

	EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE	<i>Délibération</i>
	Séance publique du 12 juillet 2019	N° 2019-412

Convocation du 5 juillet 2019

Aujourd'hui vendredi 12 juillet 2019 à 09h30 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la Salle du Conseil sous la présidence de Monsieur Patrick BOBET, Président de Bordeaux Métropole.

ETAIENT PRESENTS :

M. Patrick BOBET, M. Alain ANZIANI, M. Nicolas FLORIAN, M. Emmanuel SALLABERRY, Mme Christine BOST, M. Michel LABARDIN, M. Jean-François EGRON, M. Jacques MANGON, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, M. Patrick PUJOL, Mme Anne-Lise JACQUET, M. Fabien ROBERT, Mme Claude MELLIER, Mme Agnès VERSEPUY, M. Michel DUCHENE, Mme Brigitte TERRAZA, M. Jean TOUZEAU, Mme Anne WALRYCK, M. Dominique ALCALA, M. Max COLES, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Véronique FERREIRA, M. Michel HERITIE, Mme Andréa KISS, M. Kévin SUBRENAT, M. Jean-Pierre TURON, Mme Josiane ZAMBON, Mme Emmanuelle AJON, Mme Cécile BARRIERE, Mme Léna BEAULIEU, Mme Maribel BERNARD, M. Jacques BOUTEYRE, Mme Anne BREZILLON, M. Nicolas BRUGERE, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, M. Alain CAZABONNE, M. Didier CAZABONNE, M. Gérard CHAUSSET, 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. Marik FETOUH, M. Jean-Claude FEUGAS, Mme Florence FORZY-RAFFARD, M. Philippe FRAILE MARTIN, Mme Magali FRONZES, M. Guillaume GARRIGUES, M. Max GUICHARD, M. Jacques GUICHOUX, M. Jean-Pierre GUYOMARC'H, M. Daniel HICKEL, M. Pierre HURMIC, Mme Dominique IRIART, Mme Laetitia JARTY-ROY, M. François JAY, M. Franck JOANDET, Mme Conchita LACUEY, Mme Anne-Marie LEMAIRE, Mme Zeineb LOUNICI, M. Eric MARTIN, M. Jacques PADIE, Mme Arielle PIAZZA, M. Michel POIGNONEC, Mme Dominique POUSTYNNIKOFF, M. Benoît RAUTUREAU, Mme Marie RECALDE, Mme Karine ROUX-LABAT, M. Alain SILVESTRE, Mme Gladys THIEBAULT, Mme Anne-Marie TOURNEPICHE, M. Serge TOURNERIE, Mme Elisabeth TOUTON, M. Thierry TRIJOLET, Mme Marie-Hélène VILLANOVE.

EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION:

M. Christophe DUPRAT à M. Michel LABARDIN
M. Franck RAYNAL à M. Eric MARTIN
M. Jean-Jacques PUYOBRAU à Mme Conchita LACUEY
M. Alain TURBY à Mme Zeineb LOUNICI
M. Michel VERNEJOUL à Mme Andréa KISS
M. Erick AOUIZERATE à M. Jean-Pierre GUYOMARC'H
Mme Odile BLEIN à M. Max GUICHARD
Mme Isabelle BOUDINEAU à M. Arnaud DELLU
M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE à Mme Brigitte TERRAZA
Mme Anne-Marie CAZALET à Mme Maribel BERNARD
Mme Chantal CHABBAT à M. Guillaume GARRIGUES
Mme Solène CHAZAL-COUCAUD à Mme Elisabeth TOUTON
Mme Michèle DELAUNAY à M. Vincent FELTESSE
Mme Martine JARDINE à Mme Michèle FAORO
M. Bernard JUNCA à Mme Dominique POUSTYNNIKOFF
M. Marc LAFOSSE à Mme Dominique IRIART
M. Bernard LE ROUX à M. Alain ANZIANI
M. Pierre LOTHAIRE à Mme Marie-Hélène VILLANOVE
Mme Emilie MACERON-CAZENAVE à Mme Gladys THIEBAULT
M. Thierry MILLET à M. Dominique ALCALA
M. Pierre De Gaétan NJIKAM MOULIOM à M. Philippe FRAILE MARTIN
Mme Christine PEYRE à Mme Cécile BARRIERE

EXCUSE(S) :

Mme Marie-Christine BOUTHEAU.

PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :

Mme Marie RECALDE à M. Thierry TRIJOLET jusqu'à 10h30
M. Jean-Louis DAVID à M. Nicolas BRUGERE à partir de 10h15
M. Alain CAZABONNE à M. Didier CAZABONNE à partir de 10h30
Mme Emmanuelle AJON à Mme Christine BOST à partir de 11h00
Mme Anne-Lise JACQUET à M. Kévin SUBRENAT à partir de 11h00
Mme Laurence DESSERTINE à Mme Magali FRONZES à partir de 11h10
Mme Karine ROUX-LABAT à M. Daniel HICKEL jusqu'à 11h25
Mme Florence FORZY-RAFFARD à Mme Anne BREZILLON à partir de 11h35
M. Jean-François EGRON à M. Jean TOUZEAU à partir de 12h00
M. Michel HERITIE à Mme Josiane ZAMBON à partir de 12h00
M. Alain SILVESTRE à M. Benoît RAUTUREAU à partir de 12h00
Mme Nathalie DELATTRE à M. Yohan DAVID à partir de 12h00
M. Jacques GUICHOUX à M. Serge TOURNERIE à partir de 12h15
Mme Emmanuelle CUNY à Mme Brigitte COLLET à partir de 12h15

EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

LA SEANCE EST OUVERTE

	Conseil du 12 juillet 2019	<i>Délibération</i>
	Direction générale Mobilité Direction du réseau transports urbains	N° 2019-412

Réseau de transports urbains - Délégation de service public - Avenant n° 6 - Adoption - 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 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, 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 traités dans le présent avenant, sans prise en compte de leur impact financier.

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.

L'avenant n°5 approuvé par délibération n°2018-363 en date du 6 juillet 2018 et signé le 25 juillet 2018 prenant en compte notamment les décalages de la mise en service de la ligne C et D du tramway, l'évolution du calendrier d'exploitation des parcs relais, les dysfonctionnements des infrastructures et de la signalisation ferroviaire de la Phase III, l'évolution de l'exploitation des locaux vélos, l'acquisition et la mise en service de vélos à assistance électrique, la révision des engagements des recettes suite aux mesures sur la circulation automobile.

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°6, objet de la présente délibération, a pour objet d'intégrer les différents impacts liés aux :

1. Evolutions de l'offre justifiant un ajustement technique et financier

- Adaptations du réseau de bus suite aux réunions sectorielles ;
- Adaptations du réseau de bus suite à l'extension de la ligne C ;
- Renforts de l'offre du réseau tramway par l'injection de rames supplémentaires ;
- Intégration des nouvelles lignes de bus : Bassens-Campus et Bus à niveau de service performant (BNSP) ;
- Mise en service des vélos électriques ;
- Consolidation de l'expérimentation des arrêts à la demande.

2. Evolutions du patrimoine justifiant un ajustement technique et financier

- Evolution du Plan prévisionnel d'investissements (PPI) du délégataire ;
- Dysfonctionnements de la Signalisation ferroviaire (SF) de la Phase III ;
- Remise en gestion de trois ascenseurs suite à l'extension de la ligne C – Blanquefort ;
- Mise en service et surcoûts liés au Billet sans contact (BSC) ;
- Principe de mise en œuvre du Plan assurance sécurité (PAS).

Cet avenant prend également en compte les mises à jour du contrat : articles de la convention et certaines annexes, consécutives à ces évolutions, ainsi que la mise à jour des évolutions indiciaires pour l'indexation du forfait de charges.

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°6 génère un ajustement :

- **Du forfait de charges de + 16 058 900€₂₀₁₃**
- **Des objectifs de recettes de + 3 897 734 €₂₀₁₃.**

En termes de fréquentation, l'avenant n°6 génère un ajustement de + 5 662 956 voyages comptables et + 4 700 233 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 contractuelle des méthodes de calcul utilisées.

Par ailleurs, la présente délibération est également l'occasion d'annoncer la décision de principe qu'a pris notre établissement en demandant au délégataire de se fournir, à partir du 1^{er} janvier 2020, en électricité produite à partir d'énergies renouvelables pour l'équivalent utilisé pour le fonctionnement du tramway. En effet, la consommation en électricité du tramway est loin d'être anodine puisqu'elle représente près de 1% de l'électricité consommée sur le territoire métropolitain et il était logique que le service des transports contribue aux objectifs ambitieux, fixés par la Métropole en matière de transition énergétique. Cette décision aura un surcoût d'environ 130 k€/an qui sera pris en charge pour moitié par la Métropole et pour moitié par le délégataire. Elle sera formellement intégrée dans le prochaine avenant n°7.

ARTICLE I - Evolutions de l'offre justifiant un ajustement technique et financier

I.1 / Adaptations du réseau de bus suite aux réunions sectorielles de 2018

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 sur les années ultérieures (renforts ou réductions de l'offre, modifications d'itinéraires, adaptations des fréquences en heures creuses ou heures de pointe).

Pour l'année 2018, de nouvelles réunions sectorielles se sont déroulées afin d'apporter des améliorations pour certaines lignes du réseau de bus et optimiser ainsi le réseau métropolitain.

A celles-ci s'ajoutent des adaptations nécessaires aux enjeux métropolitains qu'il convient également d'intégrer dont le renfort des Lianes 1 et 10 pendant la période d'été, la préfiguration de la Corol Grand Ouest ou encore un renfort d'offre sur la zone de l'Aéroparc.

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

Impacts € ₂₀₁₃ H.T	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Impacts sectorielles 2018						
Forfait de charges € ₂₀₁₃ H.T	275 624	541 393	538 512	536 004	534 081	2 425 615
Recettes € ₂₀₁₃ H.T	21 179	62 988	63 905	65 825	67 728	281 626
Impacts Fréquentation						
Impacts sectorielles 2018						
Voyages comptables	40 189	116 042	114 300	114 300	114 174	499 005
Validations	32 257	94 690	94 508	95 637	96 485	413 577

De 2018 à 2022, l'impact sur de ces réunions sectorielles 2018 sur le forfait de charges est de + 2 425 615 €₂₀₁₃ de 2018 à 2022 et de + 281 626 €₂₀₁₃ en termes d'objectifs de recettes tarifaires.

I.2 / Adaptations du réseau de bus suite à l'extension de la ligne C

Par délibération n°2009-0708, le Conseil de la Métropole a validé le développement du réseau TBM (Transports Bordeaux Métropole) avec entre autres l'extension de la ligne C du tramway vers la commune de Villenave d'Ornon extra-rocade. Initialement prévu au 1^{er} janvier 2018, l'avenant n°5 a intégré uniquement les impacts contractuels liés au décalage de la mise en service de cette extension au 1^{er} janvier 2019. Ce décalage ayant nécessité une reconfiguration de certaines lignes, il convient également de prendre en compte les adaptations du réseau de bus.

Les principales modifications ont concerné le prolongement des Lianes 11 et 15 sur Villenave Courréjean, les modifications d'itinéraires des lignes 26 et 89, la création d'un terminus sur la ligne 36.

Sur la durée du contrat, les adaptations du réseau de bus issues de l'extension de la ligne C génèrent les impacts techniques et financiers suivants :

Impacts € ₂₀₁₃ H.T	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Impacts adaptations réseau - extension ligne C						
Forfait de charges € ₂₀₁₃ H.T		-29 713	-29 582	-28 856	-27 604	-115 754
Recettes € ₂₀₁₃ H.T		24 764	35 030	45 855	53 427	159 076

Impacts Fréquentation	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Impacts adaptations réseau - extension ligne C						
Voyages comptables		45 623	62 654	79 623	90 065	277 966
Validations		37 228	51 805	66 622	76 111	231 766

Au total, l'impact de ces adaptations sur le forfait de charges est de (-) 115 754 €₂₀₁₃ de 2019 à 2022 et de + 159 076 €₂₀₁₃ en termes d'objectifs de recettes ; l'impact négatif sur les coûts résultant de l'économie générée par le déplacement d'un terminus.

I.3 / Evolution du parc de rames et renforts de l'offre tramway

D'une part, et conformément au plan d'urgence des mobilités 2018-2020 acté par délibération n°2018-210 du Conseil de la Métropole du 2 avril 2018, 4 rames supplémentaires ont été injectées dans le réseau, à partir de septembre 2018, afin de pérenniser les renforts de ligne A en heures de pointe de proposer une fréquence régulière de 10 minutes sur la branche Blanquefort et de proposer des renforts en journée sur les lignes A, B et C.

Il convient donc d'intégrer les impacts de ce renfort de rames dont les conséquences financières ont été approuvées par délibération n°2018-675 du 30 novembre 2018.

Impacts Renforts de 4 rames supplémentaires € ₂₀₁₃ H.T	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Forfait de charges € ₂₀₁₃ H.T	373 167	947 918	938 830	942 654	944 210	4 146 779
Recettes € ₂₀₁₃ H.T	191 883	510 420	525 747	541 545	557 813	2 327 408

Impacts Fréquentation	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Voyages comptables	364 104	940 346	940 346	940 346	940 151	4 125 293
Validations	292 247	767 317	777 510	786 800	794 494	3 418 368

Au total, l'impact sur le forfait de charges est de + 4 146 779 €₂₀₁₃ de 2018 à 2022 et de + 2 327 408 €₂₀₁₃ en termes d'objectifs de recettes.

D'autre part, outre la mise en exploitation de rames supplémentaires, la livraison des rames de tramway diffère du calendrier contractuel du fait du décalage calendaire des projets de la ligne D ou des extensions de la ligne C. **La différence de volume génère des économies de coûts pour un montant de 188 141 €₂₀₁₃ H.T.** qu'il est proposé d'intégrer dans l'arrêté des comptes 2018.

I.4 / Intégration de nouvelles lignes de bus : Bassens-Campus et BNSP

Dans le cadre du Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains pour les transports collectifs (SDOM) et du plan d'urgence des mobilités 2018-2020, deux lignes supplémentaires sont prévues pour optimiser le réseau :

- La liaison entre Bassens et le campus universitaire pour :
 - o améliorer l'offre entre le campus universitaire et le nord de la Rive Droite en proposant une ligne rapide et directe avec un parc relais à proximité du terminus ;
 - o améliorer l'offre entre le campus universitaire et la Gare Saint-Jean ;
 - o créer un lien entre les différents secteurs de projets de Lormont, Bordeaux Bastide, Euratlantique et le campus.
- La liaison entre la Gare de Pessac Alouette et l'Aéroport (ou BNSP, Bus à niveau de service performant) permettant de relier l'aéroport et la gare Saint-Jean via une correspondance TER à la Gare de Pessac Alouette et améliorer la desserte des zones d'emplois de l'Aéroparc à Mérignac et de Bersol à Pessac.

Sur la durée du contrat, les impacts techniques et financiers liés à ces deux nouvelles lignes sont évalués à **+ 8 382 451 €₂₀₁₃ de 2018 à 2022 sur le forfait de charges et de + 439 217 €₂₀₁₃ en termes d'objectifs de recettes** dont :

- + 5 539 081 €₂₀₁₃ en forfait de charges et +441 114 €₂₀₁₃ en objectifs de recettes, au titre de la liaison Bassens-Campus ;
- + 2 843 369 €₂₀₁₃ en forfait de charges et - 1897 €₂₀₁₃ au titre de la liaison BNSP.

Ces impacts se déclinent annuellement comme suit.

Impacts € ₂₀₁₃ H.T	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Impacts Ligne Bassens-Campus et BNSP					
Impact total Forfait de charges	681 883	2 574 577	2 561 471	2 564 519	8 382 451
Impact total Recettes	24 519	92 199	137 356	185 142	439 217

En termes de fréquentation, ces deux lignes génèrent + 760 693 voyages comptables supplémentaires et +636 523 validations supplémentaires, déclinés annuellement comme suit.

Impacts Fréquentation	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Impacts Ligne Bassens-Campus et BNSP					
Voyages comptables	45 172	164 906	238 507	312 108	760 693
Validations	36 860	136 350	199 562	263 751	636 523

I.5 / Mise en service des vélos électriques

Dans le cadre de l'avenant n°5, Bordeaux Métropole a autorisé l'acquisition et la mise en service de vélos électriques dès le 6 mai 2019, selon des principes qu'il convient de préciser en termes de conditions et d'impacts financiers sur la durée du contrat.

En termes d'investissement, l'impact lié à ce déploiement s'élève à 4 257 247 €₂₀₁₃ H.T (acquisition des vélos et des batteries notamment). Il est réalisé et financé en substitution des opérations prévues sur l'acquisition de vélos classiques et sur la création de nouvelles stations, ainsi que sur l'acquisition de box vélos inscrit au Plan pluriannuel d'investissement du délégataire. L'impact financier de cette opération est donc contractuellement neutre sur le PPI du délégataire.

En termes de coûts d'exploitation, il a été convenu, par l'avenant n°5, de financer le forfait de charges dédié à la mise en service des vélos électriques en utilisant le solde de l'enveloppe d'ores et déjà restituée (en 2018) au titre de la non réalisation des 5 box vélos prévus annuellement sur 2016 – 2022, soit un solde de +556 656 €₂₀₁₃ pour financer les coûts d'exploitation d'autres opérations, dont celles des vélos électriques.

L'impact de la mise en service des vélos électriques sur le forfait de charges s'élève à 358 707 €₂₀₁₃ H.T sur la période 2018 - 2022 dont :

- Un impact de + 677 814€₂₀₁₃ H.T au titre de l'exploitation du service (frais logistique liés aux batteries, surcoûts de maintenance notamment),
- Un montant de – 319 107€₂₀₁₃ H.T au titre des économies générées par la réduction du nombre et des agrandissements des stations initialement prévues.

€ H.T - valeur 2013	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Charges exploitation - Vélos électriques	87 500	121 442	142 949	162 333	163 590	677 814
Charges exploitation - Réduction du nombre de stations/agrandissements	0	-13 114	-43 713	-83 055	-179 225	-319 107
Impact forfait de charges	87 500	108 328	99 235	79 278	-15 634	358 707

Solde de l'enveloppe "non réalisation boxs vélos"

En termes de recettes, le service des vélos électriques est une offre disponible uniquement à l'attention des abonnés annuels au réseau TBM ou bien au service V3, moyennant une participation financière pour la location de la batterie et du chargeur. Les recettes annexes liées à la location de batteries sont estimées à 879 516€₂₀₁₃ H.T sur 2019-2022.

L'impact total sur l'objectif de recettes est estimé à + 690 408 €₂₀₁₃ H.T sur 2019 à 2022 et se répartit comme suit :

€ H.T - €2013	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Recettes annexes - Locations de batteries	110 052	209 163	268 173	292 127	879 516
Recettes tarifaires	7 745	15 978	20 485	22 315	66 523
Perte de recettes tarifaires - suppression stations	-21 635	-29 461	-75 890	-128 645	-255 631
Recettes totales	96 162	195 680	212 768	185 798	690 408

I.6 / Consolidation des arrêts à la demande

En 2017, suite à l'engagement de Bordeaux Métropole dans la mise en œuvre d'actions en faveur des déplacements des femmes et à la campagne de lutte contre le harcèlement développée sur le réseau TBM, Bordeaux Métropole a souhaité mettre en œuvre une expérimentation visant à tester l'arrêt à la demande sur le réseau de bus de soirée, réservé aux personnes seules.

Les résultats positifs de cette pratique ont amené Bordeaux Métropole, par délibération n°2018-779 du 21 décembre 2018, à confirmer la poursuite de ce fonctionnement sur les Lianes 7 et 10 mais également de développer progressivement l'arrêt à la demande sur de nouvelles Lianes.

La mise en œuvre de ce dispositif n'a pas d'impact financier.

ARTICLE II - Evolutions du patrimoine et des systèmes justifiant un ajustement technique et financier

II.1/ Evolution du Plan prévisionnel d'investissements (PPI) du délégataire

Après 4 années de contrat de délégation de service public, le PPI du délégataire a fait l'objet d'une mise à jour. Des investissements prévus initialement ont été supprimés car devenus sans objet, générant ainsi une enveloppe de substitution et de nouveaux besoins non identifiés à la signature du contrat ont été ajoutés conformément aux dispositions du contrat.

De cette mise à jour résulte une économie contractuelle de 502 290€₂₀₁₃ H.T Il est proposé que cette économie soit affectée à l'opération de grande rénovation tramway des 900 000 kilomètres pour laquelle un suivi financier sera effectué à chaque arrêté des comptes. Cette réserve pourra être restituée au Délégant en fin de contrat, selon le coût définitif de l'opération.

S'agissant des opérations liées au fissuration des portes et l'installation de brides sur les portes des rames phase 1 et 2, elles seront compensées à KBM dans le cadre des arrêtés des comptes, sur la base des pièces justificatives afférentes. Ces opérations ne sont pas intégrées au PPI car il s'agit de dysfonctionnement, non imputables au délégataire. L'impact total est estimé à 290 000€₂₀₁₉ H.T

L'impact financier de cette mise à jour est contractuellement neutre. Si des besoins complémentaires sont exprimés par le délégataire d'ici la fin du contrat, ces nouveaux besoins devront être financés par le délégataire. Les demandes complémentaires exprimées par le délégant feront l'objet d'une révision du PPI, après prise en compte du différentiel d'amortissement et de la consommation de l'enveloppe contractuelle dédiée à l'opération de grande rénovation tramway des 900 000 km précitée.

II.2/ Dysfonctionnements de la signalisation ferroviaire de la Phase III

La mise en service des extensions des trois lignes de tramway et des services partiels associés s'est développée du 24 janvier au 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 Délégataire.

Au cours de l'année 2018, des dysfonctionnements ont été enregistrés par le délégataire, qui a mis en œuvre des dispositions nécessaires. En effet, il a été dénombré 225 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. A noter que ces interventions tendent à diminuer significativement en 2018, avec une baisse de près de 41%.

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 2018.

En outre, l'impact sur les temps de parcours est également à intégrer.

Ces surcoûts ont été pris en compte respectivement dans l'avenant n°1 pour l'année 2015, l'avenant n°2 et n°5 pour les années 2016 et 2017.

L'impact sur le forfait de charges lié aux dysfonctionnements de la signalisation ferroviaire, pour 2018, s'élève à + 798 346 €₂₀₁₃ H.T. dont 220 000€₂₀₁₃ au titre du PCC, 165 060€₂₀₁₃ au titre des temps de parcours et 413 286€₂₀₁₃ pour les surcoûts d'exploitation.

II.3/ Remise en gestion de trois ascenseurs suite à l'extension de la ligne C sur Blanquefort

Suite à l'extension de la ligne C vers Blanquefort, Bordeaux Métropole souhaite confier la gestion des trois ascenseurs associés aux stations « Ausone » et « Gare de Blanquefort », au délégataire. La remise en gestion est prévue au 1^{er} septembre 2019. Elle a pour but d'améliorer la maintenance dégradée de ces biens, dans les cas d'urgence et de pannes, et de garantir un meilleur service aux usagers.

L'impact des coûts afférents à l'exploitation de ces nouveaux biens s'élèvent à **18 827€₂₀₁₃ H.T par an**, soit un impact total sur le forfait de charges de **+62 757€₂₀₁₃ H.T** sur 2019-2022.

II.4/ Mise en service et surcoûts liés au Billet sans contact (BSC)

Dans le cadre de la nouvelle billettique, il a été acté, par délibération n°2016-475 du Conseil métropolitain du 23 septembre 2016, la mise en place d'un nouveau support : le Billet sans contact (BSC), en substitution des titres occasionnels de transport (Tickartes). L'achat du volume de BSC a été supporté par Bordeaux Métropole sur 2016-2017. Pour les années suivant la mise en œuvre de la billettique, il a été acté que les BSC seraient achetés par le délégataire.

Compte tenu de la généralisation des ventes du BSC, il convient de prendre en compte les surcoûts liés à l'achat de ce nouveau support (plus onéreux que le support du tickarte classique) dans le cadre des arrêtés des comptes annuels 2018-2022. Au titre des commandes effectuées en 2018 et du nombre de billets consommés, le montant de la compensation s'élève à 359 618,35€. H.T.

II.5/ Mise en œuvre du Plan assurance sécurité (PAS)

Le Délégataire assure la responsabilité de l'exploitation et du maintien en conditions opérationnelles et de sécurité du Système d'information (SI) transport, ainsi que les évolutions mineures ; les évolutions majeures étant du ressort du délégant et inscrites dans son plan pluriannuel d'investissement.

En termes de sécurité, le délégataire doit préciser un Plan d'assurance sécurité (PAS), en fonction des risques identifiés. Celui-ci doit définir l'organisation et les procédures de protection du SI transport qui seront à mettre en œuvre sur la durée du contrat.

Dans ce cadre, un important diagnostic s'est déroulé entre 2015 et 2016 afin de dresser un état des lieux précis de la sécurité des SI et déterminer la vulnérabilité de chaque élément en fonction des risques identifiés et leur probabilité d'occurrence. Le rapport d'audit diligenté par la Métropole démontre un niveau de sécurité du système très insuffisant.

Sur la base de ce diagnostic, des réunions de travail communes entre délégant et délégataire se sont donc déroulées sur 2017-2018 et ont abouti à l'élaboration d'un PAS sur les 4 années restantes du contrat.

Compte tenu de la spécificité des actions à mettre en œuvre, il est proposé de déléguer la mise en œuvre de ce PAS au délégataire. En effet, celui-ci nécessite notamment de diffuser une culture au sein de l'organisation, ainsi qu'un pilotage adapté, au plus près des équipes du délégataire. En outre, différents événements récents comme la panne informatique générale de décembre 2018, les différents chantiers d'exploitation du réseau en cours et le classement du réseau TBM en Opérateur d'importance vital (OIV)

nécessitent d'accélérer les travaux de sécurisation.

Dans ce cadre, le Délégué a remis un mémoire technique et financier le 28 mai 2019, détaillant des coûts de mise en application du PAS sur la période 2019-2022. Les services métropolitains analysent actuellement ces données, dont l'impact provisoire sur le forfait de charges est évalué, à ce stade, en cumul, à 3 190 836€₂₀₁₃. H.T sur la période, soit 797K€/an, avec une valeur nette comptable des biens à investir de 684 099€₂₀₁₃. H.T

Afin d'assurer la bonne gestion de son contrat, Bordeaux Métropole doit poursuivre les échanges avec le délégataire sur les conditions de mise en œuvre du PAS, son financement et un mécanisme de pénalités associé. Il est proposé que le dispositif et les impacts technico-financiers soient pris en compte au travers d'un prochain avenant à adopter par le Conseil de la Métropole au second semestre 2019.

ARTICLE III - Récapitulatif des impacts financiers et sur les engagements

Au regard des différents thèmes décrits précédemment, les impacts de l'avenant 6 sur le forfait de charges annuel de référence et sur les engagements du Délégué se déclinent selon les tableaux récapitulatifs ci-dessous.

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

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

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

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

En termes de forfait de charges, **l'impact s'élève à 16 058 900 €₂₀₁₃ H.T sur les cinq (5) années restantes du contrat.** Cet impact s'explique principalement par les modifications du réseau apportées par l'intégration des deux lignes Bassens-Campus et BNSP et le renfort d'offre sur le réseau tramway. 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)	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Forfaits de charge de référence : base avenant n°5	218 245 009	222 257 422	219 761 386	219 173 459	216 100 104	1 095 537 380
Ajustements € H.T. valeur 2013 suite avenant n°6						
Adaptation du réseau de bus - Sectorielles 2018	275 624	541 393	538 512	536 004	534 081	2 425 615
Adaptation du réseau de bus - Suite extension ligne C	0	-29 713	-29 582	-28 856	-27 604	-115 754
Evolution et Renforts de l'offre tramway	373 167	947 918	938 830	942 654	944 210	4 146 779
Intégration lignes Bassens Campus et BNSP		681 883	2 574 577	2 561 471	2 564 519	8 382 451
Mise en service des vélos électriques	87 500	108 328	99 235	79 278	-15 634	358 707
Consolidation arrêts à la demande	0	0	0	0	0	0
Evolution PPI	0	0	0	0	0	0
Dysfonctionnements signalisation ferroviaire Phase 3	798 346					798 346
Remise en gestion 3 ascenseurs suite extension ligne C Blanquefort		6 276	18 827	18 827	18 827	62 757
Mise en service et surcoûts billets sans contact	arrêté des comptes					
Mise en œuvre du plan assurance sécurité	intégration avenant n°7					
Total des ajustements	1 534 638	2 256 085	4 140 399	4 109 379	4 018 399	16 058 900
Nouveaux forfaits de charges de référence : base avenant n°6	219 779 646	224 513 508	223 901 785	223 282 838	220 118 503	1 111 596 280

L'impact des évolutions contractuelles, tout avenants et protocoles confondus, s'élève à + 54 295 227€²⁰¹³ soit + 3.2% du forfait de charges initial de référence, tel que détaillé dans le tableau suivant :

Synthèse des impacts sur le forfait de charges

Cumul en €₂₀₁₃

Forfait de charge de référence		1 687 322 795
Total des impacts des avenants		51 640 796
Avenants 1 à 6	Avenant n°1	285 610
	Avenant n°2	0
	Avenant n°3	33 198 993
	Avenant n°4	0
	Avenant n°5	2 097 293
	Avenant n°6	16 058 900
Total des impacts des protocoles		2 654 431
Protocoles 1 et 2	Protocole n°1	802 974
	Protocole n°2	1 851 457
Total des impacts financiers liés aux évolutions contractuelles		54 295 227
Part relative des impacts financiers sur le forfait de charges de référence		3,2%

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 + 3 018 218 €₂₀₁₃ sur les cinq dernières années du contrat et s'explique majoritairement par les renforts d'offre du réseau de tramway.

Rappel (article 47.1.2 et Annexe 17.2)	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Engagements sur les recettes tarifaires : base avenant n°5	80 359 096	85 308 230	91 425 496	96 875 897	101 680 772	455 649 491
Ajustements € H.T. valeur 2013 suite avenant n°6						
Adaptation du réseau de bus - Sectorielles 2018	21 179	62 988	63 905	65 825	67 728	281 626
Adaptation du réseau de bus - Suite extension ligne C	0	24 764	35 030	45 855	53 427	159 076
Evolution et Renforts de l'offre tramway	191 883	510 420	525 747	541 545	557 813	2 327 408
Intégration lignes Bassens Campus et BNSP		24 519	92 199	137 356	185 142	439 217
Mise en service des vélos électriques		-13 890	-13 483	-55 405	-106 330	- 189 108
Consolidation arrêts à la demande	0	0	0	0	0	-
Evolution PPI	0	0	0	0	0	-
Dysfonctionnements signalisation ferroviaire Phase 3	0	0	0	0	0	-
Remise en gestion 3 ascenseurs suite extension ligne C Blanquefort	0	0	0	0	0	-
Mise en service et surcoûts billets sans contact	0	0	0	0	0	-
Mise en œuvre du plan assurance sécurité	0	0	0	0	0	-
Total des ajustements	213 062	608 800	703 398	735 177	757 781	3 018 218
Nouveaux engagements sur les recettes tarifaires : base avenant n°6	80 572 158	85 917 030	92 128 894	97 611 074	102 438 553	458 667 709

A ces recettes s'ajoutent également celles liées à la location de batteries des vélos électriques (recettes annexes), dont le niveau pluriannuel est réparti comme suit.

€ H.T. - €2013	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Recettes annexes - Locations de batteries	110 052	209 163	268 173	292 127	879 516

III.3/ Les ajustements sur les engagements de fréquentation

III.3.1 - Les validations

Les ajustements sur les engagements s'élèvent à + 4 700 233 validations sur les cinq dernières années du contrat.

Rappel (article 10.2 et Annexe 17.3)	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Engagements sur les validations : base avenant n°5	118 773 229	124 474 250	131 309 632	136 740 454	140 733 968	652 031 533
Ajustements € H.T. valeur 2013 suite avenant n°6						
Adaptation du réseau de bus - Sectorielles 2018	32 257	94 690	94 508	95 637	96 485	413 577
Adaptation du réseau de bus - Suite extension ligne C	0	37 228	51 805	66 622	76 111	231 766
Evolution et Renforts de l'offre tramway	292 247	767 317	777 510	786 800	794 494	3 418 368
Intégration lignes Bassens Campus et BNSP		36860	136 350	199 562	263 751	636 523
Total des ajustements	324 504	944 407	1 060 172	1 148 621	1 230 841	4 700 233
Nouveaux engagements sur les validations : base avenant n°6	119 097 733	125 418 657	132 369 804	137 889 075	141 964 809	656 731 766

III.3.2 - Les voyages comptables

Les ajustements sur les engagements s'élèvent à + 5 662 956 voyages comptables sur les cinq dernières années du contrat.

Rappel (article 10.2)	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Engagements sur les voyages comptables : base avenant n°5	147 977 086	152 543 010	158 810 042	163 425 526	166 536 434	789 292 098
Ajustements € H.T. valeur 2013 suite avenant n°6						
Adaptation du réseau de bus - Sectorielles 2018	40 189	116 042	114 300	114 300	114 174	499 005
Adaptation du réseau de bus - Suite extension ligne C	0	45 623	62 654	79 623	90 065	277 966
Evolution et Renforts de l'offre tramway	364 104	940 346	940 346	940 346	940 151	4 125 293
Intégration lignes Bassens Campus et BNSP	0	45 172	164 906	238 507	312 108	760 693
Total des ajustements	404 293	1 147 183	1 282 206	1 372 776	1 456 498	5 662 956
Nouveaux engagements sur les voyages comptables : base avenant n°6	148 381 379	153 690 193	160 092 248	164 798 302	167 992 932	794 955 054

ARTICLE IV - Mises à jour de certaines dispositions du contrat

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

IV.1.1 - Modification de l'article 48.2.1 – Indexation du forfait de charges

Pour le calcul du forfait de charges annuel et de son indexation, il convient de prendre en compte le remplacement et/ou la suppression de certains identifiants modifié comme suit :

- **Indice Salaires (S)** : l'identifiant Insee 1567457 (Institut national de la statistique et des études économiques) est arrêté et remplacé par l'indice Insee 10562719, avec un coefficient de raccordement de 1,1464.
- **Indice Industrie (P)** : l'identifiant Insee 1652106 est arrêté et remplacé par l'indice Insee 10534796, avec un coefficient de raccordement de 1,0629.
- **Indice Gaz (Mn)** : l'identifiant Insee 1653969 est arrêté et remplacé par l'indice Insee 10534775, avec un coefficient de raccordement de 1,1066.
- **Indice Electrique (R)** : l'identifiant Insee 1653827 a été arrêté et remplacé par l'indice Insee 1653783. Cet identifiant Insee a été arrêté à son tour et remplacé par l'indice Insee 10534729, avec un coefficient de raccordement de 0,9672.
- **Indice Electricité (E)** : l'identifiant Insee 1653964 a été arrêté et remplacé par l'indice Insee 1771242, avec un coefficient de raccordement de 1,1762. Cet identifiant Insee a été arrêté à son tour et remplacé par l'indice Insee 10534766, avec un coefficient de raccordement de 1,13.
- **Indice autobus et autocars (M)** : l'identifiant Insee 1653206 est arrêté et remplacé par l'indice Insee 10535349, avec un coefficient de raccordement de 1,0605.

Les nouvelles valeurs à considérer sont corrigées en conséquence dans le cadre de la détermination des acomptes et de l'arrêté des comptes annuels.

IV.1.2 - 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 en conséquence.

IV.1.3 - Modification de l'article 47.1.2 - Engagements 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.

IV.1.4 - Modification de l'article 48 - Forfait de charges

Le tableau qui évalue 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 IV.2 de la présente délibération.

IV.1.5 - Modification de l'article 49.2 - Intéressement du délégataire à la fréquentation

Compte tenu des modifications apportées par les réunions sectorielles, des diverses adaptations du réseau et des nouveaux projets de la Métropole, il convient de modifier le tableau qui détermine les bases théoriques de calcul de l'intéressement à la fréquentation au titre des 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 n°6.

Les annexes identifiées sont les suivantes :

- Annexe 1.2.2 - Descriptif du réseau
- Annexe 1.4.1 - Descriptif du service pour les personnes à mobilité réduite
- Annexe 1.5 - Descriptif du service V³ et de son évolution
- Annexe 1.6 - Descriptif des pôles d'échanges et des parcs relais
- Annexe 5.1 - Plan prévisionnel d'investissements du délégataire
- Annexe 6 - Conditions tarifaires
- Annexe 17.2 - Intéressement aux recettes tarifaires
- Annexe 17.3 - Intéressement à la fréquentation
- Annexe 30.1 - Compte d'exploitation prévisionnel
- Annexe 30.2 - Bordereaux de prix unitaire
 - o Pour compléter l'offre de services occasionnels sur le BatCub
 - o Pour compléter celui lié à la pose de plaque APS, en ajoutant la spécificité « acier »

En application des articles L.2121.12 et L.2121.13 du Code général des collectivités territoriales, les annexes du projet d'avenant n°6 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 de l'exploitation - 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,

VU l'avenant n°5 approuvé par la délibération n°2018/363 du Conseil de Bordeaux Métropole du 6 juillet 2018,

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT QU'il convient, en conséquence de différents évènements, de modifier, par un avenant n°6, 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°6 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°6 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 2018 du présent avenant dans l'arrêté des comptes 2018.

Article 4 : de prendre en compte l'impact financier 2018-2022 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 12 juillet 2019

<p>REÇU EN PRÉFECTURE LE : 16 JUILLET 2019</p> <p>PUBLIÉ LE : 16 JUILLET 2019</p>	<p>Pour expédition conforme, le Vice-président,</p> <p>Monsieur Christophe DUPRAT</p>
---	---

DELEGATION DE SERVICE PUBLIC DE TRANSPORTS URBAINS

AVENANT N°6

Entre les soussignés :

BORDEAUX METROPOLE, 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 Patrick Bobet, agissant en cette qualité, en exécution d'une délibération n°2019- en date du, reçue à la Préfecture de la Gironde le

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

ET

LA SOCIETE KEOLIS BORDEAUX METROPOLE (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 Délégataire**"
D'AUTRE PART,

Bordeaux Métropole et le Délégataire 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 Délégué 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 Délégué 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.
- **L'avenant n°5 approuvé par délibération n°2018 - 363 en date du 6 juillet 2018 et signé le 25 juillet 2018** prenant en compte les décalages de la mise en service de la ligne C et D du tramway, l'évolution du calendrier d'exploitation des parcs relais, les dysfonctionnements des infrastructures et de la signalisation ferroviaire de la Phase III, les évolutions légales et réglementaires, l'impact des réunions sectorielles et autres adaptations du réseau, l'évolution de l'exploitation des locaux vélos, l'acquisition et la mise en service de vélos à assistance électrique, les ajustements liés à la publicité à caractère commercial, la révision des engagements des recettes suite aux mesures sur la circulation automobile, les adaptations relatives au système de location des distributeurs de monnaie.

D'autre part, le contrat a fait l'objet de deux protocoles transactionnels avec pour objectif la compensation de surcoûts engagés par le Délégué, 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 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 Délégué.

Le présent avenant a pour objet d'intégrer, au contrat de délégation de service public :

- les ajustements techniques et financiers justifiés par des évolutions de l'offre, du patrimoine et des systèmes (partie 1 et 2) ;
- la prise en compte d'évolutions indiciaires et réglementaires (partie 3) ;
- la mise à jour des stipulations de la convention et de ses annexes (partie 4).

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°6 génère un ajustement :

- **Du forfait de charges de + 16 058 900€₂₀₁₃**
- **Des objectifs de recettes de + 3 897 734 €₂₀₁₃.**

En termes de fréquentation, l'avenant n°6 génère un ajustement de + 5 662 956 voyages comptables et + 4 700 233 validations.

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

Partie I : Evolutions de l'offre justifiant un ajustement technique et financier

Article 1 - Adaptations du réseau de bus suite aux réunions sectorielles et à l'extension de la ligne C

Article 2 - Renforts de l'offre du réseau tramway par l'injection de rames supplémentaires

Article 3 - Intégration des nouvelles lignes de bus : Bassens-Campus et BNSP (Bus à niveau de service performant)

Article 4 - Mise en service des vélos électriques

Article 5 - Consolidation de l'expérimentation des arrêts à la demande

Partie II : Evolutions du patrimoine et des systèmes justifiant un ajustement technique et financier

Article 6 - Evolution du Plan prévisionnel d'investissements (PPI)

Article 7 - Dysfonctionnements de la Signalisation ferroviaire (SF) de la Phase III

Article 8 – Remise en gestion de 3 ascenseurs suite à l'extension de la ligne C – Blanquefort

Article 9- Mise en service et surcoûts liés au Billet sans contact (BSC)

Article 10– Principe de mise en œuvre du Plan assurance sécurité (PAS)

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

Article 11 - Récapitulatif des impacts sur les forfaits de charges et les engagements de référence

Article 12 - Mises à jour des articles de la convention

Article 13 – Mise à jour des indices pour l'indexation du forfait de charges

Article 14 - Mises à jour des annexes

PARTIE 1 – Evolutions de l’offre justifiant un ajustement technique et financier du contrat DSP Transport

Article 1 - Adaptations du réseau de bus suite aux réunions sectorielles et à l’extension de la ligne C

Article 1.1 – Adaptations du réseau de bus suite aux réunions sectorielles de 2018

Le réseau métropolitain, mis en place au 1^{er} janvier 2015, est décrit dans le contrat en annexe 1 « *Offre de service* », sur la base du réseau approuvé par la délibération n° 2013/0329 du 31 mai 2013. Au titre de l’article 10.3 « Modifications d’offre » et 53.1 « révision des conditions économiques » sur le cas de modification significative du réseau, cette offre de base a été modifiée par avenants (n°3 et 5) afin d’intégrer les résultats de ces réunions sectorielles.

En effet, en partenariat avec les communes, le Délégrant et le Déléataire, des réunions annuelles dites « sectorielles » ont pour objectif, par secteur géographique, de dresser un bilan sur l’exploitation du réseau de l’année n et d’étudier les adaptations possibles sur les années futures (renforts ou réductions de l’offre, modifications d’itinéraires, adaptations des fréquences en heures creuses ou heures de pointe).

Pour l’année 2018, de nouvelles réunions sectorielles se sont donc déroulées afin d’apporter des adaptations pour certaines lignes du réseau et pour certains secteurs, permettant d’optimiser le réseau métropolitain.

A celles-ci s’ajoutent des adaptations nécessaires aux enjeux métropolitains qui concernent :

- Le renfort de certaines lignes telles que la Lianes 1 ou la Lianes 10, pendant la période été,
- La préfiguration de la Corol Grand Ouest pour le Flexo 48 qu’il convient de modifier avec une desserte systématique de la zone aéroportuaire,
- La desserte de la salle Arkéa - Arena de Bordeaux Métropole pour la Lianes 10 et la Citéis 45 qui complètent le dispositif annexe des navettes,
- Un renfort d’offre sur la zone Aéroparc, et notamment aux abords du pôle Thalès, à partir de janvier 2019, pour la Lianes 11.

L’impact de ces réunions sectorielles 2018 sur le forfait de charges cumulé est de + 2 425 615 €₂₀₁₃ de 2018 à 2022 et de + 281 626 €₂₀₁₃ en termes d’objectifs de recettes, tel que décliné annuellement dans le tableau ci-après.

Article 1.2 – Adaptations du réseau de bus suite à l’extension de la ligne C sur Villenave d’Ornon

En date du 6 novembre 2009, par délibération n°2009-0708, le Conseil de la Métropole a validé le développement du réseau 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, les impacts kilométriques et financiers ont été intégrés dans l’économie contractuelle, à compter de la date de mise en service prévue au contrat au 1^{er} janvier 2018. Compte tenu du report de cette date au 1^{er} janvier 2019, l’avenant n°5 a intégré uniquement les impacts liés au décalage de la mise en service de cette extension.

Conformément à l’article 10.3 et 10.4 de la convention, il convient également de prendre en compte les

adaptations du réseau de bus. En effet, suite à la mise en service de cette extension, intervenue le 2 février 2019, certaines lignes du réseau de bus n'étant plus totalement adaptées, il s'est avéré opportun de revoir leur configuration.

Les principales modifications ont concerné :

- Le prolongement des Lianes 11 et 15 sur Villenave Courréjean,
- Les modifications d'itinéraires des lignes 26 et 89,
- La création d'un terminus sur la ligne 36.

L'impact de ces adaptations sur le forfait de charges est de (-) 115 754 €₂₀₁₃ de 2019 à 2022 et de + 159 076 €₂₀₁₃ en termes d'objectifs de recettes, tel que décliné annuellement dans le tableau ci-après ; l'impact négatif sur les coûts résultant de l'économie générée par le déplacement d'un terminus.

Au regard des modifications de l'offre de référence (kilomètres commerciaux) et de leurs conséquences financières approuvées, par délibération n°2018-361 du 6 juillet 2018 et par délibération n°2018-675 du 30 novembre 2018, il convient de prendre en compte, en fonction des dates exactes de mise en œuvre de chaque mesure pour 2018, et par année pleine d'exploitation de 2019 à 2022, les impacts suivants :

Impacts € ₂₀₁₃ H.T	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Impacts sectorielles 2018						
Forfait de charges € ₂₀₁₃ H.T	275 624	541 393	538 512	536 004	534 081	2 425 615
Recettes € ₂₀₁₃ H.T	21 179	62 988	63 905	65 825	67 728	281 626
Impacts adaptations réseau - extension ligne C						
Forfait de charges € ₂₀₁₃ H.T		-29 713	-29 582	-28 856	-27 604	-115 754
Recettes € ₂₀₁₃ H.T		24 764	35 030	45 855	53 427	159 076
Impact total Forfait de charges €₂₀₁₃ H.T	275 624	511 681	508 930	507 148	506 477	2 309 860
Impact total Recettes €₂₀₁₃ H.T	21 179	87 752	98 935	111 680	121 155	440 702

Au total, l'impact sur le forfait de charges est de + 2 309 860 €₂₀₁₃ de 2018 à 2022 et de + 440 702 €₂₀₁₃ en termes d'objectifs de recettes.

En termes de fréquentation, le tableau suivant résume les impacts en nombre de voyages comptables et de validations de 2018 à 2022.

L'impact total en termes de fréquentation sur 2018-2022 est de +776 970 voyages comptables supplémentaires et de +645 342 validations supplémentaires.

Article 2 - Renforts de l'offre du réseau tramway

Article 2-1 – Impacts de l'injection de 4 rames supplémentaires dans le réseau tramway

Compte tenu de la fréquentation croissante du réseau, et dans le but de résoudre, en partie, les problèmes de saturation sur le réseau du tramway, un renfort de rames de tramway est nécessaire. Il donc été décidé d'acheter 10 rames de tramway supplémentaires pour améliorer l'exploitation des lignes A, B et C.

Conformément au plan d'urgence des mobilités 2018-2020 acté par délibération n°2018-210 du Conseil de la Métropole du 2 avril 2018, 4 rames supplémentaires ont donc été injectées dans le réseau, à partir d'octobre 2018, afin de :

- pérenniser les renforts de ligne A en heures de pointe,
- proposer une fréquence régulière de 10 minutes sur la branche Blanquefort,
- proposer des renforts en journée sur les lignes A, B et C

Au regard des modifications de l'offre de référence prévue à l'annexe 1 du contrat et, au titre des dispositions contractuelles de l'article 10.3 et 53.1 (cas n°3) de cette même convention, il convient d'intégrer les impacts de ce renfort de rames dont les conséquences financières ont été approuvées par délibération n°2018-675 du 30 novembre 2018.

Au total, l'impact sur le forfait de charges est de + 4 146 779 €₂₀₁₃ de 2018 à 2022 et de + 2 327 408 €₂₀₁₃ en termes d'objectifs de recettes. Il convient de prendre en compte, en fonction des dates exactes de mise en œuvre de chaque mesure pour 2018, et par année pleine d'exploitation de 2019 à 2022, les impacts suivants :

En termes de fréquentation, le tableau suivant résume les impacts en nombre de voyages comptables et de validations de 2018 à 2022.

Impacts Fréquentation	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Voyages comptables	364 104	940 346	940 346	940 346	940 151	4 125 293
Validations	292 247	767 317	777 510	786 800	794 494	3 418 368

Article 2.2 – Impact 2018 du décalage de livraison des rames de tramway

Outre la mise en exploitation de rames supplémentaires, la livraison des rames de tramway diffère du calendrier contractuel du fait du décalage calendaire des projets de la ligne D ou des extensions de la ligne C. Conformément à l'article 10.4 du contrat, en référence à l'annexe 30.1, il convient donc d'intégrer les impacts sur le forfait de charges de ce décalage.

Dans le cadre du présent avenant, il est convenu d'intégrer l'impact 2018, afin de prendre en compte l'économie de coût dans l'arrêté des comptes correspondant.

En effet, seulement 4 rames supplémentaires ont été injectées en 2018 dans le parc de rames, contre 21 rames prévues au contrat. La différence de volume génère des économies de coûts relatifs aux frais d'assurance et de nettoyage pour un montant de 188 141€₂₀₁₃ H.T. (soit 198 203€₂₀₁₈).

Pour les années ultérieures, le différentiel de coût généré par un décalage de livraison de rames entre le

prévisionnel et le réel sera traité dans le cadre des arrêtés des comptes annuels, sur la base des coûts contractuels de l'annexe 30.1.

Article 3 - Intégrations des nouvelles lignes de bus : Bassens-Campus et BNSP

Dans le cadre du Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains pour les transports collectifs (SDOM), deux lignes supplémentaires sont prévues pour optimiser le réseau TBM :

- La liaison Bassens – Campus universitaire, dont les objectifs sont :
 - D'améliorer la liaison entre le campus universitaire et le nord de la Rive Droite en proposant une ligne rapide et directe avec parc relais à proximité du terminus ;
 - D'améliorer l'offre entre le campus universitaire et la Gare Saint Jean ;
 - De créer un lien entre les différents secteurs de projets de Lormont, Bordeaux Bastide, Euratlantique et le campus.

- La liaison rapide et efficace entre la Gare de Pessac Alouette et l'Aéroport, le bus à niveau de service performant (BNSP), dont les objectifs sont de :
 - Relier l'aéroport à la gare Saint-Jean rapidement via une correspondance TER à la Gare de Pessac Alouette ;
 - Améliorer la desserte des zones d'emplois de l'Aéroparc à Mérignac et de Bersol à Pessac.

Outre le SDOM, ces deux lignes ont été inscrites au plan d'urgence des mobilités 2018-2020 acté par délibération n°2018-210 du conseil de la Métropole du 2 avril 2018, et préfigurées lors des réunions sectorielles de 2019 dont les adaptations ont été acté par délibération n°2019-..... du Conseil de la Métropole du 12 juillet 2019.

Par conséquent, au titre de l'article 10.3 « Modifications d'offre » et 53.1 « révision des conditions économiques » sur le cas de modification significative du réseau, l'offre de base ayant vocation à être modifiée, il convient d'intégrer les impacts techniques et financiers liés à l'intégration prévue de ces deux nouvelles lignes.

Il convient de prendre en compte, en fonction des dates exactes de mise en service de chaque ligne pour 2019 et 2020, et par année pleine d'exploitation de 2019 à 2022, les impacts suivants, étant convenu que tout décalage de mise en service pourra être traité dans le cadre des arrêtés des comptes annuels.

Impacts €2013 H.T	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Impacts Ligne Bassens-Campus					
Forfait de charges €2013 H.T	607 069	1 651 130	1 642 109	1 638 773	5 539 081
Impacts Ligne BNSP					
Forfait de charges €2013 H.T	74 814	923 447	919 362	925 747	2 843 369
Impact total Forfait de charges €2013 H.T					
	681 883	2 574 577	2 561 471	2 564 519	8 382 451
Impact total Recettes €2013 H.T					
	24 519	92 199	137 356	185 142	439 217

Au total, l'impact sur le forfait de charges est de **+ 8 382 451 €₂₀₁₃ de 2018 à 2022 et de + 439 217 €₂₀₁₃** en termes d'objectifs de recettes dont :

- + 5 539 081€₂₀₁₃ en forfait de charges et +441 114€₂₀₁₃ en objectifs de recettes, au titre de la liaison Bassens-Campus
- + 2 843 369€₂₀₁₃ en forfait de charges et -1897€₂₀₁₃ Au titre de la liaison BNSP.

En termes de fréquentation, le tableau suivant résume les impacts en nombre de voyages comptables et de validations de 2018 à 2022.

Impacts Fréquentation	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Impacts Ligne Bassens-Campus et BNSP					
Voyages comptables	45 172	164 906	238 507	312 108	760 693
Validations	36 860	136 350	199 562	263 751	636 523

Article 4 - Mise en service des vélos électriques

Dans le cadre de l'avenant n°5 délibéré au conseil du 6 juillet 2018 et conformément à l'article 53.1 de la convention, Bordeaux Métropole a autorisé l'acquisition et la mise en service de vélos électriques dès le 6 mai 2019, selon des principes qu'il convient de préciser en termes de conditions et d'impacts financiers sur la durée du contrat.

1. Impact sur le parc de vélos électriques et le volume des stations

Afin d'intégrer le déploiement des vélos électriques, il convient d'ajuster le périmètre du service en ajustant le parc de vélos et le nombre d'installations des stations sur la durée restante du contrat.

A. La volumétrie des vélos et l'acquisition des batteries

Le volume d'acquisition de vélos tel que prévu au contrat initial est ajusté afin de prendre en compte une mixité du parc en termes de nature d'équipement.

Il est convenu de porter, en cumul, le nombre de vélos classiques à 1 677 unités et le nombre de vélos électriques à 1 622 unités, soit un volume global de 3 299 vélos à fin 2022.

Acquisition de vélos (en unités) 2018-2022	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Nombre de vélos prévus au contrat initial	802	822	855	883	923	4 284
Nombre de vélos prévus - avenant 6	1 565	205	937	592	0	3 299
Dont vélos électriques - avenant 6	1 053	0	272	296		1 622
Dont vélos classiques - avenant 6	512	205	664	296		1 677

L'acquisition des 1 053 vélos électriques en 2018 a été acté dans le cadre de l'avenant n°5

Ce volume a également été révisé afin de tenir compte de la non réalisation de certaines nouvelles stations initialement prévues, permettant notamment de contribuer au financement de ce développement.

B. L'ajustement des installations prévues

L'avenant n°5 a précisé d'une part, que le parc de vélos électriques soit intégré dans le service, sans besoin d'aménagement de stations existantes et d'autre part, que le financement de cet investissement (vélos et batteries) soit intégré dans le plan prévisionnel d'investissements 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-ville de Bordeaux,
- Maintien de la mise en œuvre des stations prévues dans les projets de la ligne D et du BHNS (Bus à haut niveau de service).

Par conséquent, il est convenu :

Pour 2019, de maintenir les 3 agrandissements prévus sur les stations suivantes : « Cité du Vin », « Saint-Louis Haussmann » et « Belcier » à Bordeaux.

Pour les années suivantes, de maintenir la création de 6 stations dont :

- 4 stations le long de la ligne D : « Les Ecus » sur Le Bouscat, « Champ de course », « Cantinolle », « Eysines Centre » sur Eysines.
- 2 stations sur la ligne du BHNS : « Grand Louis » et « Mermoz »

2. Modalités de financement de l'évolution du service

A. Le financement de l'investissement lié à cette évolution de service

Le coût d'acquisition et de renouvellement des vélos électriques s'élève à 1 872 833 €₂₀₁₃ H.T et celui des vélos classiques s'élève à 1 308 415 €₂₀₁₃ H.T, soit une enveloppe globale de 3 181 247 €₂₀₁₃ H.T sur 2018-2022.

Afin d'équiper les vélos électriques, il est proposé d'acquérir un volume global de 8 000 batteries pour un coût total de 1 016 000 €₂₀₁₃ H.T sur 2018-2022. A ceci s'ajoute l'investissement lié à l'évolution du système d'exploitation (boutique en ligne et interface de gestion) d'un montant de 60 000 €₂₀₁₃ H.T.

Au total, l'investissement lié à ce déploiement s'élève à 4 257 247 €₂₀₁₃ H.T. Il est réalisé et financé en substitution des opérations prévues sur l'acquisition de vélos classiques et sur la création de nouvelles stations, ainsi que sur l'acquisition de box vélos inscrit au Plan pluriannuel d'investissement (PPI) du délégataire.

L'impact financier de cette opération est donc contractuellement neutre sur le PPI du délégataire.

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

B. L'impact sur le forfait de charges

Dans le cadre de l'article 10 de l'avenant n°5, il a été convenu de financer le forfait de charges dédié à la mise en service des vélos électriques en utilisant le solde de l'enveloppe restituée au titre de la non réalisation des 5 box vélos prévus annuellement sur 2016 - 2022.

S'agissant de cette opération, il est rappelé que le délégataire a d'ores et déjà restitué au délégant le montant du forfait de charges lié à la non réalisation de ces boxes, soit une valeur de 729 387 €₂₀₁₃, dont 172 731 €₂₀₁₃ ont été affectés au financement des coûts afférents à l'exploitation du local « Saint-Jean / Belcier » et l'évolution du local « Saint-Jean / Domercq » (article 10.2 et 10.3 de l'avenant n°5), générant un solde de +556 656 €₂₀₁₃ pour financer les coûts d'exploitation d'autres opérations, dont celles des vélos électriques.

L'impact de la mise en service des vélos électriques sur le forfait de charges s'élève à 358 707 €₂₀₁₃ H.T sur la période 2018 - 2022 et se répartit comme suit :

- Un impact de +677 814€₂₀₁₃ H.T au titre de l'exploitation du service (frais logistique liés aux batteries, surcoûts de maintenance notamment),
- Un montant de -319 107€₂₀₁₃ H.T au titre des économies générées par la réduction du nombre et des agrandissements des stations initialement prévues.

€ H.T - valeur 2013	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Charges exploitation - Vélos électriques	87 500	121 442	142 949	162 333	163 590	677 814
Charges exploitation - Réduction du nombre de stations/agrandissements	0	-13 114	-43 713	-83 055	-179 225	-319 107
Impact forfait de charges	87 500	108 328	99 235	79 278	-15 634	358 707

Solde de l'enveloppe "non réalisation boxs vélos"

C. L'impact sur les recettes du service

Le service des vélos électriques est une offre disponible uniquement à l'attention des abonnés annuels au réseau TBM ou bien au service vélos V³ (avec 2 mois de validité restante), moyennant une participation financière pour la location de la batterie et du chargeur qui sera perçue par le Délégué et intégralement reversée au Déléguant.

Un bilan technique et financier sera effectué après 18 mois suivant la mise en service de ces vélos afin d'envisager l'extension de ce service aux autres abonnements V³, notamment les abonnements mensuels.

Par délibération n° 2018-779 du conseil de 21 décembre 2018, le tarif applicable pour 2019 est de 72 € T.T.C par an (ou 60 € H.T) ou 6 € T.T.C par mois. En termes de maintenance, l'envoi et le retour de la batterie seront gratuits pour l'utilisateur. Ce tarif est révisable au même titre que les autres titres, conformément aux dispositions de l'article 46 du contrat.

Cette participation sera payée comptant lors du paiement de l'adhésion annuelle au service V³. Dès lors que l'utilisateur est titulaire d'un abonnement annuel V³, la participation financière se fera au prorata du nombre de jours restant, telle que défini dans l'annexe n°6 mise à jour dans le présent avenant.

Les recettes liées à la location des batteries seront imputées dans la catégorie des recettes annexes et sont évaluées à + 879 516 €₂₀₁₃ H.T. Montant réparti comme suit :

€ H.T - valeur 2013	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Nombre moyen de batteries disponibles	2 590	3 580	4 590	5 000	
Recettes annexes (location batterie)	110 052	209 163	268 173	292 127	879 516

Les recettes tarifaires supplémentaires liées à l'exploitation des vélos électriques sont évaluées à + 66 523 €₂₀₁₃ H.T. et se répartissent comme suit, sur la période de 2019 à 2022.

Recettes tarifaires € HT - valeur 2013	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Abonnés Vélos - Adhésion Annuelle	2 112	4 358	5 587	6 086	18 143
Abonnés TBM + Vélo - Adhésion Annuelle	5 633	11 620	14 899	16 229	48 381
Total	7 745	15 978	20 485	22 315	66 523

Les recettes publicitaires supplémentaires ont été intégrées dans le cadre de l'avenant n°3 et n°5.

En revanche, la suppression des nouvelles stations initialement prévues génère une perte de recettes tarifaires de – 255 631 €₂₀₁₃ H.T dont il convient de prendre en compte sur la période 2019 à 2022.

L'impact net global sur les recettes globales est donc de **+690 408 €₂₀₁₃ H.T sur 2019 à 2022.**

€ H.T - €2013	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Recettes annexes - Locations de batteries	110 052	209 163	268 173	292 127	879 516
Recettes tarifaires	7 745	15 978	20 485	22 315	66 523
Perte de recettes tarifaires - suppression stations	-21 635	-29 461	-75 890	-128 645	-255 631
Recettes totales	96 162	195 680	212 768	185 798	690 408

D. L'ajustement du forfait des charges et des engagements de recettes

Les différents ajustements se déclinent comme suit sur 2018-2022 :

€ H.T - valeur 2013	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Impact forfait de charges	108 328	99 235	79 278	-15 634	358 707
Impact recettes totales	96 162	195 680	212 768	185 798	690 408
Dont recettes tarifaires	-13 890	-13 483	-55 405	-106 330	-189 108
Dont recettes annexes	110 052	209 163	268 173	292 127	879 516

Les recettes annexes de locations de batteries ne sont pas soumises aux mécanismes d'intéressements précisés dans l'article 49 du contrat.

Article 5 - Consolidation de l'expérimentation des arrêts à la demande

Au cours de l'année 2017, en lien avec la semaine de la mobilité, Bordeaux Métropole s'était engagé dans la mise en œuvre d'actions en faveur des déplacements des femmes et de définir un programme d'actions permettant de limiter les empêchements de celles-ci à la pratique du vélo, de la marche, du covoiturage et à l'utilisation du réseau de transports en commun.

Suite à la campagne de lutte contre le harcèlement développée sur le réseau TBM, la même année, Bordeaux Métropole a souhaité mettre en œuvre une expérimentation visant à tester l'arrêt à la demande sur le réseau de bus de soirée.

La procédure de descente à la demande étant réservée aux personnes seules.

Ainsi et conformément à la délibération n°2018-47 du 16 février 2018, l'expérimentation a été mise en

œuvre, dans un premier temps sur les Lianes 7 et 10, lignes desservant des secteurs variés et susceptibles de générer de tels besoins : zones d'activités et commerciales, campus, habitat dense notamment.

Cette expérimentation a débuté le 6 novembre 2017 pour une durée de six mois. Au terme de cette période, un bilan a été établi afin de déterminer si elle devait être ou non maintenue voire développée sur d'autres lignes du réseau TBM.

Les résultats positifs de cette pratique ont amené Bordeaux Métropole, par délibération n°2018-779 du 21 décembre 2018, à confirmer la poursuite de ce fonctionnement sur les Lianes 7 et 10 mais également de développer progressivement l'arrêt à la demande sur de nouvelles Lianes.

Ce nouveau dispositif est disponible le soir après 22 heures et ce, pendant la période des horaires d'hiver c'est-à-dire de novembre à mai.

Bordeaux Métropole pourra envisager, en partenariat avec le délégataire, la généralisation des arrêts à la demande sur l'ensemble du réseau TBM. Cependant, cette généralisation devra être réalisée de manière progressive en raison d'un important travail de sensibilisation et d'information des conducteurs.

Dans cette perspective, la généralisation des arrêts à la demande sur le réseau TBM fera l'objet d'un prochain avenant.

La mise en œuvre de ce dispositif n'a pas d'impact financier.

PARTIE 2 – Evolutions du patrimoine et des systems justifiant un ajustement technique et financier du contrat DSP Transport

Article 6 - Evolution du Plan prévisionnel d'investissements (PPI)

Après 4 années de contrat de délégation de service public, le PPI du délégataire a fait l'objet d'une mise à jour. Des investissements prévus initialement ont été supprimés car devenus sans objet, générant ainsi une enveloppe de substitution et de nouveaux besoins non identifiés à la signature du contrat ont été ajoutés conformément aux articles 24 et 53 du contrat.

De cette mise à jour résulte une économie contractuelle de 502 290 euros (euros HT 2013). Cette économie est affectée à l'opération de grande rénovation tramway des 900 000 kilomètres (hors fissuration des portes et hors installation de brides sur les portes, traités spécifiquement).

Si le coût de l'opération de grande rénovation tramway des 900 000 kilomètres est supérieur au montant contractuel indexé, cette réserve indexée permettra de financer le surcoût de l'opération. Cette réserve peut être restituée, partiellement ou en totalité au Délégant en fin de contrat, selon le coût définitif de l'opération de grande rénovation tramway des 900 000 kilomètres. Le délégataire s'engage à faire un suivi financier de l'opération de grande rénovation tramway des 900 000 kilomètres dans le cadre de l'arrêté annuel des comptes.

S'agissant des opérations liées au fissuration des portes et l'installation de brides sur les portes des rames phase 1 et 2, elles seront compensées à KBM dans le cadre des arrêtés des comptes, sur la base des pièces justificatives afférentes. Ces opérations ne sont pas intégrées au PPI car il s'agit de dysfonctionnement, non imputables au délégataire. L'impact total de ces dysfonctionnements est estimé à 290 000€₂₀₁₉ H.T

La description des évolutions du PPI est présentée en annexe 5.1 bis du présent avenant.

L'impact financier de cette opération est contractuellement neutre sur le PPI du délégataire. L'annexe 5.1 bis sera mise à jour en conséquence.

Si des besoins complémentaires sont exprimés par le délégataire d'ici la fin du contrat, ces nouveaux besoins devront être financés par le délégataire. Les demandes complémentaires exprimées par le délégant feront l'objet d'une révision du PPI du délégataire, conformément à l'article 24, après prise en compte du différentiel d'amortissement. En outre, le délégant pourra utiliser l'enveloppe contractuelle dédiée à l'opération de grande rénovation tramway des 900 000 km précitée, si celle-ci est jugée surestimée au vu du suivi technico-financier.

Article 7 - Dysfonctionnements de la Signalisation ferroviaire (SF) de la Phase III

La mise en service des extensions des trois lignes de tramway et des services partiels associés s'est développée du 24 janvier au 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 Délégué.

- L'avenant n°1 (délibération n°2016-387 du 8 juillet 2016) a validé les défaillances relevées et les dépenses supplémentaires engagées par le Délégué 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 Délégué pour l'année 2016 ainsi que les coûts relatifs à l'impact sur les temps de parcours pour les années 2016 et 2017.
- L'avenant n°5 (délibération n°2018-363 du 6 juillet 2018) a validé les défaillances relevées et les dépenses supplémentaires engagées par le Délégué pour l'année 2017 en termes d'impact sur l'organisation du PCC Tramway et les surcoûts d'exploitation.

Ces dysfonctionnements de la signalisation ferroviaire, non-imputables au Délégué, perdurent mais tendent à diminuer de manière significative en 2018 soit une baisse du nombre d'interventions de - 41 %.

Toutefois, compte tenu des événements enregistrés par le Délégué du 1^{er} janvier au 31 décembre 2018 et des dispositions mises en œuvre par ce dernier, il convient par le présent avenant de prendre en compte la situation décrite ci-après.

a. Impacts sur l'organisation du PCC 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 2018 comme suit :

	Nb	Coûts unitaires € ₂₀₁₃	Impacts 2018 € 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 2018, l'impact sur l'organisation du PCC Tramway est de 220 000 €₂₀₁₃.

b. Surcoûts d'exploitation par unités d'œuvre

Sur 2018, les événements ont mobilisé l'encadrement de l'exploitation, les équipes de maintenance, soit en journée soit en astreinte et une réorganisation des heures de conduite des conducteurs.

Ainsi, la situation relevée est la suivante :

Nombre d'interventions en 2018	1 ^{er} trimestre	2 ^{ème} trimestre	3 ^{ème} trimestre	4 ^{ème} trimestre	Total
		42	56	60	67

Les surcoûts d'exploitation prennent en compte les frais kilométriques 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 :

Surcoûts d'exploitation pour 2018	Montants € ₂₀₁₃
Dysfonctionnements 1 ^{er} trimestre	101 455
Dysfonctionnements 2 ^{ème} trimestre	99 074
Dysfonctionnements 3 ^{ème} trimestre	106 047
Dysfonctionnements 4 ^{ème} trimestre	106 710
Total	413 286

Pour l'année 2018, le total des surcoûts d'exploitation s'élève à + 413 286 €₂₀₁₃ H.T.

c. Impacts sur les temps de parcours

Dans la continuité de l'avenant n°1 et 3, au regard des éléments produits par le Délégué, et sur la base de l'article 19 du contrat « remise de nouveaux biens en cours de contrat », il convient d'intégrer les écarts entre les temps de parcours réels et projetés évalués à **165 060€₂₀₁₃** pour l'année 2018.

L'impact total sur le forfait de charges lié aux dysfonctionnements de la signalisation ferroviaire de la Phase III, sur 2018, est de + 798 346 €₂₀₁₃ H.T.

Article 8 - Remise en gestion des ascenseurs sur Blanquefort

Dans le cadre de l'article 19 du contrat sur la remise de nouveaux biens en cours de contrat, et suite à l'extension de la ligne C vers Blanquefort, Bordeaux Métropole confie la gestion des trois ascenseurs associés aux stations « Ausone » et « Gare de Blanquefort », au délégataire. La remise en gestion est prévue au 1^{er} septembre 2019. Elle a pour but d'améliorer la maintenance dégradée de ces biens, et garantir un meilleur service aux usagers.

Conformément à l'article 53.1 du contrat, il convient de prendre en compte les coûts afférents à l'exploitation de ces nouveaux biens qui s'élèvent, par année pleine, à **18 827€₂₀₁₃ H.T par an**. Les coûts liés à la maintenance curative pourront donner lieu à un ajustement lors des arrêtés des comptes annuels.

Impacts € ₂₀₁₃ H.T	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Impacts Gestion 3 ascenseurs					
Forfait de charges € ₂₀₁₃ H.T	6 276	18 827	18 827	18 827	62 757

Sur 2019-2022, l'impact total sur le forfait de charges est de +62 757€₂₀₁₃ H.T.

Article 9- Mise en service et surcoûts liés au Billet sans contact (BSC)

Dans le cadre de la nouvelle billettique, il a été acté, par délibération n°2016-475 du conseil métropolitain du 23 septembre 2016, la mise en place d'un nouveau support : le Billet sans contact (BSC), en substitution des titres occasionnels de transport (Tickartes), donnant la possibilité à l'usager de recharger son billet sans contact pour un total maximum de 10 rechargements.

Le coût de ce support est compris entre 11 centimes et 13 centimes d'euros H.T, selon la quantité commandée. Afin de contenir l'impact budgétaire et responsabiliser les usagers pour qu'ils conservent ce support rechargeable, il a été décidé, par cette même délibération, de faire contribuer l'usager à hauteur de 10 centimes d'euros lors de l'achat d'un support BSC, rechargeable 10 fois.

L'achat du volume de BSC a été supporté par Bordeaux Métropole sur 2016-2017. Pour les années suivant la mise en œuvre de la billettique, il a été acté que les BSC seraient achetés par le délégataire.

Si le projet de la nouvelle billettique a été prévu dans l'offre de transport, telle que mentionné à l'article II.2 de l'annexe 32 du contrat, l'économie contractuelle n'intègre pas ce poste de charges. Compte tenu de la généralisation des ventes du BSC, il convient donc de prendre en compte les surcoûts liés au nouveau support, conformément aux dispositions de l'article 53.1 du contrat.

La méthode de calcul du surcoût, à compenser au délégataire, est la suivante :

BSC consommées de l'année n x [(prix moyen pondéré HT du BSC année n) – (prix moyen pondéré HT Tickarte année n)].

Au titre des commandes effectuées en 2018, le montant de la compensation s'élève à 359 618.35€ H.T, avec :

- Un nombre de BSC consommés = 3 951 850
- Prix moyen pondéré H.T des BSC 2018 : 0.108€. H.T
- Prix moyen pondéré H.T des Tickartes 2018 : 0.017€. H.T

Il est convenu de prendre en comptes les impacts de ce nouveau support dans le cadre des arrêtés des comptes annuels 2018-2022.

Article 10 - Mise en œuvre du Plan assurance sécurité (PAS)

En termes de répartition des rôles, l'article 14.3 du contrat indique que le délégataire assure la responsabilité de l'exploitation et du maintien en conditions opérationnelles et de sécurité du Système d'information (SI) transport, ainsi que les évolutions mineures ; les évolutions majeures étant du ressort du délégant et inscrites dans son plan pluriannuel d'investissement.

En termes de sécurité, le contrat prévoit également que le délégataire précise un Plan d'assurance sécurité (PAS), en fonction des risques identifiés. Ce document formel, à annexer au contrat (annexe 25), doit définir l'organisation et les procédures de protection du SI transport qui seront à mettre en œuvre sur la durée du contrat, en lien avec une proposition de gestion des risques. Il devra également formaliser les évolutions proposées sur la durée de la DSP ainsi que le budget associé.

Dans ce cadre, un important diagnostic s'est déroulé entre 2015 et 2016 afin de dresser un état des lieux précis de la sécurité des SI et déterminer la vulnérabilité de chaque élément en fonction des risques identifiés et leur probabilité d'occurrence. Le rapport d'audit diligenté par la Métropole et financé dans le cadre de l'avenant n°3 démontre un niveau de sécurité du système très insuffisant.

Sur la base de ce diagnostic, des réunions de travail communes entre délégant et délégataire se sont donc déroulées sur 2017-2018 et ont abouti à l'élaboration d'un plan d'assurance sécurité sur les 4 années restantes du contrat. Celui-ci détaille un plan d'actions précis et propose différents scénarios pour évaluer les budgets nécessaires à différents niveaux de maturité et de prise en compte des risques.

Compte tenu de la spécificité des actions à mettre en œuvre, il est convenu de déléguer la mise en œuvre de ce PAS au délégataire. En effet, celui-ci nécessite notamment de diffuser une culture au sein de l'organisation du délégataire, ainsi qu'un pilotage adapté, au plus près des équipes du délégataire. En outre, différents événements récents comme la panne informatique générale de décembre 2018, les différents chantiers d'exploitation du réseau en cours et le classement du réseau TBM en Opérateur d'importance vital (OIV) nécessitent d'accélérer les travaux de sécurisation.

Dans ce cadre, le Délégataire a remis un mémoire technique et financier le 28 mai 2019, détaillant des coûts de mise en application du PAS sur la période 2019-2022. Les services métropolitains analysent actuellement ces données, dont l'impact provisoire sur le forfait de charges est évalué, à ce stade, en cumul, à 3 190 836€₂₀₁₃ H.T sur la période, avec une valeur nette comptable des biens à investir de 684 099€₂₀₁₃ H.T en fin de contrat.

Conformément à l'article 53.1 du contrat, cette évolution nécessite donc une révision des conditions économiques et financières afin d'intégrer ce projet dans l'économie contractuelle. Afin d'assurer la bonne gestion de son contrat de délégation des transports urbains, sur la base du mémoire transmis, Bordeaux Métropole doit poursuivre les échanges avec le délégataire sur les conditions de mise en œuvre du PAS,

son financement et un mécanisme de pénalités associé. Les services métropolitains analyseront les chiffrages et des séances de discussions / négociations pourront avoir lieu pour que les parties s'entendent définitivement sur le dispositif à mettre en œuvre et le montant à considérer, celui-ci ne pouvant dépasser celui susmentionné. Ces montants seront ensuite pris en compte au travers d'un avenant qui sera adopté par le Conseil de la Métropole au second semestre 2019.

PARTIE 3 – Mises à jour articles de la convention et de certaines annexes

Article 11 - 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°6 sur le forfait de charges annuel de référence et sur les engagements du Délégué se déclinent selon les tableaux récapitulatifs ci-dessous.

11.1 - Ajustements sur le forfait de charges de référence

En termes de forfait de charges, l'impact s'élève à **16 058 900 €₂₀₁₃ H.T sur les cinq (5) années restantes du contrat**. Cet impact s'explique principalement par les modifications du réseau apportées par l'intégration des deux lignes Bassens-Campus et BNSP et le renfort d'offre sur le réseau tramway. 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)	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Forfaits de charge de référence : base avenant n°5	218 245 009	222 257 422	219 761 386	219 173 459	216 100 104	1 095 537 380
Ajustements € H.T. valeur 2013 suite avenant n°6						
Adaptation du réseau de bus - Sectorielles 2018	275 624	541 393	538 512	536 004	534 081	2 425 615
Adaptation du réseau de bus - Suite extension ligne C	0	-29 713	-29 582	-28 856	-27 604	-115 754
Evolution et Renforts de l'offre tramway	373 167	947 918	938 830	942 654	944 210	4 146 779
Intégration lignes Bassens Campus et BNSP		681 883	2 574 577	2 561 471	2 564 519	8 382 451
Mise en service des vélos électriques	87 500	108 328	99 235	79 278	-15 634	358 707
Consolidation arrêts à la demande	0	0	0	0	0	0
Evolution PPI	0	0	0	0	0	0
Dysfonctionnements signalisation ferroviaire Phase 3	798 346					798 346
Remise en gestion 3 ascenseurs suite extension ligne C Blanquefort		6 276	18 827	18 827	18 827	62 757
Mise en service et surcoûts billets sans contact						arrêté des comptes
Mise en œuvre du plan assurance sécurité						intégration avenant n°7
Total des ajustements	1 534 638	2 256 085	4 140 399	4 109 379	4 018 399	16 058 900
Nouveaux forfaits de charges de référence : base avenant n°6	219 779 646	224 513 508	223 901 785	223 282 838	220 118 503	1 111 596 280

L'impact des évolutions contractuelles, tout avenants et protocoles confondus, s'élève à + 54 295 227 €₂₀₁₃, soit + 3.2% du forfait de charges initial de référence, tel que détaillé

dans le tableau suivant :

Synthèse des impacts sur le forfait de charges

Cumul en €₂₀₁₃

Forfait de charge de référence		1 687 322 795
Total des impacts des avenants		51 640 796
Avenants 1 à 6	Avenant n°1	285 610
	Avenant n°2	0
	Avenant n°3	33 198 993
	Avenant n°4	0
	Avenant n°5	2 097 293
	Avenant n°6	16 058 900
Total des impacts des protocoles		2 654 431
Protocoles 1 et 2	Protocole n°1	802 974
	Protocole n°2	1 851 457
Total des impacts financiers liés aux évolutions contractuelles		54 295 227
Part relative des impacts financiers sur le forfait de charges de référence		3,2%

11.2 – 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 + 3 018 218 €₂₀₁₃ sur les cinq dernières années du contrat et s'explique majoritairement par les renforts d'offre du réseau de tramway.

Rappel (article 47.1.2 et Annexe 17.2)	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Engagements sur les recettes tarifaires : base avenant n°5	80 359 096	85 308 230	91 425 496	96 875 897	101 680 772	455 649 491
Ajustements € H.T. valeur 2013 suite avenant n°6						
Adaptation du réseau de bus - Sectorielles 2018	21 179	62 988	63 905	65 825	67 728	281 626
Adaptation du réseau de bus - Suite extension ligne C	0	24 764	35 030	45 855	53 427	159 076
Evolution et Renforts de l'offre tramway	191 883	510 420	525 747	541 545	557 813	2 327 408
Intégration lignes Bassens Campus et BNSP		24 519	92 199	137 356	185 142	439 217
Mise en service des vélos électriques		-13 890	-13 483	-55 405	-106 330	- 189 108
Consolidation arrêts à la demande	0	0	0	0	0	-
Evolution PPI	0	0	0	0	0	-
Dysfonctionnements signalisation ferroviaire Phase 3	0	0	0	0	0	-
Remise en gestion 3 ascenseurs suite extension ligne C Blanquefort	0	0	0	0	0	-
Mise en service et surcoûts billets sans contact	0	0	0	0	0	-
Mise en œuvre du plan assurance sécurité	0	0	0	0	0	-
Total des ajustements	213 062	608 800	703 398	735 177	757 781	3 018 218
Nouveaux engagements sur les recettes tarifaires : base avenant n°6	80 572 158	85 917 030	92 128 894	97 611 074	102 438 553	458 667 709

A ces recettes s'ajoutent également celles liées à la location de batteries des vélos électriques, dont le niveau pluriannuel est réparti comme suit.

€ H.T. - €2013	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Recettes annexes - Locations de batteries	110 052	209 163	268 173	292 127	879 516

11.3 Les ajustements sur les engagements de fréquentation

Les ajustements sur les engagements de fréquentation s'élèvent à + 4 700 233 validations et + 5 662 956 voyages comptables, sur les cinq dernières années du contrat.

Rappel (article 10.2 et Annexe 17.3)	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Engagements sur les validations : base avenant n°5	118 773 229	124 474 250	131 309 632	136 740 454	140 733 968	652 031 533
Ajustements € H.T. valeur 2013 suite avenant n°6						
Adaptation du réseau de bus - Sectorielles 2018	32 257	94 690	94 508	95 637	96 485	413 577
Adaptation du réseau de bus - Suite extension ligne C	0	37 228	51 805	66 622	76 111	231 766
Evolution et Renforts de l'offre tramway	292 247	767 317	777 510	786 800	794 494	3 418 368
Intégration lignes Bassens Campus et BNSP		36860	136 350	199 562	263 751	636 523
Total des ajustements	324 504	944 407	1 060 172	1 148 621	1 230 841	4 700 233
Nouveaux engagements sur les validations : base avenant n°6	119 097 733	125 418 657	132 369 804	137 889 075	141 964 809	656 731 766

Rappel (article 10.2)	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Engagements sur les voyages comptables : base avenant n°5	147 977 086	152 543 010	158 810 042	163 425 526	166 536 434	789 292 098
Ajustements € H.T. valeur 2013 suite avenant n°6						
Adaptation du réseau de bus - Sectorielles 2018	40 189	116 042	114 300	114 300	114 174	499 005
Adaptation du réseau de bus - Suite extension ligne C	0	45 623	62 654	79 623	90 065	277 966
Evolution et Renforts de l'offre tramway	364 104	940 346	940 346	940 346	940 151	4 125 293
Intégration lignes Bassens Campus et BNSP	0	45 172	164 906	238 507	312 108	760 693
Total des ajustements	404 293	1 147 183	1 282 206	1 372 776	1 456 498	5 662 956
Nouveaux engagements sur les voyages comptables : base avenant n°6	148 381 379	153 690 193	160 092 248	164 798 302	167 992 932	794 955 054

Article 12 - Mise à jour des articles de la convention

Compte tenu des différents ajustements, décrits à l'article 18 du présent avenant, il convient de mettre à jour les articles suivants :

Article 12.1 - Mise à jour de l'article 48.2.1 - indexation pour le calcul du forfait de charges (FC1n)

Compte tenu du remplacement et/ou de la suppression de certains identifiants mentionnés à l'article susvisé, l'article 48.2.1 du contrat est modifié comme suit :

- **Indice Salaires (S)** : l'identifiant Insee 1567457 (Institut national de la statistique et des études

économiques) est arrêté et remplacé par l'indice Insee 10562719, avec un coefficient de raccordement de 1,1464.

- **Indice Industrie (P)** : l'identifiant Insee 1652106 est arrêté et remplacé par l'indice Insee 10534796, avec un coefficient de raccordement de 1,0629.
- **Indice Gaz (Mn)** : l'identifiant Insee 1653969 est arrêté et remplacé par l'indice Insee 10534775, avec un coefficient de raccordement de 1,1066.
- **Indice Electrique (R)** : l'identifiant Insee 1653827 a été arrêté et remplacé par l'indice Insee 1653783. Cet identifiant Insee a été arrêté à son tour et remplacé par l'indice Insee 10534729, avec un coefficient de raccordement de 0,9672.
- **Indice Electricité (E)** : l'identifiant Insee 1653964 a été arrêté et remplacé par l'indice Insee 1771242, avec un coefficient de raccordement de 1,1762. Cet identifiant Insee a été arrêté à son tour et remplacé par l'indice Insee 10534766, avec un coefficient de raccordement de 1,13.
- **Indice autobus et autocars (M)** : l'identifiant Insee 1653206 est arrêté et remplacé par l'indice Insee 10535349, avec un coefficient de raccordement de 1,0605.

Les nouvelles valeurs à considérer sont corrigées en conséquence dans le cadre de la détermination des acomptes et de l'arrêté des comptes annuels.

Ces nouvelles valeurs sont mentionnées en annexe A du présent avenant.

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

A. Les engagements du délégataire quant à la production kilométrique de l'offre de référence

Le tableau qui résume les engagements du délégataire quant à la production kilométrique de l'offre de référence pour les années 2018 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 5	Avenant 6										
Kilomètres commerciaux Tramway et Bus														
Tramway	5 737 332	6 192 836	6 555 460	6 555 460	6 627 540	6 703 541	6 715 656	6 906 653	7 862 455	8 053 452	7 862 455	8 053 452	7 886 100	8 077 097
Bus exploités en propre	17 884 306	17 605 459	17 471 017	17 471 017	17 624 913	17 690 774	17 510 825	17 803 944	17 143 889	17 914 873	17 143 889	17 914 873	17 283 421	18 054 405
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	29 523 632	29 523 632	29 771 908	29 913 771	29 830 509	30 314 624	30 610 372	31 572 352	30 610 372	31 572 352	30 782 505	31 744 485
Kilomètres haut-le-pied Tramway et Bus														
Tramway	272 386	306 653	327 992	327 992	405 925	410 580	411 321	423 019	481 560	493 258	481 560	493 258	483 007	494 706
Bus exploités en propre	2 562 947	2 469 067	2 492 825	2 492 825	2 555 506	2 565 704	2 693 453	2 731 991	2 629 310	2 721 355	2 635 947	2 728 282	2 630 053	2 723 605
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	3 648 585	3 648 585	3 803 889	3 818 742	3 955 280	4 005 517	3 961 377	4 065 120	3 968 014	4 072 047	3 964 432	4 069 682
Kilomètres techniques Tramway et Bus														
Tramway	57 567	50 001	53 207	53 207	60 916	62 059	61 054	61 160	61 612	61 704	61 612	61 704	61 801	61 892
Bus exploités en propre	153 329	150 559	149 729	149 729	151 353	151 924	151 532	154 020	148 299	154 772	148 349	154 824	149 351	155 835
Bus sous-traités														
TOTAL km techniques	210 896	200 560	202 935	202 935	212 269	213 982	212 586	215 180	209 911	216 476	209 961	216 528	211 152	217 727
TOTAL km tramway et bus	32 740 533	33 114 534	33 375 153	33 375 153	33 788 066	33 946 496	33 998 375	34 535 321	34 781 661	35 853 949	34 788 348	35 860 927	34 958 088	36 031 894
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
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											
TOTAL GENERAL														
TOTAL GENERAL km commerciaux	29 743 525	30 183 101	30 417 741	30 417 741	30 676 222	30 818 085	30 745 642	31 229 757	31 527 448	32 489 428	31 529 392	32 491 372	31 703 241	32 665 221
dont kms commerciaux services spéciaux	142 104			137 484		137 705		137 705		137 705		137 705		137 705
TOTAL GENERAL km haut-le-pied	4 291 294	4 248 499	4 299 617	4 299 617	4 457 828	4 472 681	4 612 410	4 662 647	4 620 012	4 723 756	4 628 153	4 732 186	4 625 958	4 731 208
TOTAL GENERAL km techniques	215 264	205 031	207 476	207 476	216 810	216 523	217 127	219 720	214 452	221 016	214 502	221 068	215 692	222 268
TOTAL GENERAL (tous km confondus)	34 250 083	34 636 630	34 924 834	34 924 834	35 350 860	35 509 289	35 575 178	36 112 124	36 361 913	37 434 200	36 372 046	37 444 626	36 544 891	37 618 697

B. Les engagements du délégataire en termes de fréquentation

Les tableaux qui résument les engagements du délégataire en termes de validations et de voyages comptables pour les années 2018 et suivantes, sont modifiés comme suit :

Voyages comptables - avenant 6	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tramway	81 424 578	86 290 420	90 827 996	98 116 050	102 648 231	107 401 367	110 969 300	113 287 885
Bus	45 223 013	45 345 295	45 816 805	46 427 502	47 141 770	48 661 119	49 708 434	50 513 849
Bus sous-traités	3 530 120	3 539 666	3 576 472	3 624 143	3 679 899	3 798 500	3 880 253	3 943 124
Navettes fluviales	201 649	203 578	207 664	213 654	220 189	231 184	240 295	248 305
Total	130 379 361	135 378 958	140 428 938	148 381 349	153 690 090	160 092 170	164 798 282	167 993 163
Voyages PMR	94 330	96 235	98 632	100 031	101 372	101 722	102 202	102 682

Validations - avenant 6	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tramway	60 796 935	65 837 035	71 021 592	78 752 464	83 760 387	88 803 162	92 849 586	95 735 528
Bus	33 766 470	34 597 117	35 825 765	37 264 853	38 467 423	40 234 695	41 591 751	42 687 442
Bus sous-traités	2 635 820	2 700 660	2 796 569	2 908 904	3 002 777	3 140 731	3 246 663	3 332 193
Navettes fluviales	150 565	155 324	162 380	171 489	179 673	191 151	201 058	209 834
Total	97 349 789	103 290 137	109 806 305	119 097 710	125 410 261	132 369 739	137 889 059	141 964 997
Voyages PMR	94 330	96 235	98 632	100 031	101 372	101 722	102 202	102 682

12.3 - 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 :

€HT valeur septembre 2013	TBM		PMR	V3		TOTAL	
	Avenant 3	Avenant 6	PMR	Avenant 3	Avenant 6	Avenant 3	Avenant 6
2015	62 883 802	62 883 802	225 972	1 712 554	1 712 554	64 822 328	64 822 328
2016	67 254 034	67 254 034	237 485	1 855 013	1 855 013	69 346 532	69 346 532
2017	71 855 664	71 855 664	250 703	1 998 367	1 998 367	74 104 734	74 104 734
2018	77 989 491	78 202 554	261 887	2 107 717	2 107 717	80 359 096	80 572 158
2019	82 807 783	83 430 474	273 358	2 227 089	2 213 199	85 308 230	85 917 031
2020	88 796 128	89 513 010	282 533	2 346 835	2 333 352	91 425 496	92 128 894
2021	94 118 108	94 908 689	292 381	2 465 408	2 410 003	96 875 897	97 611 074
2022	98 786 997	99 651 107	302 567	2 591 208	2 484 878	101 680 772	102 438 552

12.4 - Mise à jour de l'article 48 - Forfaits de charges

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

€ HT - valeur septembre 2013		Avenant 5				Avenant 5 > Avenant 6										Impacts avenant
		2015	2016	2017	Avenant 6	2018	Avenant 6	2019	Avenant 6	2020	Avenant 6	2021	Avenant 6	2022	Avenant 6	
Charges fixes	ChF	67 209 894	70 258 336	72 996 353	72 996 353	73 884 713	74 248 586	75 706 238	75 820 841	74 435 147	74 553 209	74 011 354	74 109 460	72 783 058	72 786 251	697 838
Charges variables Bus	CvB	77 217 607	78 014 658	80 020 331	80 020 331	79 595 676	79 871 301	79 678 334	80 871 898	75 104 638	78 188 145	74 797 190	77 865 810	72 783 300	75 854 296	10 692 311
Charges variables Tramway	CvT	29 618 820	31 877 859	32 956 834	32 956 834	35 124 739	36 019 878	36 741 534	37 689 452	40 116 666	41 055 495	40 255 249	41 197 903	40 400 445	41 344 655	4 668 751
Charges de sous-traitance	CsT	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	0
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	0
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	0
Sous-total		198 640 581	205 366 631	211 068 505	211 068 505	213 742 230	215 276 868	217 577 182	219 833 267	215 102 178	219 242 577	214 522 155	218 631 535	211 442 313	215 460 712	16 058 900
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	0
Total Forfait de charges		202 548 892	209 451 745	215 366 671	215 366 671	218 245 008	219 779 646	222 257 421	224 513 506	219 761 386	223 901 785	219 173 458	223 282 837	216 100 105	220 118 503	16 058 900

Article 13 - Mises à jour des annexes

13.1- Annexe 1.2.2 - Descriptif du réseau

La mise à jour tient compte des différentes évolutions du réseau. **L'annexe B** du présent avenant se substitue à l'annexe 1.2.2.

13.2- Annexe 1.4.1 - Descriptif du service pour les personnes à mobilité réduite

La mise à jour tient compte des différentes évolutions du service. **L'annexe C** du présent avenant se substitue à l'annexe 1.4.1

13.3- Annexe 1.5 - Descriptif du service v3 et de son évolution

La mise à jour tient compte des différentes évolutions du service. **L'annexe D** du présent avenant se substitue à l'annexe 1.5.

13.4 - Annexe 1.6 - Descriptif des pôles d'échanges et des parcs relais

La mise à jour tient compte des différentes évolutions du service. **L'annexe E** du présent avenant se substitue à l'annexe 1.6.

13.5 - Annexes 5 et 5.1 bis - Plan Pluriannuel d'Investissements du Déléguataire

Conformément à l'article 24.4 du contrat, au regard des ajustements opérés sur les éléments du PPI de l'exercice 2018. **L'annexe F** du présent avenant se substitue à l'annexe 5.1 bis de l'avenant n°5.

13.6 - Annexe 17.2 - Intéressement aux recettes tarifaires

Conformément aux dispositions de l'article 12.3 du présent avenant - Mises à jour des articles de la convention, les engagements du délégataire pour 2018 à 2022 sont modifiés comme suit :

€HT valeur septembre 2013	TBM	PMR	V3	TOTAL
2015	62 883 802	225 972	1 712 554	64 822 328
2016	67 254 034	237 485	1 855 013	69 346 532
2017	71 855 664	250 703	1 998 367	74 104 734
2018	78 202 554	261 887	2 107 717	80 572 158
2019	83 430 474	273 358	2 213 199	85 917 031
2020	89 513 010	282 533	2 333 352	92 128 894
2021	94 908 689	292 381	2 410 003	97 611 074
2022	99 651 107	302 567	2 484 878	102 438 552

13.7 - Annexe 17.3 - Intéressement à la fréquentation

Conformément aux dispositions de l'article 12.2.B du présent avenant - Mises à jour des articles de la convention, les engagements du délégataire pour 2018 à 2022 sont modifiés comme suit :

Voyages comptables - Avenant 6	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Total	130 379 361	135 378 958	140 428 938	148 381 349	153 690 090	160 092 170	164 798 282	167 993 163

Validations - avenant 6	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Total	97 349 789	103 290 137	109 806 305	119 097 710	125 410 261	132 369 739	137 889 059	141 964 997

13.8 - Annexe 30.1 - Compte d'exploitation prévisionnel

Conformément aux dispositions de l'article 12 du présent avenant, il convient de mettre à jour l'annexe correspondante. L'**annexe G** du présent avenant se substitue à l'annexe 30.1 du contrat.

13.9 - Annexe 30.2 - Bordereau de prix

Création d'un bordereau de prix pour un service spécial sur les navettes fluviales, stipulé en **annexe H** du présent avenant. Cette offre vient compléter les renforts « services spéciaux » prévus contractuellement sur le bus et le tram (annexe 1 du contrat).

Complément d'un bordereau de prix à celui existant sur la pose de plaque APS pour intégrer la spécificité du matériau acier utilisé lors de certains travaux de remplacement.

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

Fait à Bordeaux en quatre exemplaires originaux, le2019.

Pour Bordeaux Métropole :

Le Président,

Patrick Bobet

Pour la société Keolis Bordeaux Métropole :

Le Président,

Frédéric Baverez

- **Annexe A** : Valeurs des nouveaux indices Insee à prendre en compte
- **Annexe B** : Annexe 1.2.2 - Descriptif du réseau
- **Annexe C** : Annexe 1.4.1 – Descriptif du service pour les personnes à mobilité réduite
- **Annexe D** : Annexe 1.5 - Descriptif du service V3 et de son évolution
- **Annexe E** : Annexe 1.6 - Descriptif des pôles d'échanges et des parcs relais
- **Annexe F** : Annexe 5.1 bis - Evolution du Plan prévisionnel d'investissement (PPI) du délégataire
- **Annexe G** : Annexe 30.1 - Compte d'exploitation prévisionnel
- **Annexe H** : Annexe 30.2 - Bordereau de prix unitaire
- **Annexe I** : Annexe 6 – Conditions tarifaires