de mise en service prévue au contrat, dans l'annexe 30.1 du contrat « *compte d'exploitation prévisionnel* ».

Il précise également que l'impact financier d'un éventuel décalage de la mise en service sera évalué selon les modalités de modifications de longue durée et ajusté au prorata de leur date de mise en service, c'est-à-dire « sur la base d'un prorata de kilomètres pour les coûts variables et temporis pour les coûts fixes », étant précisé que les coûts de pré-exploitation sont intégrés dans l'économie contractuelle.

Suite à une interruption du projet de réalisation de la ligne D en raison d'une procédure juridique, le chantier n'a pas pu se dérouler selon le planning prévisionnel acté dans le contrat de DSP.

Ainsi, la date de mise en service au public de la ligne D est prévue pour le 1^{er} janvier 2020, contre le 1^{er} décembre 2017 initialement.

Ce décalage impacte l'économie contractuelle et nécessite la mise à jour des articles liés et mentionnés dans le présent avenant, sur la base des éléments ci-après décrits dans l'article 1.2. Il est précisé qu'à partir de la mise en service effective, il conviendra de régulariser les impacts techniques et financiers sur les années résiduelles du contrat (2020-2022) par rapport à ce qui était prévu sur cette période dans le contrat initial, cet avenant prenant uniquement en compte l'effet du décalage calendaire. En cas d'ouverture anticipée ou retardée de la ligne D (avant ou après le 1^{er} janvier 2020), les impacts seront traités dans le cadre de l'arrêté des comptes de l'année concernée.

1.2 - Impacts du décalage du calendrier de mise en service

1.2.1 - Variation des kilomètres commerciaux et des heures de conduites

Conformément aux dispositions contractuelles pour la mise en service de cette extension, ces impacts sont mesurés sur la base du calendrier 2013 et de l'offre définie dans l'annexe 1 du contrat.

Pour la période considérée, la variation kilométrique globale est de -1 493 595 kilomètres commerciaux et la variation des heures de conduite est de - 84 780 heures, qui se répartit selon :

- 1 255 860 kilomètres commerciaux à déduire concernant d'une part la non exploitation de la ligne D pendant la période de retard de mise en service et d'autre part les kilomètres commerciaux supplémentaires pour les lignes de bus dont l'exploitation est maintenue, soit – 70 399 heures de conduites,
- 237 734 kilomètres commerciaux à déduire pour les mesures d'accompagnement qui étaient prévues en plus de la seule mise en service de la ligne D, soit – 14 382 heures de conduites.

Variation kilométrique commerciale	2017	2018	2019	TOTAL
Tram - km	-94 633	-1 129 120	-1 146 799	-2 370 552
Bus standard - km	11 230	116 340	109 903	237 472
Bus articulé - km	31 892	342 602	289 379	663 873
Bus réduits - km	-604	-7 014	-7 014	-14 633
Bus minibus - km	-403	-4 676	-4 676	-9 755
Total Variation	-52 518	-681 869	-759 208	-1 493 595

1.2.2 - Impacts financiers sur le forfait de charges

A. Coûts de pré-exploitation

Le contrat prévoyait un montant total de 3 951 139 €₂₀₁₃ (initialement réparti en 667 955 €₂₀₁₃ sur 2016 et 3 283 183 €₂₀₁₃ sur 2017) pour couvrir les missions de pré-exploitation à charge du Délégataire dans le cadre des extensions du tramway prévues au contrat (les deux extensions de la ligne C vers Blanquefort et Villenave d'Ornon, et la ligne D) mais cependant sans répartition financière par extension. Suite à l'identification et au recalage calendaire des coûts de pré-exploitation de l'extension de la ligne C vers Blanquefort dans l'avenant n°3, le solde de cette enveloppe contractuelle est de 3 250 794€₂₀₁₃ intégrés dans le forfait de charges de l'avenant n°3 sur la seule année 2017.

D'une part, conformément à l'article 2.2.2 de l'avenant n°3 sur les coûts de pré-exploitation pour l'extension de la ligne C vers Blanquefort, il a été procédé à une répartition de ce montant global par extension, et par année, en tenant compte du nouveau calendrier réalisé ou prévu pour chacune d'elles. Cette répartition a été réalisée sur la base de la pondération évaluée de chaque ligne, en tenant compte du kilométrage et des types de voies, du nombre de stations et du nombre de rames.

Le coût de pré-exploitation de la ligne D du tramway a été évalué comme représentant 74,8% des 3 951 139 €₂₀₁₃ de charges de pré-exploitation, **soit un montant global de 2 956 023 €₂₀₁₃, affecté sur 2018-2019 et financé, comme prévu, par le solde de l'enveloppe contractuelle dédiée de 3 250 794€₂₀₁₃.**

€ HT - valeur 2013	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Coût de pré-exploitation ligne D				985 341	1 970 682				2 956 023
Base contractuelle - Solde avenant 3			3 250 794						3 250 794
Solde après intégration des coûts de pré-exploitation Ligne D			3 250 794	- 985 341	- 1 970 682	.	.	.	294 771

Après déduction de ces coûts, le solde de l'enveloppe contractuelle des coûts de pré-exploitation est de 294 771€₂₀₁₃, avec le maintien de l'hypothèse de la date de mise en service de l'extension de la ligne C vers Villenave d'Ornon, dont les conséquences du décalage sont présentées dans l'article suivant du présent avenant.

B. Coûts d'exploitation

Les coûts d'exploitation, prenant en compte les frais de conduite et les frais de roulage (ou kilométriques), sont évalués sur la base des coûts unitaires stipulés à l'annexe 30 du contrat – Base avenant 3 (coût horaire de conduite et coût de roulage par kilomètre commercial et par type de véhicules).

Ainsi, l'impact du décalage de calendrier sur le forfait de charges a été évalué sur 2017-2019 à - 7 265 405 €₂₀₁₃, et se répartit de la manière suivante :

€ HT - valeur 2013	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Bus - Frais de conduite	123 972	1 302 822	1 143 611	0	0	0	2 570 405
Bus - Frais de roulage	43 614	461 843	406 277	0	0	0	911 734
Tram - Frais de conduite	-278 302	-3 316 214	-3 390 428	0	0	0	-6 984 944
Tram - Frais de roulage	-150 594	-1 769 941	-1 842 065	0	0	0	-3 762 600
Total	-261 309	-3 321 491	-3 682 605	0	0	0	-7 265 405

1.2.3 - Impacts sur la fréquentation et les recettes commerciales

Le décalage du calendrier de mise en service de la ligne D nécessite de revoir les engagements contractuels portant sur les voyages comptables et les recettes. A ce titre, les effets de la montée en puissance de l'attractivité de la ligne sont rebasés selon les mêmes principes que ceux validés dans le contrat initial.

Ainsi, l'évaluation des impacts sur les voyages comptables et les recettes, est traduite selon les dispositions de l'annexe 17.1 du contrat :

- en impacts « fréquentation », en termes de validation, par application des coefficients de validation de chacune des années concernées, tels que mentionnés à l'article 3.b) de l'annexe 17.3 du contrat,
- en impacts « recettes » par application des ratios R/V (recette par voyage) de référence de chacune des années concernées, tels que mentionnés à l'annexe 8.1 du contrat.

A. Impacts sur la fréquentation en termes de voyages comptables et de validations

En termes de fréquentation de 2017 à 2022, le nombre de voyages comptables et de validations sont diminués respectivement de - 7 795 799 voyages comptables et -6 372 392 validations, réparti comme suit :

€ HT - valeur 2013	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Voyages comptables TBM			-171 436	-2 174 490	-2 878 103	-1 187 416	-860 622	-523 731	-7 795 799

€ HT - valeur 2013	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Validations TBM			-134 052	-1 745 346	-2 348 516	-981 796	-720 095	-442 586	-6 372 392

B. Impacts sur les recettes commerciales

L'impact du décalage de calendrier sur les objectifs de recettes est de - 4 266 108€₂₀₁₃ de 2017 à 2022 et se répartit comme suit :

€ HT - valeur 2013	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Impacts recettes	0	0	-87 724	-1 145 956	-1 562 235	-663 884	-495 632	-310 677	-4 266 108

1.3 - Déviation des autobus sur Le Bouscat et mise en place d'une navette

1.3.1 - Impacts financiers sur le forfait de charges

L'article 10.4 du contrat précise que les coûts de déviations des lignes liées aux travaux ne sont pas inclus dans l'économie contractuelle. L'avenant n°3 a donc pris en compte les impacts financiers des déviations prévisionnelles liées aux travaux de la ligne D sur la période 2016-2019, suivant les cinq phases et secteurs géographiques identifiés au moment de son élaboration, lesquels sont ajustés, s'il y a lieu, dans les arrêtés des comptes annuels.

Parmi les secteurs identifiés, les travaux de la ligne D sur la commune du Bouscat pénalisent fortement l'activité commerciale de la Barrière du Médoc et de l'avenue de la Libération au Bouscat. Afin de minimiser ces inconvénients, Bordeaux Métropole et le Délégué ont décidé de mettre en place une "navette de proximité" (non prise en compte dans l'avenant n°3).

Cette navette dite "**Navette travaux Barrière du Médoc**" circule depuis le 2 mai 2017 du lundi au samedi inclus, de 9h40 à 19 heures, avec une fréquence de 20 minutes et un terminus à l'Ermitage-Compostelle au Bouscat.

Les passagers peuvent demander un arrêt à l'endroit souhaité, le long de l'avenue de la Libération. Elle propose également des correspondances avec les Lianes 6 et 9, la ligne 29, la Corol 33 et la Citéis 46, grâce à des arrêts fixes, partagés avec ces lignes régulières.

L'exploitation de cette navette a été confiée à un sous-traitant du Délégué et sera effective jusqu'au 31 décembre 2019, date de fin supposée des travaux de la ligne D.

A cet effet, il convient de prendre en compte les coûts d'affrètement évalués à 186 043 €₂₀₁₃, en année pleine, soit 124 028 €₂₀₁₃ du 2 mai au 31 décembre 2017.

€ HT - valeur 2013	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Navette Bouscat - Coût affrètement	-	-	124 028	186 043	186 043	-	-	-	496 114

1.3.2 - Impacts sur la fréquentation et les recettes commerciales

L'avenant n°3 a également pris en compte les impacts sur la fréquentation et les recettes commerciales des déviations prévisionnelles liées aux travaux de la ligne D sur la période 2016-2019, suivant les cinq phases et secteurs géographiques identifiés au moment de son élaboration, lesquels sont ajustés, s'il y a lieu, dans les arrêtés des comptes annuels.

S'agissant de la navette mise en place sur le Bouscat, elle permet une hausse des voyages comptables de +41 697 et une hausse des validations de 33 466 ainsi qu'une réduction des pertes de recettes chiffrées dans l'avenant n°3 à hauteur de 22 067 €₂₀₁₃ qui se répartissent comme suit :

Fréquentation	2 015	2 016	2 017	2 018	2 019	2 020	2 021	2 022	TOTAL
Navette Bouscat - Impact voyages comptables	-	-	10 260	15 719	15 719	-	-	-	41 697
Navette Bouscat - Impact validations			8 023	12 617	12 826				33 466

€ HT - valeur 2013	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Navette Bouscat - Recettes commerciales	-	-	5 250	8 284	8 533	-	-	-	22 067

1.4 – Autres déviations et travaux de la ligne D

Il est en outre précisé que les impacts (forfait de charges et recettes) des autres déviations et travaux de ligne D que ceux déjà pris en compte dans l'avenant n°3 et dans l'article 1.3 ci-dessus, et notamment ceux indiqué à l'article 1.2 de l'avenant n°3, seront pris en compte de manière spécifique dans les arrêtés des comptes afférents.

Article 2 - Décalage de la mise en service de l'extension de la ligne C vers Villenave d'Ornon

2.1 – Dispositions contractuelles

En date du 6 novembre 2009 (délibération n°2009 - 0708), le Conseil de la Métropole a validé le développement du réseau de transports TBM avec entre autres l'extension de la ligne C du tramway vers la commune de Villenave d'Ornon extra-rocade.

Conformément à l'article 10.4 du contrat, l'impact kilométrique de ce projet a été intégré dans le tableau de l'article 10.2. Les impacts financiers ont été intégrés dans le forfait de charges et dans les objectifs de recettes à compter de la date de mise en service prévue au contrat.

S'agissant de l'extension de la ligne C vers Villenave d'Ornon, il est également précisé 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.

Au regard de l'avancée des travaux, la mise en service de cette extension est prévue au 1^{er} janvier 2019 au lieu du 1^{er} janvier 2018, tel que prévu dans le contrat de DSP à l'annexe 1.2.1, soit une année de décalage, ce qui impacte l'économie contractuelle telle que décrite à l'article 2.2 ci-après. La finalisation des adaptations du réseau de bus donnera lieu à un avenant ultérieur.

Il est précisé qu'à partir de la mise en service effective, il conviendra de régulariser les impacts techniques et financiers sur les années résiduelles du contrat (2019-2022) par rapport à ce qui était prévu sur cette période dans le contrat initial, cet avenant prenant uniquement en compte l'effet du décalage calendaire. En cas d'ouverture anticipée ou retardée de l'extension de la ligne C (avant ou après le 1^{er} janvier 2019), les impacts seront traités dans le cadre de l'arrêté des comptes de l'année concernée, au prorata de la date de mise en service.

2.2 - Impacts du décalage de la mise en service au 1^{er} janvier 2019

2.2.1 - Variation des kilomètres commerciaux et des heures de conduites

Conformément aux dispositions contractuelles pour la mise en service de cette extension, ces impacts sont mesurés sur base du calendrier 2013 et de l'offre définie dans l'annexe 1 du contrat.

Pour la période considérée, la variation kilométrique globale est de -93 059 kilomètres commerciaux tram et la variation des heures de conduite est de -5 501 heures.

2.2.2 - Impacts financiers sur le forfait de charges

A. Coûts de pré-exploitation

Conformément à l'article 2.2.2 de l'avenant n°3 et comme pour la ligne D et l'extension vers Blanquefort, il a été procédé à une répartition du montant global par extension, et par année, en tenant compte du nouveau calendrier réalisé ou prévu pour chacune d'elles. Cette répartition a été réalisée sur la base de la pondération évaluée de chaque ligne, en tenant compte du kilométrage et des types de voies, du nombre de stations et du nombre de rames.

Ainsi, l'extension de la ligne C vers Villenave d'Omon a été évaluée comme représentant 7,5% des 3 951 139 €₂₀₁₃ de charges de pré-exploitation, soit un montant total de 294 771 €₂₀₁₃, dont 98 257 €₂₀₁₃ sur 2017 et 196 514 €₂₀₁₃ sur 2018.

Comme prévu contractuellement, cet impact est intégralement absorbé par le solde de l'enveloppe contractuelle des coûts de pré-exploitation (tel que le montant figure à l'article 1.2.2.A ci-dessus), solde qui est donc in fine nul :

€ HT - valeur 2013	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Coût de pré-exploitation ligne C	98 257	196 514	-	-	-	-	294 771
Base contractuelle - Solde avenant 3 - après Ligne D	3 250 794	- 985 341	- 1 970 682	-	-	-	294 771
Solde après intégration des coûts de pré-exploitation Ligne D et C	3 152 537	- 1 181 855	- 1 970 682	-	-	-	-

B. Coûts d'exploitation

Les coûts d'exploitation, prenant en compte les frais de conduite et les frais de roulage (ou kilométriques), sont évalués sur la base des coûts unitaires du tram stipulés à l'annexe 30 du contrat – Base avenant 3 (coût horaire de conduite et coût de roulage par kilomètre commercial et par type de véhicule).

En synthèse, l'impact total sur le forfait de charges est de - 423 104 €₂₀₁₃ et se répartit ainsi :

€ HT - valeur 2013	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Tram - Frais de conduite	-	- 277 230	-	-	-	-	- 277 230
Tram - Frais de roulage	-	- 145 874	-	-	-	-	- 145 874
Total	-	- 423 104	-	-	-	-	- 423 104

2.2.3 - Impacts sur la fréquentation et les recettes commerciales

Le décalage du calendrier de mise en service de l'extension de la ligne C vers Villenave d'Omon nécessite de revoir les engagements contractuels portant sur les voyages comptables et les recettes. A ce titre, les effets de la montée en puissance de l'attractivité de la ligne sont rebasés selon les mêmes principes que ceux validés dans le contrat initial.

Ainsi, l'évaluation des impacts sur les voyages comptables et les recettes, est traduite selon les dispositions de l'annexe 17.1 du contrat :

- en impacts « fréquentation », en termes de validations, par application des coefficients de validation de chacune des années concernées, tels que mentionnés à l'article 3.b) de l'annexe 17.3 du contrat,
- en impacts « recettes » par application des ratios R/V (recette par voyage) de référence de chacune des années concernées, tels que mentionnés à l'annexe 8.1 du contrat.

A. Impacts sur la fréquentation en termes de voyages comptables et de validations

En termes de fréquentation de 2017 à 2022, le nombre de voyages comptables et de validations sont diminués de - 303 862 voyages comptables et de - 247 569 validations et se répartit comme suit :

Fréquentation	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Impacts sur les voyages comptables	0	0	0	-149 434	-60 855	-46 334	-31 343	-15 895	-303 862

Fréquentation	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Impacts sur les validations	0	0	0	-119 943	-49 658	-38 311	-26 225	-13 432	-247 569

B. Impacts sur les recettes commerciales

L'impact du décalage de calendrier sur les objectifs de recettes de 2017 à 2022 est de - 165 169 €₂₀₁₃ et se répartit comme suit :

Euros H.T. valeur 2013	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Impacts sur les recettes commerciales	0	0	0	-78 752	-33 032	-25 905	-18 051	-9 429	-165 169

Article 3 - Evolution du calendrier de l'exploitation des parcs relais

3.1 - Dispositions contractuelles

Dans le cadre de l'annexe 30.1 de l'avenant n°3, l'économie contractuelle se basait sur :

- L'hypothèse d'une fermeture au 31/12/2018 du parc relais de « Stalingrad »,
- L'identification de dates prévisionnelles d'ouverture du parc relais « Cité des Métiers » sur la ligne B au 1^{er} juin 2017 et du parc relais « Quarante Journaux » au 1^{er} septembre 2017 sur la ligne C,
- Tandis que le parc relais « Villenave d'Omon » sur la ligne C n'était pas intégré à l'économie contractuelle.

Toutefois, au regard du décalage de calendrier d'ouverture ou de fermeture, il convient d'ajuster les impacts de ces décalages tant sur le forfait de charges de référence que sur les engagements de recettes pour tenir compte de :

- la fermeture de « Stalingrad » repoussée au 31 décembre 2020,
- des nouvelles modifications du calendrier pour les parcs « Cité des Métiers » et « Quarante Journaux » dont les ouvertures sont prévues respectivement au 1^{er} janvier 2019 et au 1^{er} septembre 2018,
- « Villenave d'Ornon » dont l'ouverture est prévue au 1^{er} janvier 2019.

Tout nouveau décalage de calendrier sera régularisé dans le cadre de l'arrêté des comptes annuels en fonction de la date réelle de remise en gestion au délégataire de ces différents parcs-relais.

3.2 - Impacts sur le forfait de charges de référence

La méthode de calcul des impacts sur le forfait de charges (frais fixes) pour les parcs relais identifiés pour les années 2017 à 2022 est conforme à la ventilation analytique contractuelle stipulée à l'annexe 30.1 et utilisée dans l'avenant n°3.

Les variations de coûts afférents au maintien d'exploitation du parc relais de « Stalingrad » et du décalage de l'exploitation des parcs relais « Cité des Métiers » et « Quarante Journaux », avec l'ouverture du parc relais sur Villenave d'Ornon se déclinent dans le tableau suivant.

Montants € ₂₀₁₃	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Charges fixes - Total P+R - Avenant n°3	4 614 708	2 623 798	2 864 065	2 917 509	2 820 209	3 033 858	3 037 956	3 028 801	24 940 904
Variation des charges fixes - Avenant n°5									
Stalingrad	0	0	0	0	82 242	82 242	0	0	164 483
Cité des Métiers	0	0	-59 729	-91 391	15 935	-83	676	-69	-134 661
Quarante Journaux	0	0	-34 051	-61 847	10 795	-2 254	292	729	-86 338
Villenave d'Ornon	0	0	0	0	142 087	142 313	141 856	142 046	568 301
Impact Avenant n°5	0	0	-93 780	-153 238	251 058	222 217	142 824	142 706	511 786
Charges fixes - Total P+R - Avenant n°5	4 614 708	2 623 798	2 770 286	2 764 271	3 071 266	3 256 076	3 180 779	3 171 506	25 452 691

De 2017 à 2022, l'impact total sur le forfait de charges au titre de l'avenant n°5 est donc de + 511 786 €₂₀₁₃.

3.3 - Impacts sur les engagements de recettes et la fréquentation

A compter de 2017 et jusqu'à l'échéance du contrat, les engagements de recettes des années correspondantes stipulés à l'article 47.1.2 « Engagement sur un objectif de recettes » et dans l'annexe 17.2 « Intéressement aux recettes tarifaires » sont ajustés comme suit :

De 2017 à 2022, l'impact total sur l'engagement de recettes est de +302 411€₂₀₁₃

Montants € ₂₀₁₃	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Impacts recettes TBM			- 21 670	- 33 781	95 736	107 736	71 994	82 396	302 411

En termes de fréquentation, l'impact sur les validations est de +440 643 et l'impact sur les voyages comptables est de + 526 509

Fréquentation	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Impact voyages comptables	-	-	- 42 350	- 64 097	176 359	192 683	125 009	138 904	526 509
Impact validations			-33 115	-51 447	143 908	159 317	104 597	117 383	440 643

Article 4 - Dysfonctionnements des infrastructures et de la signalisation ferroviaire de la Phase III sur 2017

La mise en service des extensions des trois lignes de tramway et des services partiels associés s'est développée du 24 janvier au 20 juin 2015 pour les extensions et du 2 mars au 7 septembre 2015 pour les services partiels. Cependant, les dysfonctionnements de la signalisation ferroviaire (SF), avec pour conséquences la mise en œuvre de renforts pour l'exploitation et la maintenance, et l'augmentation de la réserve de conducteurs, engendrent des surcoûts d'exploitation pour le Délégitaire.

- L'avenant n°1 (délibération n°2016 - 387 du 8 juillet 2016) a validé les défaillances relevées et les dépenses supplémentaires engagées par le Délégitaire ainsi que les coûts relatifs à l'impact sur les temps de parcours pour l'année 2015.
- L'avenant n°3 (délibération n°2017 - 412 du 7 juillet 2017) a validé les défaillances relevées et les dépenses supplémentaires engagées par le Délégitaire pour l'année 2016 ainsi que les coûts relatifs à l'impact sur les temps de parcours pour les années 2016 et 2017.

Ces dysfonctionnements de la signalisation ferroviaire, non-imputables au Délégitaire, perdurent et augmentent en 2017. Compte tenu des événements enregistrés par le Délégitaire du 1^{er} janvier au 31 décembre 2017 et des dispositions mises en œuvre par ce dernier, il convient par le présent avenant de prendre en compte la situation décrite ci-après.

4.1- Impacts sur l'organisation du PCC (Poste central de coordination) Tram

Afin de garantir l'organisation du PCC Tramway (actualisation et adaptation des procédures complexes, mise à jour des modes opératoires nominaux et dégradés, finalisation des fonctions de régulation avec le SAE ...), les postes de technicien « Back Office » et Opérateur principal ont été maintenus sur 2017 comme suit :

	Nb	Coûts unitaires € ₂₀₁₃	Impacts 2017 € ₂₀₁₃
Technicien « Back Office »	1	70 000,00	70 000,00
Opérateur principal	2	75 000,00	150 000,00
Total			220 000,00

Pour l'année 2017, l'impact sur l'organisation du PCC Tramway est de 220 000 €₂₀₁₃

4.2 - Surcoûts d'exploitation par unités d'œuvre

Sur 2017, la situation perdure, mobilisant ainsi l'encadrement de l'exploitation, les équipes de maintenance soit en journée soit en astreinte et une réorganisation des heures de conduite des conducteurs. La situation relevée est la suivante :

Nombre d'interventions 2017	1er trimestre	2e trimestre	3e trimestre	4e trimestre	Total
	70	102	107	101	380

Les surcoûts d'exploitation prennent en compte les frais kilométrique et les frais de conduite, évalués sur la base du coût kilométrique et du coût horaire défini à l'annexe 30 du contrat pour les services spéciaux. Ils se déclinent comme suit :

Coût pour 2017	€ 2 013
Dysfonctionnements 1er trimestre	109 096
Dysfonctionnements 2nd trimestre	110 558
Dysfonctionnements 3ème trimestre	113 587
Dysfonctionnements 4 ème trimestre	112 548
TOTAL	445 789

Pour l'année 2017, le total des surcoûts d'exploitation s'élève à + 445 789 €₂₀₁₃ H.T.

L'impact sur le forfait de charges lié aux dysfonctionnements de la signalisation ferroviaire de la Phase III, sur 2017, est donc de + 665 789 €₂₀₁₃ H.T.

Article 5 - Evolutions réglementaires et légales

Conformément à l'article 53 du contrat « révision des conditions économiques et techniques du contrat », il convient de régulariser les nouvelles évolutions réglementaires, telles que décrit ci-après.

5.1 - Evolution des cotisations CARCEPT¹ et IPRIAC² du Délégué

Ces cotisations instituent une garantie spécifique pour les conducteurs qui perdent, pour raisons médicales, l'emploi de conduite de véhicules nécessitant la possession des permis C, EC, D, ED ou d'un certificat spécial de conduite (transports en commun de voyageurs).

Le 20 avril 2016, les partenaires sociaux des professions du transport ont conclu un accord modernisant le régime d'inaptitude à la conduite, applicable à l'ensemble des entreprises concernées, à effet du 1^{er} janvier 2017.

¹ CARCEPT – Caisse autonome de retraite complémentaire et de prévoyance du transport

² IPRIAC – Institution de prévoyance d'inaptitude à la conduite

Cet accord instaure un mécanisme innovant, le compte personnel de prévoyance, composé de points d'activité, qui servent à déterminer les seuils d'accès aux droits à prestations et de points de solidarité, qui permettent d'accéder à des services d'accompagnement.

Avec les nouveaux régimes mis en place, les entreprises entrant dans le champ d'application de l'accord du 20 avril 2016, bénéficient, par ailleurs, de la garantie d'une exonération des charges sociales et fiscales, compte tenu notamment de la disparition de tout critère lié à l'âge ou d'ancienneté.

Ainsi à compter du 1^{er} janvier 2017 :

- **le taux de cotisation « CARCEPT »** évolue de 0,50 % à 0,70 % au titre de la garantie décès et invalidité,
- **le taux de cotisation « IPRIAC »** évolue de 0,25% à 0,35% au titre de la garantie inaptitude à la conduite.

Ces évolutions se répartissent à hauteur de 60% minimum à la charge de l'employeur et 40% maximum à la charge du salarié. Au titre de la part « employeur » du Délégataire, les nouvelles cotisations se déterminent comme suit :

- Cotisation « CARCEPT » : de 0,25% à 0,35%
- Cotisation « IPRIAC » : de 0,15% à 0,21%

Sur la durée du contrat, dès 2017, l'évolution de ces deux cotisations et la valorisation des coûts supplémentaires associés (113 535€₂₀₁₈ pour 2017) seront déterminées dans le cadre des arrêtés des comptes annuels correspondants.

5.2 - Les exigences européennes sur la gouvernance des données à caractère personnel

Conformément à l'article 9.2 et aux dispositions de l'article 14.3.4, le délégataire exploite le service dans le respect de l'ensemble des dispositions légales et réglementaires applicables, existantes et à venir. En matière de données à caractère personnel, l'article 14.8.1 précise que le délégataire s'engage à respecter l'ensemble des dispositions légales et réglementaires en vigueur en matière de protection de la vie privée, traitement de données personnelles, respect des libertés individuelles et à se tenir informé des évolutions susceptibles d'intervenir en la matière afin de l'appliquer.

Au vu des évolutions réglementaires européennes sur la gouvernance des données à caractère personnel, il convient de compléter l'article 14.8.1 des dispositions suivantes :

« Applicable à partir du 25 mai 2018 à l'ensemble de l'Union européenne, le règlement européen sur la protection des données (RGPD) renforce les droits des résidents européens sur leurs données et responsabilise l'ensemble des acteurs traitant ces données (responsables de traitement et sous-traitants) qu'ils soient ou non établis au sein de l'Union européenne.

Le règlement impose des obligations spécifiques aux responsables des traitements dont la responsabilité est susceptible d'être engagée en cas de manquement. Cette responsabilité et ces obligations spécifiques s'appliquent également aux sous-traitants auxquels le responsable des traitements a recours pour réaliser les traitements concernés.

Dans le cadre de l'exécution du présent contrat de délégation, la qualité de responsable des traitements est partagée entre le Délégrant et le Délégataire qui sont considérés comme responsables de traitement conjoints.

Le Déléataire est, selon les termes du présent contrat de délégation, libre de choisir ses sous-traitants.

Il devra néanmoins informer préalablement le Délégant à chaque ajout ou remplacement de sous-traitants lorsque ceux-ci sont en charge de tout ou partie de la réalisation de traitements portant sur des données à caractère personnel. Cette information devra préciser clairement les activités exercées par le sous-traitant. Celui-ci doit s'engager à maintenir les données sur le territoire de l'union européenne.

Si un transfert des données à caractère personnel vers un pays tiers autre que l'UE était envisagé pour un traitement, celui-ci ne pourrait avoir lieu que si les conditions définies dans le chapitre V du RGPD étaient respectées :

- soit le pays tiers est identifié par la Commission européenne comme assurant un niveau de protection adéquat. Seuls les pays ayant un niveau de protection identique à celui de l'UE sont autorisés par principe (liste des pays sûrs publié au Journal Officiel de l'Union Européenne),*
- soit le pays tiers ou l'organisation internationale concerné ont prévu des garanties appropriées (par exemple des règles d'entreprises contraignantes) et les personnes concernées disposent de droits opposables et de voies de droit effectives.*

Si le Déléataire souhaitait proposer au Délégant un tel transfert, il devrait constituer une documentation juridique préalable à l'appui de sa proposition au délégant.

Conformément aux articles 9.2 - Respect des lois, règlements et contrats en vigueur et 14.8.1 - Données à caractère personnel, le Déléataire s'engage à se mettre en conformité avec toutes les obligations qui s'imposent à lui au titre du RGPD et à collaborer pleinement avec le délégant sur ce sujet.

Il est en effet rappelé que, d'une façon générale, la mise en conformité du SI Transport aux objectifs de sécurité fait l'objet d'un Plan d'Assurance Sécurité (PAS) dont le financement n'est pas inclus dans l'économie contractuelle. A la date de mise en œuvre du RGPD, ce PAS reste à finaliser, et donc à décliner pour atteindre les objectifs de sécurité qui auront été fixés par le Délégant.

La liste des traitements relevant de l'application du RGPD étant par nature amené à évoluer durant l'exécution du contrat de délégation, la gouvernance partagée du SI visée à l'article 14 de la DSP doit inclure la gestion des traitements soumis au RGPD aussi bien sur les activités en mode projet pour définir et suivre l'exécution des actions liées au RGPD que sur les activités récurrentes pour traiter des alertes et incidents éventuels.

Cette gouvernance devra traiter notamment des points suivants :

- Désignation d'un « délégué à la protection des données » (DPO) par chaque acteur responsable de traitement ou sous-traitant au sens du RGPD, dès lors qu'il satisfait au critère de l'article 37 dudit règlement ; coordination entre les DPO,*
- Analyse au cas par cas préalablement à chaque projet de traitement de la présence de données à caractère personnel au sein de celui-ci et conduite des analyses d'impact lorsqu'elles sont nécessaires (article 35 du règlement),*
- Détermination du responsable principal du traitement, entre le Délégant et le Déléataire, qui pilotera les actions RGPD correspondantes (définition des obligations respectives de manière transparente cf article 26 du RGPD),*
- Prise en compte des principes de protection des données dès la conception et de protection des données par défaut tels que définis à l'article 25 du RGPD,*

- *Définition des règles s'appliquant à l'information des personnes concernées et à l'exercice de leurs droits sur leurs données (accès, rectification, effacement, portabilité, opposition, ne pas faire l'objet d'une décision individuelle automatisée, y compris le profilage) (articles 14 à 22 du RGPD),*
- *Constitution et tenue à jour du registre des traitements par chaque acteur responsable de traitement ou sous-traitant au sens du RGPD ; coordination de la tenue des registres,*
- *Garantie de la sécurité des données traitées par la mise en œuvre de mesures techniques et organisationnelles appropriées (article 32 du RGPD) ; l'application d'un code de conduite ou de mécanismes de certification approuvés peut servir d'éléments pour démontrer le respect de ces obligations (articles 40 à 43 du RGPD),*
- *Obligation d'assistance et de conseil en cas d'insuffisance potentielle des règles de sécurité mises en œuvre ou bien de démarches de personnes souhaitant exercer leurs droits,*
- *Obligation de notification au Délégué sous 24 heures en cas de violations de données à caractère personnel et de notification, si nécessaire, sous 72 heures à l'autorité de contrôle compétente (articles 33 et 34 du RGPD),*
- *Constitution et tenue à jour de l'ensemble de la documentation, nécessaire pour démontrer le respect de toutes les obligations réglementaires, devant être fournie à l'autorité de contrôle compétente en cas d'audit par celle-ci (principe d'accountability ou de documentation de la conformité dans une logique de pré constitution de preuves pour répondre efficacement à tout contrôle de la CNIL ou requête des personnes concernées et dans une logique de responsabilisation des acteurs).*

Cette liste non exhaustive a été établie sur la base des guides de bonnes pratiques mises à disposition par la CNIL. »

Article 6- Prolongation de l'expérimentation des taux de contrôles

Au cours de l'année 2016, Bordeaux Métropole a sollicité Keolis Bordeaux Métropole pour identifier des mesures visant à œuvrer pour une désaturation du réseau de tramway, notamment en centre-ville.

A cet effet, la demande de Bordeaux Métropole était que le Délégué explore de nouvelles dispositions notamment sur le volet « contrôles des voyageurs » et cela à coût constant. L'hypothèse retenue a été de renforcer les contrôles sur le réseau de tramway, en particulier en centre-ville afin de chercher à réduire la fraude sur « les petits parcours » telle que démontrée par les différentes enquêtes annuelles.

Conformément aux dispositions de l'article 13.1.2 de l'avenant n°3, Bordeaux Métropole avait validé la proposition et la méthodologie du Délégué pour une expérimentation sur trois (3) mois soit du 2 mai au 31 juillet 2017.

Pour rappel, les taux minima (% de voyages réalisés et contrôlés) expérimentés se déclinent comme suit :

Indicateurs	Réseaux	Objectifs actuels	Taux de contrôles expérimentés	
		Sur l'année	Hors mois de juillet et août	Mois de juillet et août
O1	Ensemble du réseau	4,00 %	4,00 %	4,00 %
O2	Tramway	4,00 %	4,00 %	3,00 %
O3	Bus structurant	2,50 %	1,50 %	1,00 %
O4	Bus principal	2,50 %	1,50 %	1,00 %
O5	Bus local et Batcub	2,00 %	1,00 %	1,00 %

O6	Réseau de soirée	2,00 %	1,00 %	1,00 %
----	------------------	--------	--------	--------

Au vu des premiers résultats et en particulier d'une diminution de la non validation tant sur le réseau de bus que sur le réseau de tramway, les Parties ont convenu d'une prolongation de cette expérimentation du 1^{er} octobre 2017 au 31 août 2018 selon les mêmes conditions.

Dans la poursuite de l'article 13.1.2 de l'avenant n°3 qui prévoyait ces dispositions pour la première expérimentation, et afin de ne pas pénaliser le Délégué quant au respect de son engagement contractuel en matière de taux de contrôle, les Parties ont convenu ce qui suit :

- Maintien du taux de contrôles annuel de 4% sur les années 2017 et 2018 pour le calcul de l'intéressement éventuel aux recettes liées aux infractions,
- Neutralisation des taux de contrôles contractuels des différents réseaux (O2 à O6) sur les périodes d'expérimentation,
- Neutralisation des recettes encaissées au cours de ces mêmes périodes pour le calcul de l'intéressement aux recettes liées aux infractions au titre des exercices 2017 et 2018.

Le maintien du taux annuel pour le calcul de l'intéressement et les deux neutralisations seront pris en compte dans les arrêtés de comptes 2017 et 2018.

Au regard du bilan complet de cette expérimentation qui sera produit par le Délégué, des résultats recueillis sur les différents réseaux et de l'évaluation de ce dispositif par le Délégué, les Parties conviendront, le cas échéant, de maintenir et de valider les nouveaux taux en lieu et place des taux initiaux. Cette éventuelle modification des taux sera inscrite lors d'un prochain avenant.

Article 7 - Mise à jour de l'article 58.2 sur les pénalités liées aux enquêtes de satisfaction

L'article 9.11.2 de la convention mentionne d'une part, l'organisation d'une enquête annuelle de satisfaction menée par le Délégué. Cette enquête est renouvelée chaque année selon la même méthodologie (échantillonnage, mode de recueil de l'information et questionnaire).

Et d'autre part, cet article précise que si l'indice de satisfaction, déterminé sur l'année en cours présente un écart de 2 points minima par rapport à l'indice mesuré sur l'année précédente, une pénalité sera appliquée selon les dispositions de l'article 58.2 - Liste des pénalités.

Toutefois, l'article 58.2 ne fait pas mention des conditions d'application d'une éventuelle pénalité pour dégradation de deux points des taux de satisfaction du réseau TBM et Mobibus.

A cet effet, il convient de compléter l'article 58.2, par la rédaction de deux nouveaux paragraphes selon les modalités suivantes :

13. Pénalités pour dégradation du taux de satisfaction du réseau TBM

Si le taux de satisfaction global mesuré sur l'année « n » est inférieur de deux points minimum en comparaison du taux de satisfaction global mesuré sur l'année « n-1 » alors	(P) x 30
--	----------

14. Pénalités pour dégradation du taux de satisfaction du service Mobibus

Si le taux de satisfaction global mesuré sur l'année « n » est inférieur de deux points minimum en comparaison du taux de satisfaction global mesuré sur l'année « n-1 » alors	$(P) \times 10$
--	-----------------

Conformément aux dispositions initiales de l'article 58.2, le montant de la pénalité (P) est fixé à trois cents euros hors taxe (300 € H.T.) en valeur septembre 2013. 10 ou 30 points de pénalité seront appliqués au Déléataire, respectivement pour le réseau TBM et Mobibus, en fonction de l'écart de point constaté. Le montant de la pénalité sera actualisé par application de la formule d'indexation définie à l'article 48.2.1 du contrat (coefficient A de charges fixes).

Le taux de satisfaction global est mesuré en pourcentage avec une décimale (ex : 90,9%). Comme prévu à l'article 9.1.2 du contrat, la pénalité sera due pour un écart supérieur ou égal à 2 points (soit à compter de 2,0% de baisse d'une année sur l'autre, une hausse de la satisfaction ou une baisse jusqu'à 1,9% n'induisant pas de pénalité).

PARTIE II : Evolutions d'offres justifiant d'un ajustement financier et/ou technique du contrat

Article 8 - Impacts des réunions sectorielles 2017 et autres adaptations du réseau

Le réseau métropolitain avec une mise en place au 1^{er} janvier 2015 est décrit dans le contrat annexe 1 « Offre de service », sur la base du réseau approuvé par la délibération n° 2013/0329 du 31 mai 2013 et modifié par avenants successifs afin d'intégrer notamment les résultats des réunions sectorielles.

En effet, en partenariat avec les communes et le Déléataire, des réunions sectorielles annuelles ont pour objectif de dresser un bilan sur l'exploitation du réseau à l'année n et d'étudier les adaptations possibles (renforts ou réductions de l'offre, modifications d'itinéraires, adaptations des fréquences en heures creuses ou heures de pointe).

Pour l'année 2017, de nouvelles 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

A celles-ci s'ajoutent des demandes complémentaires d'adaptations du réseau en 2017 et 2018 qu'il convient d'intégrer. Elles concernent les lignes suivantes : les lignes 22 et 83 dès 2017 ; la ligne 24 et Citéis 45, dès 2018.

Au regard des modifications de l'offre de référence (kilomètres commerciaux) et de leurs conséquences financières approuvées, pour partie, par délibération n°2017-411 du 7 juillet 2017 et n°2018-47 du 16/02/2018, il convient de prendre en compte, en fonction des dates exactes de mise en œuvre de chaque mesure pour l'année 2017 ou 2018, et par année pleine d'exploitation de 2018 ou 2019 à 2022, les impacts suivants :

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total	
Impacts	Forfaits de charges € H.T. valeur 2013			467 808	1 605 600	1 637 587	1 636 277	1 633 472	1 633 923	8 614 666
	Recettes € H.T. valeur 2013			131 723	604 766	624 482	643 235	662 563	681 867	3 348 638
	Kilomètres			105 145	367 698	367 698	367 698	367 698	367 698	1 943 637
	Validations			201 288	921 087	938 788	951 259	962 626	971 378	4 946 427
	Voyages comptables			257 423	1 147 563	1 150 483	1 150 483	1 150 483	1 149 473	6 005 909

L'impact sur le forfait de charges est donc de **+ 8 614 667 €₂₀₁₃** de 2017 à 2022 et de **+3 348 636 €₂₀₁₃** en termes d'objectifs de recettes.

Article 9 - Evolutions de l'offre liée aux services spéciaux et la desserte de l'Arena

La Métropole bordelaise s'est dotée d'une salle « Bordeaux Métropole Arena », située dans la ZAC des Quais de Floirac, destinée à accueillir des spectacles culturels, de variété et sportifs. Par délibération n°2017-411 du 7 juillet 2017, il a été décidé de mettre en place une navette bus afin de desservir la salle Arena lors de chaque événement sur ce site et ainsi répondre aux besoins d'offre.

L'itinéraire de cette navette prévoit un arrêt sur 2 lieux : Porte de Bourgogne et Stalingrad, à raison de 3 cycles pour assurer les parcours à l'entrée du spectacle, pendant et à la sortie de l'évènement.

Au vu du nombre prévisionnel de spectacles pour l'année 2018 (66 évènements) et avec une hypothèse de montée en puissance progressive du nombre d'évènements jusqu'à atteindre 110 par an, la Métropole a décidé, en concertation avec le Délégué, d'adapter l'offre en 3 niveaux selon le nombre de personnes attendues par spectacle :

- 1^{er} niveau « Petite jauge » : 51 spectacles estimés par an, avec un public d'au plus 4 000 personnes par événement, nécessitant un total de +11 919 kilomètres (commerciaux et haut-le-pied), avec l'usage de 4 bus maximum.
- 2^{ème} niveau « Moyenne jauge » : 45 spectacles estimés par an, avec un public de 4 000 à 7 000 personnes par événement, nécessitant un total de 18 055 kilomètres (commerciaux et haut-le-pied), avec l'usage de 6 bus maximum.
- 3^{ème} niveau « Grande jauge » : 14 spectacles estimés par an, avec un public de 7 000 à 11 300 personnes par événement, nécessitant un total de 8 957 kilomètres (commerciaux et haut-le-pied), avec l'usage de 10 bus.

Soit une référence maximale de 110 spectacles par an et un total de 38 932 kilomètres.

Les parties conviennent que cette desserte, non prévue initialement, s'intégrera dans la liste des services spéciaux au titre de l'évènement dit « autres autobus », définis à l'annexe 1.2 et valorisés à l'annexe 30 du contrat de DSP. Cette ligne « autres autobus » prévoit une offre de 50 000 kilomètres et un nombre d'heures annuelles de 4 461 heures, valorisés à 229 040 €₂₀₁₃, soit une enveloppe suffisante pour absorber l'impact de la desserte Arena, évaluée comme suit :

Enveloppe Bus - Services spéciaux (annexe 30)	Nombre	Coût unitaire	Impact forfait de charges en € H.T. valeur 2013
kilomètres annuels	50 000	1,07	53 500
Arena - heures conducteurs annuelles (sans majoration)	4 461	39,35	175 540
Total enveloppe Bus - Services spéciaux (annexe 30)			229 040
DONT desserte Arena			
Arena - kilomètres annuels	38 932	1,07	41 657
Arena - heures conducteurs annuelles (sans majoration)	4 153	39,35	163 435
Total Arena			205 092

Sur une base de 110 spectacles, la desserte Arena est donc valorisée à 205 092 €₂₀₁₃ et financée par l'enveloppe « autre autobus ».

Conformément à l'article 48.1 du contrat, à chaque arrêté des comptes annuels, le forfait de charges est corrigé automatiquement de tout écart positif ou négatif observé par rapport à la prévision indexée sur les services spéciaux.

S'agissant du solde de l'enveloppe « Bus » pour les services spéciaux non définis, elle s'élève à 11 843 kilomètres et 308 heures conducteurs, soit un montant forfaitaire de 23 948 €₂₀₁₃ qui se répartit comme suit :

Solde enveloppe Bus - Services spéciaux (après prise en compte de l'Arena)	Nombre	Coût unitaire	Impact forfait de charges en € H.T. valeur 2013
Solde enveloppe Bus - km - Services spéciaux - Après Arena	11 068	1,07	11 843,00
Solde enveloppe Bus - heures conducteurs annuelles - Services spéciaux - Après Arena	308	39,35	12 105,24
Solde enveloppe Bus - Services spéciaux (après prise en compte de l'Arena)			23 948

Article 10 – Evolution de l'exploitation des locaux vélos

10.1 – Non réalisation des box vélos initialement prévus

Dans le cadre du Plan pluriannuel d'investissements (PPI) du Délégué, l'annexe 1.5 du contrat prévoit l'acquisition de 5 box fermés par an de 2015 à 2020 pour une valeur de 316 366 €₂₀₁₃, soit une enveloppe de 1 581 828 €₂₀₁₃.

Compte tenu de l'évolution des besoins et dans la continuité des dispositions de l'avenant n°3 qui actait l'annulation du programme 2015, le Délégué demande au Délégué de ne pas réaliser ces acquisitions et de substituer ces opérations par d'autres investissements qui devront être approuvés, au préalable, par le Délégué, conformément à l'article 24 du contrat.

L'annexe 5.1 bis est mise à jour en conséquence, à chaque arrêté des comptes annuels.

Sur la base de l'avenant n°3 actant, conformément au contrat, un forfait annuel d'exploitation de 6 838 €₂₀₁₃ par box et d'une date d'ouverture théorique au 1^{er} septembre de chaque année, la non réalisation des 5 box vélos prévus annuellement sur 2016 à 2020 impacte le forfait de charges de référence de 2017 à 2022 à hauteur de -729 387 €₂₀₁₃, montant qu'il convient de restituer à Bordeaux Métropole

Coûts en euros H.T. valeur 2013	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Coût (en €2013)
Non réalisation des 5 boxs 2016			-34 190	-34 190	-34 190	-34 190	-34 190	-34 190	-205 140 €
Non réalisation des 5 boxs 2017			-11 397	-34 190	-34 190	-34 190	-34 190	-34 190	-182 347 €
Non réalisation des 5 boxs 2018				-11 397	-34 190	-34 190	-34 190	-34 190	-148 157 €
Non réalisation des 5 boxs 2019					-11 397	-34 190	-34 190	-34 190	-113 967 €
Non réalisation des 5 boxs 2020						-11 397	-34 190	-34 190	-79 777 €
Total Surcoûts	0	0	-45 587	-79 777	-113 967	-148 157	-170 950	-170 950	-729 387 €

Parmi les opérations de substitution à la non réalisation des boxs vélos figurent :

- L'augmentation capacitaire du local Domercq et la mise en service du local vélo sur Belcier tel que décrit dans les articles 10.2 et 10.3 du présent avenant,
- L'acquisition et la mise en service de vélos électriques, tel que décrit à l'article 12 du présent avenant.

10.2 - Evolution du périmètre du local « Saint-Jean / Domercq »

Parmi les biens initialement mis à disposition du Déléataire et inscrits à l'inventaire énoncé à l'article 17.1 du contrat « *inventaire regroupant l'ensemble des biens de retour* » figure le parc de stationnement pour vélos, situé rue Domercq.

Ce parc de stationnement, vidéo-surveillé, est ouvert aux abonnés V³ (abonnements annuels souscrits ou renouvelés avant le 1^{er} juillet 2017, jusqu'à leur prochain renouvellement, suite à la délibération tarifaire 2017-358 du 16 juin 2017 créant un titre spécifique pour la vélostation de la gare Saint -Jean) et aux titulaires d'un titre "Parc Vélo Saint-Jean" pour stationner leurs vélos personnels, 24 heures sur 24, et 7 jours sur 7. Il offrait initialement une capacité de 250 places.

Avec une saturation en termes de fréquentation (*36 894 entrées enregistrées contre 35 268 en 2015*) et l'arrivée de la LGV, il est apparu nécessaire de réaménager ce local afin d'agrandir sa capacité et proposer une offre plus conséquente de stationnement fermé aux abords de la gare.

Après autorisation du Délégant, des travaux d'agrandissement ont donc été réalisés par le Déléataire dès la rentrée 2017 et une ouverture au public a débuté le 20 octobre 2017 avec une capacité portée à 357 places.

Ces investissements ont porté sur les travaux suivants :

- L'aménagement de la station pour un montant de 124 569,80 €₂₀₁₇ H.T. avec : 127 racks double de stockage, soit une capacité de 254 vélos, 101 « velowup » pour le stationnement vertical, 2 emplacements pour des vélos cargos, 40 casiers
- la modification des conditions d'accès pour 3 308,75€ H.T et la mise en œuvre d'une borne d'accès pour les usagers occasionnels pour 8 905,00 €₂₀₁₇ H.T
- la mise en œuvre d'un système de comptage pour 38 629,80 €₂₀₁₇ H.T.

Soit un montant total de 175 413€₂₀₁₇ réalisé et financé en substitution des opérations prévues sur l'acquisition de boxs vélos inscrite en 2016 au Plan pluriannuel d'investissements du Déléataire.

L'annexe 5.1 bis sera mise à jour en conséquence, pour l'arrêté des comptes 2017.

Au titre de l'exploitation, il convient également de prendre en compte les coûts afférents à ces nouveaux biens, évalués à 49 133 €₂₀₁₈ sur 2018 à 2022, soit 47 643 €₂₀₁₃, et absorbés par l'enveloppe initialement prévue pour l'exploitation des box vélos non réalisés.

L'impact financier de cette opération est donc contractuellement neutre car elle se fait en substitution d'autres opérations.

10.3 - Mise en service du local « Saint-Jean / Belcier »

Dans le cadre de la future exploitation du local vélos de Saint-Jean / Belcier, une convention d'occupation domaniale sera signée entre Bordeaux Métropole et la SNCF Gares & Connexions, permettant notamment au Délégrant de confier au Délégataire la gestion et la maintenance de ce local dès son ouverture aux usagers.

Le Parc vélo est situé dans le hall n°3 de Gare Saint-Jean - Belcier et propose une capacité de 364 places de stationnement dans les mêmes conditions d'utilisation que le local de Domercq.

Pour cela, après autorisation préalable du Délégrant, des travaux seront réalisés par le Délégataire pour équiper ce local d'une borne d'accès ainsi qu'un développement informatique associé pour le système de comptage et des casiers de recharge.

Le montant de ces investissements est de 70 400 €₂₀₁₈, soit 68 253 €₂₀₁₃ ; ils seront réalisés et financés en substitution des opérations prévues sur l'acquisition de box vélos inscrit au Plan pluriannuel d'investissements du Délégataire.

L'annexe 5.1 bis sera mise à jour en conséquence, pour l'arrêté des comptes 2018.

Ce nouveau local sera remis en gestion au Délégataire au cours du second semestre 2018, conformément aux dispositions citées de l'article 19 du contrat « remise d'un nouveau bien en cours de délégation ». L'inventaire des biens de retour de l'annexe 2.1 devra être mis à jour en conséquence.

Au titre de sa mise en service, il convient également de prendre en compte les coûts afférents à son exploitation qui s'élèvent à 129 024 €₂₀₁₈ soit 125 089 €₂₀₁₃ de 2017 à 2022 et sont absorbés par l'enveloppe initialement prévue pour l'exploitation des box vélos non réalisés.

L'impact financier de cette opération est donc contractuellement neutre car elle se fait en substitution d'autres opérations.

10.4 - Ajustements du forfait de charges et des objectifs de recettes

Conformément aux dispositions de l'annexe 30.1, après prise en compte de la non réalisation des box vélos prévus au contrat, les ajustements du forfait de charges sont les suivants :

Montants H.T. € ₂₀₁₃	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Impacts charges des box vélos	-45 587	-79 777	-113 967	-148 157	-170 950	-170 950	-729 387
Impacts charges local "Domercq"	1 838	5 830	9 994	9 994	9 994	9 994	47 642
Impacts charges local "Belcier"	0	19 305	26 446	26 446	26 446	26 446	125 089
Impacts nets	-43 749	-54 642	-77 527	-111 717	-134 510	-134 510	-556 656

De 2017 à 2022, l'impact total de ces évolutions sur le forfait de charges s'élève à - 556 656 €₂₀₁₃ H.T.

Les ajustements sur les engagements annuels de recettes ont été évalués conformément aux dispositions de l'annexe 17. Ils s'ajustent de la façon suivante :

De 2017 à 2022, l'impact total sur l'engagement de recettes tarifaires s'élève à + 72 360 €₂₀₁₃ H.T.

Montants H.T. € ₂₀₁₃	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Engagements recettes V ³ Avenant n°3	1 998 161	2 102 328	2 212 795	2 330 775	2 447 471	2 572 733	13 664 263
Impacts locaux vélos Saint-Jean	206	5 389	14 294	16 059	17 937	18 475	72 360
Nouveaux engagements recettes V ³ Avenant n°5	1 998 367	2 107 717	2 227 089	2 346 834	2 465 408	2 591 208	13 736 623

Article 11 - Adaptation du système de location de distributeurs de monnaie

Dans le cadre d'un contrat de location conclu en 2014 par le précédent exploitant, à la demande de la Métropole, et transféré au nouveau Délégataire tel que demandé par la Métropole dans sa consultation, Keolis Bordeaux Métropole loue auprès de son prestataire six automates « Darac » permettant aux conducteurs de déposer leurs recettes et « d'acheter » des titres de transport 1 voyage pour réapprovisionner leur dotation.

L'échéance de ce contrat de location est fixée au 31 décembre 2019. Cependant, il apparaît nécessaire d'adapter certaines modalités de ce contrat aux besoins monétaires actuels compte tenu des évolutions tarifaires et du retard de mise en place de la nouvelle billettique.

En effet, l'évolution des ventes de titres à bord des autobus (2 titres vendus à bord à l'occasion du déploiement du BSC (Billet sans contact)) et le changement de tarif du ticket 1 voyage au 1^{er} août 2017 nécessitent davantage de stock de monnaie et de titres pour les conducteurs de bus, actuellement en difficultés pour rendre la monnaie aux usagers ou vendre des titres à bord. La billettique actuelle ne dispose pas des fonctionnalités suffisantes pour répondre à ces nouveaux besoins.

Dans l'attente du renouvellement des DARAC, à opérer par la Métropole d'ici le 1^{er} janvier 2020, par des machines plus capacitaires, il est donc proposé de renforcer le nombre de passages du prestataire pour assurer la disponibilité suffisante de monnaie et de titres de transports : d'une fois par semaine et par DARAC à cinq passages par semaine et par DARAC, pour un coût total de 108 206€₂₀₁₃. Les parties conviennent de partager le financement de cette prestation, le délégataire et le délégant finançant chacun 2 passages supplémentaires. Pour l'année 2018 et 2019, l'impact sur le forfait de charges annuel s'élève à 54 103€₂₀₁₃ et se répartit comme suit :

Montants € ₂₀₁₃	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Impact forfait de charges	0	18 034	36 069	0	0	0	54 103

Article 12 - Service V3 : Acquisition et mise en service de vélos électriques

Suite à son succès, depuis 2010, le service V³ s'est développé avec l'implantation de nouvelles stations et l'extension de stations existantes tel qu'il est prévu par les dispositions contractuelles de l'annexe 1.5.

Toutefois, pour proposer une offre qui réponde aux demandes liées notamment au vélo électrique, le Délégataire a soumis à Bordeaux Métropole, une proposition technique et financière de déploiement de vélos en libre-service avec une assistance électrique.

Le développement du service concernerait la moitié du parc de vélos qu'il conviendra d'ajuster au vu du nombre révisé de stations (cf. infra), pour la période 2018-2021.

Ces vélos pré-équipés d'une assistance électrique, sont alimentés par une batterie portative dont l'autonomie est estimée à 10 kilomètres, ces vélos peuvent être utilisés également sans cet équipement en tant que V3 « classique ».

Ce nouveau matériel serait intégré au service, sans besoin d'aménagement des stations existantes.

L'offre des V³ électriques sera disponible pour les seuls abonnés annuels au service moyennant une participation financière à la location de la batterie et du chargeur, qui sera perçue par le Délégué, entrera dans les recettes annexes du service et sera intégralement reversée au Délégué.

Au regard de cette proposition et après analyse de celle-ci Bordeaux Métropole acte les principes de ce développement et autorise l'achat sur la fin de l'année 2018 de 1053 vélos électriques et 2000 packs chargeur + batterie, et le déploiement de ces vélos électriques pour une mise en service prévisionnelle le 1^{er} février 2019. Aussi, le financement de cet investissement (vélos et batteries) sera pris dans le Plan pluriannuel d'investissements du Délégué selon les conditions suivantes :

- Arrêt de l'implantation de toutes nouvelles stations V³ dès le début de 2019,
- Réalisation des trois derniers agrandissements prévus en 2019 dans le centre de Bordeaux,
- Maintien de la mise en œuvre des stations prévues dans les projets du tramway et du BHNS (Bus à haut niveau de service).

Après finalisation des analyses et des discussions, les parties concluront rapidement les conditions financières qui seront actées dans un prochain avenant.

Article 13 – Les mesures sur la circulation automobile et révision des engagements de recettes

Dans le cadre des discussions préparatoires au présent avenant n°5, la Métropole a fait valoir auprès du Délégué sa politique en matière de régulation des flux automobiles (s'agissant notamment du développement du stationnement payant sur la Métropole, des réductions de vitesse sur les voies sur berge au sud de la Métropole et de la fermeture du Pont de Pierre), induisant probablement des reports sur le réseau TBM et donc une augmentation des recettes. Bien que le Délégué considère que ces éléments étaient sous-jacents à son offre et déjà pris en compte dans l'économie contractuelle, il accepte dans le présent avenant, de façon globale et forfaitaire, une augmentation de ses objectifs de recettes tarifaires TBM à hauteur de 1%, applicable à chacune des années 2018 à 2022 sur la base des objectifs issus de l'avenant n°3.

Ainsi, l'impact sur l'engagement de recettes sur 2018-2022 est de +4 388 953€₂₀₁₃ et l'impact sur la fréquentation se traduit par 7 830 409 voyages comptables et 6 468 048 validations supplémentaires. Ils se répartissent comme suit :

€ HT - valeur 2013	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Recettes tarifaires	-	778 564	828 458	878 564	929 676	973 691	4 388 953

Fréquentation TBM	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Voyages comptables	0	1 477 245	1 526 131	1 571 293	1 614 277	1 641 462	7 830 409
Validations		1 185 705	1 245 315	1 299 200	1 350 689	1 387 141	6 468 048

Article 14 - Publicité à caractère commercial et engagement de recettes

14.1.- Ajustement des recettes publicitaires prévues sur les jupes des vélos du service V³

Le contrat initial prend en compte la publicité à caractère commercial sur les différents supports autorisés par la délégation de service public et l'avenant n°3 a intégré 4 options supplémentaires pour la pose de publicité dont le support des jupes de vélos du service V³.

A ce titre, les engagements de recettes publicitaires ont été ajustés à partir de 2018, jusqu'en 2022.

S'agissant de la publicité sur les jupes des V³, les recettes ont été calculées sur la base des montants suivants pour un déploiement sur les 2 faces de l'ensemble du parc, intégrés dans l'avenant n°3 :

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Impacts recettes publicitaires			0	13 580	27 160	27 160	27 160	27 160

Après accord du Délégué, il a été décidé de ne pas faire de publicité sur les jupes de V3 afin notamment de pouvoir opérer une distinction entre les vélos classiques et les vélos électriques à venir. Les engagements de recettes seront donc revus en conséquence à chaque arrêté des comptes annuels, l'objectif contractuel étant néanmoins maintenu dans le cas où ce support serait de nouveau envisagé pour de la publicité.

14.2 - Ajustement des recettes publicitaires sur les panneaux du tramway situés sur les quais

Le règlement local de publicité intercommunale délibéré au conseil métropolitain du 22 décembre 2017 autorise à nouveau la publicité sur les quais de Bordeaux.

En conséquence, dès 2018, il convient d'ajouter aux engagements de recettes la redevance associée pour les panneaux des stations de tramway situés sur les quais, estimée à 25K€.

Les engagements de recettes publicitaires ainsi ajustés sont répartis de la façon suivante :

Montants € ₂₀₁₃	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Impacts recettes publicitaires				16 667	25 000	25 000	25 000	25 000	116 667

PARTIE III : Mises à jour d'articles de la convention et d'annexes

Article 15 - Récapitulatif des impacts sur les forfaits de charges et les engagements de référence

Au regard des différents thèmes décrits précédemment, les impacts de l'avenant n°5 sur le forfait de charges annuel de référence et sur les engagements du Délégitaire se déclinent selon les tableaux récapitulatifs ci-dessous.

15.1 - Ajustements sur les forfaits de charges de référence

En termes de forfait de charges, **l'impact s'élève à 2 097 294 €₂₀₁₃ sur les six (6) années restantes du contrat.** Cet impact s'explique principalement par les modifications du réseau apportées par les réunions sectorielles de 2017 (+ 8 614 666 €) dont une part importante est compensée par les décalages calendaires des projets de la ligne D et de l'extension de Villenave d'Ormon (- 7 688 509€).

Les ajustements des forfaits de charges de référence liés aux conséquences des opérations décrites dans le présent avenant sont les suivants :

Rappel (article 48.1 et annexe 30.1)	2 017	2 018	2 019	2 020	2 021	2 022	Total
Forfaits de charges de référence : Base avenant n°3	217 660 420	219 205 952	221 936 116	218 014 609	217 531 674	214 457 986	
Ajustements € H.T. valeur 2013 suite avenant n°5							
Décalage de la mise en service de la ligne D	- 261 309	- 3 321 491	- 3 682 605	-	-	-	- 7 265 405
Décalage de la mise en service de l'extension de la ligne C sur Villenave d'Ormon	-	- 423 104	-	-	-	-	- 423 104
<i>Coût net de pré-exploitation ligne D et C</i>	- 3 152 537	1 181 855	1 970 682	-	-	-	-
Mise en service de la navette "Le Bouscat"	124 028	186 043	186 043	-	-	-	496 114
Evolution du calendrier de l'exploitation des parcs relais	- 93 780	- 153 238	251 058	222 217	142 824	142 706	511 786
Dysfonctionnements des infrastructures et de la signalisation ferroviaire tramway	665 789						665 789
Impacts des réunions sectorielles 2017	467 808	1 605 600	1 637 587	1 636 277	1 633 472	1 633 923	8 614 666
Evolution de l'exploitation des locaux vélos Gare Saint-Jean	- 43 748	- 54 642	- 77 527	- 111 717	- 134 510	- 134 510	- 556 655
Adaptations du système de location de distributeurs de monnaie "Darac"	-	18 034	36 069	-	-	-	54 103
Total des ajustements	- 2 293 749	- 960 944	321 306	1 746 777	1 641 785	1 642 118	2 097 294
<i>Hors enveloppe des coûts de pré-exploitation ligne D et C</i>	858 788	- 2 142 799	- 1 649 376	1 746 777	1 641 785	1 642 118	2 097 294
Forfaits de charges de référence : Base avenant n°5	215 366 671	218 245 009	222 257 422	219 761 386	219 173 459	216 100 104	

Sur la période 2015-2022, l'impact des évolutions contractuelles, tout avenants et protocoles confondus, s'élève à 38 236 324€₂₀₁₃, soit 2,27% du forfait de charges initial de référence, tel que détaillé dans le tableau suivant.

SYNTHESE DES IMPACTS SUR LE FORFAIT DE CHARGES		Cumul euros 2013
Forfait de charges de référence		1 687 322 795
Impact avenant n°1 à 4	Avenant n°1	33 484 599
	Avenant n°2	285 610
	Avenant n°3	-
	Avenant n°4	33 198 989
		-
Impact protocole n°1 et 2	Protocole n°1	2 654 431
	Protocole n°2	802 974
Impact prévisionnel cumulé avenant 5		1 851 457
Total des impacts financiers liés aux évolutions contractuelles		38 236 324
Part relative des impacts financiers sur le forfait de charges de référence		2,27%

15.2 - Ajustements sur les engagements de recettes tarifaires

En termes d'engagements de recettes tarifaires, l'impact sur la base de calcul de référence des intéressements s'élève à +3 703 151 €₂₀₁₃ sur les six dernières années du contrat, du fait des réunions sectorielles (+3 348 638 €) et de la prise en compte de l'impact positif des mesures sur la circulation automobile (+4 388 953M€).

Les ajustements des engagements de recettes tarifaires liés aux conséquences des opérations décrites dans le présent avenant sont les suivants :

Rappel (article 47.2.1 et annexe 17.2)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Engagements sur les recettes tarifaires : Base avenant n°3	74 076 949	80 220 582	85 331 993	90 469 691	95 707 411	100 244 448	
Ajustements € H.T. valeur 2013 suite avenant n°5							
Décalage de la mise en service de la ligne D	-87 724	-1 145 956	-1 562 235	-663 884	-495 632	-310 677	-4 266 108
Mise en service de la navette "Le Bouscat"	5 250	8 284	8 533	0	0	0	22 067
Décalage de la mise en service de l'extension de la ligne C sur Villenave d'Omon	0	-78 752	-33 032	-25 905	-18 051	-9 429	-165 169
Evolution du calendrier de l'exploitation des parcs relais	-21 670	-33 781	95 736	107 736	71 994	82 396	302 410
Impacts des réunions sectorielles 2017	131 723	604 766	624 482	643 235	662 563	681 867	3 348 638
Evolution de l'exploitation des locaux vélos Gare Saint-Jean	206	5 389	14 294	16 059	17 937	18 475	72 360
Impacts mesures sur la circulation auto	0	778 564	828 458	878 564	929 676	973 691	4 388 953
Total des ajustements	27 785	138 514	-23 763	955 805	1 168 487	1 436 324	3 703 151
Engagements sur les recettes tarifaires : Base avenant n°5	74 104 734	80 359 096	85 308 230	91 425 496	96 875 897	101 680 772	

15.3 - Ajustements sur les engagements de recettes de publicité

Les ajustements des engagements de recettes de publicité liés aux conséquences des opérations décrites dans le présent avenant sont les suivants :

Rappel (article 47.2.2)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Engagements de recettes publicitaires : Base avenant n°3	1 116 456	1 150 529	1 184 602	1 184 602	1 184 602	1 184 602	
Ajustements € H.T. valeur 2013 suite avenant n°5							
Impacts suite panneaux quai tramway	0	16 667	25 000	25 000	25 000	25 000	116 667
Ajustements	0	16 667	25 000	25 000	25 000	25 000	116 667
Engagements de recettes publicitaires : Base avenant n°5	1 116 456	1 167 196	1 209 602	1 209 602	1 209 602	1 209 602	

15.4 - Ajustements sur les engagements de fréquentation : nombre de validations

Les ajustements des engagements de fréquentation en validations liés aux conséquences des opérations décrites dans le présent avenant sont les suivants :

Rappel (article 10.2 et annexe 17.3)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Engagements de fréquentation - VALIDATIONS : Base avenant n°3	109 764 159	118 570 490	124 531 455	129 919 959	135 068 866	138 714 071	
Ajustements € H.T. valeur 2013 suite avenant n°5							
Décalage de la mise en service de la ligne D et de l'extension de la ligne C sur Villenave d'Ormon	-134 055	-1 865 156	-2 397 959	-1 020 045	-746 310	-456 030	-6 619 553
Mise en service de la navette "Le Bouscat"	8 023	12 617	12 826				33 466
Evolution du calendrier de l'exploitation des parcs relais	-33 115	-51 447	143 908	159 317	104 597	117 383	440 643
Impacts des réunions sectorielles 2017	201 293	921 021	938 704	951 201	962 612	971 402	4 946 234
Impacts mesures sur la circulation auto		1 185 705	1 245 315	1 299 200	1 350 689	1 387 141	6 468 048
Total des ajustements	42 146	202 740	-57 206	1 389 673	1 671 588	2 019 896	5 268 837
Engagements de fréquentation - VALIDATIONS : Base avenant n°5	109 806 305	118 773 230	124 474 249	131 309 632	136 740 454	140 733 967	

15.5 - Ajustements sur les engagements de fréquentation : nombre de voyages comptables

Les ajustements des engagements de fréquentation en voyages comptables liés aux conséquences des opérations décrites dans le présent avenant sont les suivants :

Rappel (article 10.2)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Engagements de fréquentation - VOYAGES comptables : Base avenant n°3	140 375 038	147 724 496	152 613 115	157 129 328	161 427 726	164 146 206	
Ajustements € H.T. valeur 2013 suite avenant n°5							
Décalage de la mise en service de la ligne D et de l'extension de la ligne C sur Villenave d'Ormon	-171 440	-2 323 759	-2 938 695	-1 233 674	-891 953	-539 639	-8 099 160
Mise en service de la navette "Le Bouscat"	10 260	15 719	15 719	0	0	0	41 697
Evolution du calendrier de l'exploitation des parcs relais	-42 350	-64 097	176 359	192 683	125 009	138 904	526 509
Impacts des réunions sectorielles 2017	257 430	1 147 481	1 150 380	1 150 413	1 150 467	1 149 501	6 005 672
Impacts mesures sur la circulation auto	0	1 477 245	1 526 131	1 571 293	1 614 277	1 641 462	7 830 409
Total des ajustements	53 899	252 589	-70 106	1 680 715	1 997 801	2 390 228	6 305 127
Engagements de fréquentation - VOYAGES comptables : Base avenant n°5	140 428 937	147 977 103	152 543 003	158 810 146	163 425 555	166 536 376	

Article 16 - Mises à jour des articles de la convention

Compte tenu des différents ajustements, décrits à l'article 15 du présent avenant, il convient de mettre à jour des articles de la convention.

16.1 - Mise à jour de l'article 10.2 - Consistance de l'offre

a. Les engagements du Déléataire quant à la production kilométrique de l'offre de référence

Le tableau qui résume les engagements du Déléataire quant à la production kilométrique de l'offre de référence pour les années 2017 et suivantes est modifié comme suit :

	Année 2015	Année 2016	Année 2017		Année 2018		Année 2019		Année 2020		Année 2021		Année 2022	
	Avenant 1	Avenant 3	Avenant 3	Avenant 5										
Kilomètres commerciaux Tramway et Bus														
Tramway	5 737 332	6 192 836	6 615 954	6 555 460	7 728 368	6 627 540	7 741 105	6 715 656	7 741 105	7 862 455	7 741 105	7 862 455	7 764 750	7 886 100
Bus exploités en propre	17 884 306	17 605 459	17 357 896	17 471 017	16 931 313	17 624 913	16 876 886	17 510 825	16 897 541	17 143 889	16 897 541	17 143 889	17 037 073	17 283 421
Bus sous-traités	5 255 689	5 510 699	5 497 155	5 497 155	5 519 456	5 519 456	5 604 028	5 604 028	5 604 028	5 604 028	5 604 028	5 604 028	5 612 983	5 612 983
TOTAL km commerciaux	28 877 327	29 308 994	29 471 004	29 523 632	30 179 138	29 771 908	30 222 019	29 830 509	30 242 674	30 610 372	30 242 674	30 610 372	30 414 806	30 782 505
Kilomètres haut-le-pied Tramway et Bus														
Tramway	272 386	306 653	331 019	327 992	473 348	405 925	474 128	411 321	474 128	481 560	474 128	481 560	475 575	483 007
Bus exploités en propre	2 562 947	2 469 067	2 477 280	2 492 825	2 453 253	2 555 506	2 594 730	2 693 453	2 596 407	2 629 310	2 602 950	2 635 947	2 596 947	2 630 053
Bus sous-traités	816 998	829 260	827 768	827 768	842 459	842 459	850 507	850 507	850 507	850 507	850 507	850 507	851 371	851 371
TOTAL km haut-le-pied	3 652 331	3 604 980	3 636 067	3 648 585	3 769 060	3 803 889	3 919 365	3 955 280	3 921 041	3 961 377	3 927 584	3 968 014	3 923 893	3 964 432
Kilomètres techniques Tramway et Bus														
Tramway	57 567	50 001	50 830	53 207	61 452	60 916	61 553	61 054	61 553	61 612	61 553	61 612	61 742	61 801
Bus exploités en propre	153 329	150 559	148 764	149 729	145 384	151 353	146 037	151 532	146 205	148 299	146 254	148 349	147 255	149 351
Bus sous-traités														
TOTAL km techniques	210 896	200 560	199 594	202 935	206 836	212 269	207 591	212 586	207 758	209 911	207 807	209 961	208 997	211 152
TOTAL km tramway et bus	32 740 553	33 114 534	33 306 665	33 375 153	34 155 034	33 788 066	34 348 974	33 998 375	34 371 473	34 781 661	34 378 066	34 788 348	34 547 696	34 958 088

	Année 2015	Année 2016	Année 2017		Année 2018		Année 2019		Année 2020		Année 2021		Année 2022	
	Avenant 1	Avenant 3	Avenant 3	Avenant 5										
PMR y/c sous-traitance														
TOTAL km PMR	1 437 487	1 453 261	1 479 770	1 479 770	1 492 882	1 492 882	1 506 891	1 506 891	1 510 341	1 510 341	1 513 788	1 513 788	1 516 892	1 516 892
Total km commerciaux PMR	798 524	809 742	828 738	828 738	838 943	838 943	849 762	849 762	851 705	851 705	853 648	853 648	855 365	855 365
Total km haut-le-pied PMR	638 963	643 519	651 032	651 032	653 939	653 939	657 129	657 129	658 635	658 635	660 139	660 139	661 527	661 527

	Année 2015	Année 2016	Année 2017		Année 2018		Année 2019		Année 2020		Année 2021		Année 2022	
	Avenant 1	Avenant 3	Avenant 3	Avenant 5										
Navettes fluviales														
Total km commerciaux navettes fluviales	67 675	64 364	65 371	65 371	65 371	65 371	65 371	65 371	65 371	65 371	65 371	65 371	65 371	65 371
Total km HLP navettes fluviales														
Total km techniques navettes fluviales	4 368	4 471	4 541	4 541	4 541	4 541	4 541	4 541	4 541	4 541	4 541	4 541	4 541	4 541
TOTAL km navettes fluviales	72 043	68 835	69 911											

	Année 2015	Année 2016	Année 2017		Année 2018		Année 2019		Année 2020		Année 2021		Année 2022	
	Avenant 1	Avenant 3	Avenant 3	Avenant 5										
TOTAL GENERAL km commerciaux	29 743 525	30 183 101	30 365 113	30 417 741	31 083 452	30 676 222	31 137 152	30 745 642	31 159 750	31 527 448	31 161 693	31 529 392	31 335 542	31 703 241
<i>dont kms commerciaux services spéciaux</i>	<i>142 104</i>	<i>142 104</i>	<i>137 484</i>	<i>137 484</i>	<i>0</i>	<i>137 705</i>								
TOTAL GENERAL km haut-le-pied	4 291 294	4 248 499	4 287 099	4 299 617	4 422 999	4 457 828	4 576 494	4 612 410	4 579 677	4 620 012	4 587 724	4 628 153	4 585 419	4 625 958
TOTAL GENERAL km techniques	215 264	205 031	204 134	207 476	211 377	216 810	212 131	217 127	212 299	214 452	212 348	214 502	213 537	215 692
TOTAL GENERAL (tous km confondus)	34 250 083	34 636 630	34 856 346	34 924 834	35 717 828	35 350 860	35 925 777	35 575 178	35 951 725	36 361 913	35 961 764	36 372 046	36 134 499	36 544 891

b. Les engagements du Délégué en termes de validations et de voyages comptables

Les tableaux qui résument les engagements du Délégué en termes de validations et de voyages comptables pour les années 2017 et suivantes sont modifiés comme suit :

VALIDATIONS	Année 2015	Année 2016	Année 2017		Année 2018		Année 2019		Année 2020		Année 2021		Année 2022	
	Avenant 1	Avenant 1 et Avenant 3	Avenant 1 et Avenant 3	Avenant 5	Avenant 1 et Avenant 3	Avenant 5	Avenant 1 et Avenant 3	Avenant 5	Avenant 1 et Avenant 3	Avenant 5	Avenant 1 et Avenant 3	Avenant 5	Avenant 1 et Avenant 3	Avenant 5
Tramway	60 796 935	65 837 035	70 994 332	71 021 592	78 403 843	78 537 904	83 173 441	83 135 234	87 159 673	88 091 966	90 950 569	92 076 167	93 543 234	94 905 371
Bus exploités en propre	33 766 470	34 597 117	35 812 014	35 826 765	37 099 890	37 163 326	38 197 865	38 180 318	39 490 067	39 912 468	40 741 091	41 245 295	41 709 921	42 317 284
Bus sous-traités	2 635 620	2 700 660	2 795 495	2 796 669	2 896 027	2 900 979	2 981 735	2 980 366	3 082 605	3 116 578	3 180 260	3 219 619	3 255 887	3 303 298
Navettes fluviales	150 565	155 324	162 317	162 380	170 729	171 021	178 414	178 332	187 613	189 620	196 946	199 384	205 029	208 014
TOTAL	97 349 789	103 290 137	109 764 159	109 806 305	118 570 490	118 773 229	124 531 455	124 474 250	129 919 959	131 309 632	135 068 866	136 740 454	138 714 071	140 733 968
Voyages PMR	94 330	96 235	98 632	98 632	100 031	100 031	101 372	101 372	101 722	101 722	102 202	102 202	102 682	102 682

VOYAGES COMPTABLES	Année 2015	Année 2016	Année 2017		Année 2018		Année 2019		Année 2020		Année 2021		Année 2022	
	Avenant 1	Avenant 1 et Avenant 3	Avenant 1 et Avenant 3	Avenant 5	Avenant 1 et Avenant 3	Avenant 5	Avenant 1 et Avenant 3	Avenant 5	Avenant 1 et Avenant 3	Avenant 5	Avenant 1 et Avenant 3	Avenant 5	Avenant 1 et Avenant 3	Avenant 5
Tramway	81 424 578	86 290 420	90 793 135	90 827 996	97 681 711	97 848 734	101 928 930	101 882 107	105 413 679	106 541 224	108 699 687	110 044 935	110 693 650	112 305 525
Bus exploités en propre	45 233 013	45 345 295	45 799 220	45 816 805	46 221 978	46 301 011	46 811 427	46 789 923	47 760 542	48 271 407	48 691 766	49 294 367	49 357 107	50 075 825
Bus sous-traités	3 530 120	3 539 666	3 575 099	3 576 472	3 608 100	3 614 269	3 654 112	3 652 434	3 726 201	3 768 079	3 800 892	3 847 931	3 852 629	3 908 932
Navettes fluviales	203 578	203 578	207 584	207 664	212 708	213 072	218 646	218 546	226 905	229 333	235 381	238 294	242 619	246 152
TOTAL	130 391 269	136 378 958	140 375 038	140 428 938	147 724 496	147 977 086	152 613 115	152 543 010	157 129 328	158 810 042	161 427 726	163 425 526	164 146 206	166 536 434
Voyages PMR	94 330	96 235	98 632	98 632	100 031	100 031	101 372	101 372	101 722	101 722	102 202	102 202	102 682	102 682

16.2 - Mise à jour de l'article 47.1.2 - Engagements sur un objectif de recettes

Le tableau qui évalue les niveaux pluriannuels des objectifs de recettes est modifié comme suit :

RECETTES	TBM		PMR	V ³		TOTAL	
	Avenant 3	Avenant 5		Avenant 3	Avenant 5	Avenant 3	Avenant 5
€ H.T. valeur 2013							
Année 2015	62 883 802	62 883 802	225 972	1 712 554	1 712 554	64 822 328	64 822 328
Année 2016	67 254 034	67 254 034	237 485	1 855 013	1 855 013	69 346 532	69 346 532
Année 2017	71 828 084	71 855 664	250 703	1 998 161	1 998 367	74 076 949	74 104 734
Année 2018	77 856 367	77 989 491	261 887	2 102 328	2 107 717	80 220 582	80 359 096
Année 2019	82 845 839	82 807 783	273 358	2 212 795	2 227 089	85 331 993	85 308 230
Année 2020	87 856 383	88 796 128	282 533	2 330 775	2 346 835	90 469 691	91 425 496
Année 2021	92 967 558	94 118 108	292 381	2 447 471	2 465 408	95 707 411	96 875 897
Année 2022	97 369 148	98 786 997	302 567	2 572 733	2 591 208	100 244 448	101 680 772

16.3 - Mise à jour de l'article 48 - Forfait de charges

Le tableau qui détermine la valeur théorique (hors ajustements) du forfait de charges sur la durée du contrat est modifié comme suit :

		Année 2015		Année 2016		Année 2017		Année 2018		Année 2019		Année 2020		Année 2021		Année 2022	
€ H.T. - valeur 2013		Avenant 1	Avenant 3	Avenant 3	Avenant 5	Avenant 3	Avenant 5										
Charges fixes	CHF	67 209 894	70 258 336	72 826 706	72 996 353	74 074 559	73 884 713	75 496 638	75 706 238	74 324 646	74 435 147	74 003 041	74 011 354	72 774 863	72 783 058		
Charges variables Bus	ChB	77 217 607	78 014 658	79 423 764	80 020 331	76 627 590	79 595 676	76 900 015	79 678 334	74 064 849	75 104 638	73 762 636	74 797 190	71 749 283	72 783 300		
Charges variables Tramway	ChT	29 618 820	31 877 859	36 017 795	32 956 834	38 863 922	35 124 739	39 408 147	36 741 534	39 520 178	40 116 666	39 656 331	40 255 249	39 800 539	40 400 445		
Charges de sous-traitance	ChS	19 429 791	20 038 357	19 924 288	19 924 288	19 964 602	19 964 602	20 248 805	20 248 805	20 248 805	20 248 805	20 248 805	20 248 805	20 271 208	20 271 208		
Charges PMR	PMR	3 911 648	3 936 536	3 966 115	3 966 115	3 996 215	3 996 215	4 026 635	4 026 635	4 021 287	4 021 287	4 033 921	4 033 921	4 028 016	4 028 016		
Charges variables navettes fluviales	CNF	1 252 821	1 240 885	1 204 584	1 204 584	1 176 285	1 176 285	1 175 636	1 175 636	1 175 636	1 175 636	1 175 636	1 175 636	1 176 285	1 176 285		
Sous-total		198 640 581	205 366 631	213 362 253	211 068 505	214 703 174	213 742 230	217 255 877	217 577 182	213 355 401	215 102 178	212 880 370	214 522 155	209 800 195	211 442 313		
Marge et aléas	MEA	3 908 311	4 085 114	4 298 166	4 298 166	4 502 778	4 502 778	4 680 239	4 680 239	4 659 208	4 659 208	4 651 303	4 651 303	4 657 791	4 657 791		
Total Forfait de charges		202 548 892	209 451 745	217 660 419	215 366 671	219 205 951	218 245 008	221 936 115	222 257 421	218 014 609	219 761 386	217 531 673	219 173 458	214 457 986	216 100 105		

16.4 - Mise à jour de l'article 58.2 - Liste des pénalités

Création d'un paragraphe 13. Pénalité pour non-respect des dispositions liées aux résultats de l'enquête annuelle de satisfaction - Réseau TBM

Création d'un paragraphe 14. Pénalité pour non-respect des dispositions liées aux résultats de l'enquête annuelle de satisfaction - Service Mobibus.

Article 17 - Mises à jour des annexes

17.1 - Annexe 1.2.2 - Descriptif du réseau

La mise à jour tient compte des différentes évolutions du réseau.

L'annexe A du présent avenant se substitue à l'annexe 1.2.2.

17.2 - Annexe 5.1 bis - Plan pluriannuel d'investissements (PPI) du Délégitaire

Conformément à l'article 24.4 du contrat, au regard des ajustements opérés sur les éléments du PPI (Plan pluriannuel d'investissements) de l'exercice 2017, l'annexe 5.1 bis est modifiée et l'annexe B du présent avenant se substitue à l'annexe 5.1 bis de l'avenant n°3.

17.3 - Annexe 17.2 - Intéressement aux recettes tarifaires

Conformément aux dispositions de l'article 16 du présent avenant - Mises à jour des articles de la convention, les engagements du délégataire pour 2017 à 2022 sont modifiés comme suit :

RECETTES	TBM		PMR	V ³		TOTAL	
	€ H.T. valeur 2013	Avenant 3		Avenant 5	Avenant 3	Avenant 5	Avenant 3
Année 2015	62 883 802	62 883 802	225 972	1 712 554	1 712 554	64 822 328	64 822 328
Année 2016	67 254 034	67 254 034	237 485	1 855 013	1 855 013	69 346 532	69 346 532
Année 2017	71 828 084	71 855 664	250 703	1 998 161	1 998 367	74 076 949	74 104 734
Année 2018	77 856 367	77 989 491	261 887	2 102 328	2 107 717	80 220 582	80 359 096
Année 2019	82 845 839	82 807 783	273 358	2 212 795	2 227 089	85 331 993	85 308 230
Année 2020	87 856 383	88 796 128	282 533	2 330 775	2 346 835	90 469 691	91 425 496
Année 2021	92 967 558	94 118 108	292 381	2 447 471	2 465 408	95 707 411	96 875 897
Année 2022	97 369 148	98 786 997	302 567	2 572 733	2 591 208	100 244 448	101 680 772

17.5 - Annexe 17.3 - Intéressement à la fréquentation

Conformément aux dispositions de l'article 16 du présent avenant - Mises à jour des articles de la convention, les engagements du délégataire pour 2017 à 2022 sont modifiés comme suit :

VALIDATIONS	Année 2015	Année 2016	Année 2017		Année 2018		Année 2019		Année 2020		Année 2021		Année 2022	
	Avenant 1	Avenant 1 et Avenant 3	Avenant 1 et Avenant 3	Avenant 5	Avenant 1 et Avenant 3	Avenant 5	Avenant 1 et Avenant 3	Avenant 5	Avenant 1 et Avenant 3	Avenant 5	Avenant 1 et Avenant 3	Avenant 5	Avenant 1 et Avenant 3	Avenant 5
Tramway	60 796 935	65 837 035	70 994 332	71 021 592	78 403 843	78 537 904	83 173 441	83 135 234	87 159 673	88 091 966	90 950 569	92 076 157	93 543 234	94 905 371
Bus exploités en propre	33 786 470	34 597 117	35 812 014	35 825 765	37 099 890	37 163 326	38 197 865	38 180 318	39 490 067	39 912 468	40 741 091	41 245 295	41 709 921	42 317 284
Bus sous-traités	2 635 820	2 700 660	2 795 495	2 796 569	2 896 027	2 900 979	2 981 735	2 980 366	3 082 605	3 115 578	3 180 260	3 219 619	3 255 887	3 303 298
Navettes fluviales	150 565	155 324	162 317	162 380	170 729	171 021	178 414	178 332	187 613	189 620	196 946	199 384	205 029	208 014
TOTAL	97 349 789	103 290 137	109 764 169	109 806 305	118 570 490	118 773 229	124 531 455	124 474 250	129 919 959	131 309 632	135 068 866	136 740 454	138 714 071	140 733 968
Voyages PMR	94 330	96 235	98 632	98 632	100 031	100 031	101 372	101 372	101 722	101 722	102 202	102 202	102 682	102 682

VOYAGES COMPTABLES	Année 2015	Année 2016	Année 2017		Année 2018		Année 2019		Année 2020		Année 2021		Année 2022	
	Avenant 1	Avenant 1 et Avenant 3	Avenant 1 et Avenant 3	Avenant 5	Avenant 1 et Avenant 3	Avenant 5	Avenant 1 et Avenant 3	Avenant 5	Avenant 1 et Avenant 3	Avenant 5	Avenant 1 et Avenant 3	Avenant 5	Avenant 1 et Avenant 3	Avenant 5
Tramway	81 424 578	86 290 420	90 793 135	90 827 996	97 681 711	97 848 734	101 928 930	101 882 107	105 413 679	106 541 224	108 699 687	110 044 935	110 693 650	112 305 525
Bus exploités en propre	45 233 013	45 345 295	45 799 220	45 816 805	46 221 978	46 301 011	46 811 427	46 789 923	47 760 542	48 271 407	48 691 766	49 294 367	49 357 107	50 075 825
Bus sous-traités	3 530 120	3 539 666	3 575 099	3 576 472	3 608 100	3 614 269	3 654 112	3 652 434	3 728 201	3 768 079	3 800 892	3 847 931	3 852 829	3 908 932
Navettes fluviales	203 578	203 578	207 584	207 664	212 708	213 072	218 646	218 546	226 905	229 333	235 381	238 294	242 619	246 152
TOTAL	130 391 289	135 378 958	140 375 038	140 428 938	147 724 496	147 977 086	152 613 115	152 543 010	157 129 328	158 810 042	161 427 726	163 425 526	164 146 206	166 536 434
Voyages PMR	94 330	96 235	98 632	98 632	100 031	100 031	101 372	101 372	101 722	101 722	102 202	102 202	102 682	102 682

17.6 - Annexe 22.1 - Démarche qualité de service

Au regard des adaptations apportées aux indicateurs mentionnés ci-après, il convient de procéder à la mise à jour desdits référentiels.

- Indicateur RPB – (Régularité / ponctualité bus)

- Indicateur RPT – (Régularité / ponctualité tramway)
- Indicateur TRAM 4 - Suivi de l'état des stations
- Indicateur TRAM 5 - Suivi et état des plateformes

L'**annexe C** du présent avenant se substitue aux indicateurs correspondants de l'annexe 22.1 du contrat.

17.7- Annexe 30.1 - Compte d'exploitation prévisionnel

Conformément aux dispositions de l'article 16 - Mises à jour des articles de la convention, il convient de mettre à jour l'annexe correspondante.

L'**annexe D** du présent avenant se substitue à l'annexe 30.1 du contrat.

PARTIE IV : Maintien des stipulations de la convention et des annexes

Les stipulations de la convention et des annexes, autres que celles mentionnées dans le présent avenant, demeurent inchangées.

Fait à Bordeaux en [X] exemplaires originaux, le 00 /00 /2018

Liste des annexes de l'avenant n°5

- **Annexe A** : Annexe 1.2.2 Descriptif réseau
- **Annexe B** : Annexe 5.1 bis - Plan prévisionnel d'investissements (PPI) du délégataire
- **Annexe C** : Annexe 22.1 - Indicateurs de qualité de service et modalités d'intéressement
 - Indicateur RPB : Régularité et ponctualité « bus »
 - Indicateur RPT : Régularité et ponctualité « tramway »
 - Indicateur Tram 4 : Suivi de l'état des stations
 - Indicateur Tram 5 : Suivi de l'état des plateformes
- **Annexe D** : Annexe 30.1 - Compte d'exploitation prévisionnel