

	EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE	<i>Délibération</i>
	Séance publique du 14 février 2020	N° 2020-99

Convocation du 7 février 2020

Aujourd'hui vendredi 14 février 2020 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, M. Christophe DUPRAT, Mme Christine BOST, M. Jean-François EGRON, M. Franck RAYNAL, M. Jacques MANGON, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, 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. Jean-Jacques PUYOBRAU, M. Kévin SUBRENAT, M. Alain TURBY, M. Jean-Pierre TURON, M. Michel VERNEJOU, Mme Josiane ZAMBON, Mme Emmanuelle AJON, Mme Cécile BARRIERE, Mme Léna BEAULIEU, Mme Maribel BERNARD, Mme Odile BLEIN, M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE, M. Jacques BOUTEYRE, Mme Marie-Christine BOUTHEAU, Mme Anne BREZILLON, M. Nicolas BRUGERE, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, M. Alain CAZABONNE, M. Didier CAZABONNE, Mme Chantal CHABBAT, M. Gérard CHAUSSET, Mme Brigitte COLLET, Mme Emmanuelle CUNY, M. Yohan DAVID, Mme Nathalie DELATTRE, Mme Michèle DELAUNAY, M. Stéphan DELAUX, M. Arnaud DELLU, Mme Laurence DESSERTINE, M. Gérard DUBOS, Mme Michèle FAORO, M. Vincent FELTESSE, M. Marik FETOUH, M. Philippe FRAILE MARTIN, Mme Magali FRONZES, M. Guillaume GARRIGUES, 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, M. Bernard JUNCA, Mme Conchita LACUEY, M. Marc LAFOSSE, M. Bernard LE ROUX, Mme Anne-Marie LEMAIRE, Mme Zeineb LOUNICI, Mme Emilie MACERON-CAZENAVE, M. Eric MARTIN, M. Thierry MILLET, M. Pierre De Gaétan NJIKAM MOULIOM, M. Jacques PADIE, Mme Christine PEYRE, Mme Arielle PIAZZA, M. Michel POIGNONEC, 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. Michel LABARDIN à Mme Karine ROUX-LABAT
M. Erick AOUIZERATE à M. Jean-Pierre GUYOMARC'H
Mme Isabelle BOUDINEAU à M. Jacques GUICHOUX
Mme Anne-Marie CAZALET à M. Philippe FRAILE MARTIN
Mme Solène CHAZAL-COUCAUD à Mme Elisabeth TOUTON
M. Jean-Claude FEUGAS à Mme Odile BLEIN
Mme Florence FORZY-RAFFARD à Mme Emmanuelle CUNY
M. Max GUICHARD à Mme Claude MELLIER
Mme Martine JARDINE à M. Arnaud DELLU
M. Pierre LOTHAIRE à Mme Laetitia JARTY-ROY
Mme Dominique POUSTYNNIKOFF à M. Benoît RAUTUREAU

EXCUSE(S) :

M. Patrick PUJOL, M. Jean-Louis DAVID.

PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :

M. Franck RAYNAL à Mme Zeineb LOUNICI à partir de 12h20
Mme Anne-Lise JACQUET à M. Kévin SUBRENAT à partir 12h10
Mme Agnès VERSEPUY à Mme Anne-Lise JACQUET jusqu'à 11h20
Mme Laurence DESSERTINE à M. Stéphan DELAUX jusqu'à 11h10
M. Bernard LEROUX à M. Alain ANZIANI à partir de 11h20
M. Alain SILVESTRE à Mme Gladys THIEBAULT à partir de 11h45

EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

LA SEANCE EST OUVERTE

	Conseil du 14 février 2020	<i>Délibération</i>
	Direction de l'exploitation Service suivi et contrôle administratif et financier des contrats liés aux transports	<i>N° 2020-99</i>

Réseau de transports urbains - Délégation de service public - Avenant n°7 - 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 publics urbains de personnes.

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 1er janvier 2015.

Le délégataire assure l'exploitation du réseau multimodal TBM (Transports Bordeaux Métropole) et des services associés. En contrepartie de cette mission, le délégant verse chaque année au délégataire, suivant les conditions énumérées dans le contrat, un forfait de charges permettant de couvrir les obligations de service public délégué.

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

- **L'avenant n°1** approuvé par délibération n°2016/387 en date du 8 juillet 2016 et signé le 20 juillet 2016, prenant en compte les impacts techniques et financiers du décalage d'exploitation des extensions des lignes de tramway de la phase III et des dysfonctionnements liés aux nouvelles infrastructures, pour un montant de 286K € (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 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, de la signalisation ferroviaire Phase III) ainsi que d'autres évolutions du service (périmètre des contrats publicitaires, du service de locations de vélos 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, pour un montant de 2M € (2013) sur la durée du contrat ;

- **L'avenant n°6** approuvé par délibération n°2019-412 en date du 12 juillet 2019 et signé le 24 juillet 2019, prenant en compte d'une part, les adaptations nécessaires du réseau suite aux réunions sectorielles, à l'extension de la ligne C sur Villenave d'Ornon, à l'injection de rames supplémentaires, à l'intégration de nouvelles lignes de bus et la validation des aspects financiers liés à la mise en service des vélos électriques ; d'autre part, les dysfonctionnements des infrastructures et de la signalisation ferroviaire de la Phase III, la remise en gestion d'équipements, la mise en service des nouveaux supports billettiques, et certaines mises à jour de la convention et annexes, pour un montant de 16M € (2013) sur la durée du contrat.

En parallèle, le contrat a fait l'objet de deux protocoles transactionnels :

- **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 803K € (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 1,85M € (2013).

L'avenant n°7, objet de la présente délibération, a pour objet d'intégrer les différents impacts techniques et financiers liés aux :

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

- Adaptations du réseau de bus TBM suite aux réunions sectorielles de 2019 et d'autres nécessités d'ajustements ;
- Mise en œuvre du plan bus décidé en janvier 2019 : les renforts des Lianes et Corols ;
- Impacts de la mise en service de la ligne D et adaptations du taux d'affrètement de bus ;
- Expérimentation de la montée des usagers par toutes les portes sur les Lianes 1 et 9 ;
- Fourniture d'électricité verte pour l'alimentation du réseau de tramway ;
- Fourniture et alimentation en biogaz et GNV des bus ;
- Mise à jour des droits à la tarification sociale des transports des demandeurs d'emplois.

- **Evolutions du patrimoine, des systèmes justifiant un ajustement technique et financier**

- Dysfonctionnements de la signalisation ferroviaire de la phase III ;
- Equipements et décalage de mise en service pour les lignes de bus Bassens-Campus et BNSP ;
- Exploitation des nouveaux locaux vélos sur le pôle intermodal de Pessac Alouette ;
- Transfert de gestion de l'information numérique aux arrêts ;
- Impact de l'expérimentation et évolution des taux de contrôles.

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.

En termes d'impacts financiers cumulés sur 2019-2022, l'avenant n°7 génère un ajustement :

- **Du forfait de charges de + 13 262 031 € (2013) ;**
- **Des objectifs de recettes de + 1 277 296 € (2013).**

En termes de fréquentation, l'avenant n°7 génère un ajustement de + 2 248 337 voyages comptables et + 1 869 000 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.

Il est précisé que les montants ci-dessous sont tous exprimés en euros hors taxes H.T.

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

I.1 / Adaptations du réseau de bus TBM, suite aux réunions sectorielles de 2019 et d'autres nécessités d'ajustements

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 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 de pointe).

Pour l'année 2019, de nouvelles réunions sectorielles se sont déroulées afin d'apporter des améliorations pour certaines lignes du réseau de bus permettant d'optimiser le réseau métropolitain. Ces adaptations, validées par délibération n°2019-411 du 12/07/2019, doivent être intégrées dans l'économie contractuelle, objet de l'avenant n°7. A celles-ci s'ajoutent d'autres adaptations d'offre pour optimiser le réseau avec : des itinéraires modifiés pour la ligne Citéis 45 et la Lianes 11, les lignes 24 et 30, ainsi qu'une modification d'arrêt pour la ligne 76.

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 financiers - Sectorielles 2019 et adaptations	2019	2020	2021	2022	Total
Forfait de charges en €₂₀₁₃ H.T.	657 845	1 636 604	1 635 909	1 552 648	5 483 007
Recettes tarifaires en €₂₀₁₃ H.T.	203 898	336 314	443 302	468 144	1 451 657

Impacts sur la fréquentation	2019	2020	2021	2022	Total
Nombre de validations	306 520	497 364	644 065	666 911	2 114 860
Nombre de voyages comptables	375 640	601 527	769 755	789 184	2 536 107

L'impact cumulé de ces adaptations de 2019 à 2022, sur le forfait de charges, est de + 5 483 007 € (2013) et de + 1 451 657 € (2013) en termes d'objectifs de recettes tarifaires.

A noter que d'autres adaptations sont à prévoir du fait des travaux liés à l'extension de la ligne A jusqu'à l'aéroport qui génèrent des déviations et modifications d'offres, dès 2019.

I.2 / Mise en œuvre du Plan bus : renforts des Lianes et Corols

Afin d'assurer un service de qualité auprès des usagers du réseau TBM, Bordeaux Métropole a souhaité mettre en place des renforts, par anticipation, dès janvier 2019 afin de solutionner les problèmes de charges à certaines sections de certaines Lianes et Corols. Ces renforts, validés par la délibération n°2019-411 du 12 juillet 2019, doivent être intégrés dans l'économie contractuelle, objet de l'avenant n°7. Sur la durée du contrat, la mise en œuvre de ce plan bus génère les impacts techniques et financiers suivants :

Impacts financiers - Plan Bus	2019	2020	2021	2022	Total
Forfait de charges en € ₂₀₁₃ H.T.	640 997	643 038	640 400	636 855	2 561 290
Recettes tarifaires en € ₂₀₁₃ H.T.	159 433	165 479	170 451	175 572	670 935

Impacts sur la fréquentation	2019	2020	2021	2022	Total
Validations	239 677	244 721	247 646	250 117	982 161
Voyages comptables	293 724	295 974	295 974	295 974	1 181 645

L'impact cumulé de ces renforts, de 2019 à 2022, sur le forfait de charges, est de + 2 561 290 € (2013) et de + 670 935 € (2013) en termes d'objectifs de recettes.

I.3 / Impacts de la mise en service de la ligne D et adaptations du taux d'affrètement de bus

Par délibération n°2019-683 du 29 novembre 2019, des adaptations du réseau de tramway et de bus ont été actées afin d'optimiser l'offre de la ligne D au regard du nouveau contexte urbain et des évolutions du réseau global, modifiées successivement par les avenants n°3, 5 et 6, à l'occasion notamment des sectorielles 2015-2019.

En effet, le réseau de bus prévu à l'horizon de la Ligne D, initialement inscrit au contrat de Délégation de service public (DSP), a été imaginé en 2013. Depuis, le territoire concerné par la ligne D a beaucoup évolué. En effet, il convient de noter que la population des communes directement impactées par l'arrivée de cette nouvelle ligne (Eysines, Le Bouscat, Bruges, Le Haillan, Le Taillan-Médoc, Saint-Médard-en-Jalles, Saint-Aubin de Médoc) a depuis fortement évolué avec une hausse de l'ordre de 11% entre 2011 et 2016, soit une projection à +17% à horizon 2020. Dans le même temps, entre 2011 et 2016, une hausse de 5% du nombre d'emplois et de 14% du nombre de résidences principales a pu être observée permettant d'arguer de la dynamique du territoire. En conséquence, il a été décidé de réajuster l'offre bus aux besoins actuels et futurs émanant du terrain autour de l'axe de la Ligne D.

Ainsi, les impacts kilométriques et financiers de ces mesures sont à corriger des engagements contractuels sur 2019-2022 avec :

- Sur l'offre tramway : une variation kilométrique de (-) 109 903 kilomètres commerciaux en année pleine ou (-) 323 710 kilomètres sur 2020-2022.
- Sur l'offre bus : une variation kilométrique de (+) 506 144 kilomètres commerciaux par année pleine (ou +1 518 433 km en cumul 2020-2022).

S'agissant des adaptations du réseau de bus liées à la ligne D, celles-ci s'ajoutent aux évolutions d'offres importantes qui impactent le réseau depuis le début du contrat, avec une variation kilométrique annuelle de + 7,9 %, soit + 1 789 705 kilomètres commerciaux par an, en moyenne sur 2020-2022.

A cette hausse de production kilométrique, non prévue au contrat initial, s'ajoutent non seulement des contraintes matérielles liées à l'indisponibilité du matériel roulant et à la saturation des dépôts de bus, mais également des contraintes humaines liées au déséquilibre actuel entre l'offre et la demande sur le marché de l'emploi des conducteurs. En effet, à fin décembre 2019, malgré une politique de recrutement et de formation active, le délégataire ne dispose pas, à ce stade des embauches, des effectifs suffisants pour répondre aux besoins supplémentaires d'exploitation.

Du fait de ces éléments de contexte qui risquent de perdurer jusqu'à la fin de contrat (notamment sur la problématique de saturation des dépôts), il apparaît aujourd'hui nécessaire d'adapter le taux de 20% d'affrètement de l'offre de transport à ces contraintes, afin d'assurer la continuité du service dans des conditions normales d'exploitation jusqu'à la fin du contrat. Dans ce cadre, il est proposé que le Délégataire soit autorisé à recourir, à titre dérogatoire, à l'affrètement pour deux nouvelles lignes de bus créées dans le cadre du réseau ligne D (les lignes 38 et 84, soit 909 113 km/an), ainsi que les lignes n°22, 44 et n°72 (Pour mémoire, ces trois dernières lignes (+ 936 129 km/an) avaient fait l'objet, dans l'avenant n°2, d'un affrètement provisoire dans le cadre des travaux de la ligne D.

Par dérogation à l'article 11.4 du contrat, le Délégataire est donc autorisé, dès 2020, à sous-traiter l'exploitation de l'offre de transport, dans la limite de 22%, de l'ensemble des kilomètres totaux sur l'année y compris les kilomètres techniques et haut-le-pied sur la durée restante du contrat.

Afin d'exercer son droit de contrôle sur ces mesures dérogatoires, le délégataire devra transmettre à Bordeaux Métropole un état semestriel des embauches et de leur affectation par lignes, ainsi qu'un état d'affectation des bus par lignes affrétées et internalisées.

Sur la durée restante du contrat, ces dispositions génèrent les impacts techniques et financiers suivants :

Impacts financiers - Ligne D - € 2013	2020	2021	2022	Total
1- Offre tramway / Ligne D				
Forfait de charges en € ₂₀₁₃ H.T.	-540 220	-542 421	-543 316	-1 625 957
Recettes tarifaires en € ₂₀₁₃ H.T.	-266 315	-344 380	-406 702	-1 017 396
2- Offre bus / Ligne D				
Exploitation en propre - Forfait de charges en € ₂₀₁₃ H.T.	-742 214	-734 444	-743 797	-2 220 455
Exploitation en affrètement - Forfait de charges en € ₂₀₁₃ H.T.	2 540 435	2 540 435	2 539 188	7 620 057
Recettes tarifaires en € ₂₀₁₃ H.T.	-3 716	68 653	124 487	189 424
IMPACT TOTAL				
Forfait de charges en € ₂₀₁₃ H.T.	1 258 001	1 263 569	1 252 075	3 773 645
Recettes tarifaires en € ₂₀₁₃ H.T.	-270 031	-275 726	-282 215	-827 972

Impacts fréquentation - Ligne D	2020	2021	2022	Total
Validations	-399 340	-400 597	-402 039	-1 201 977
Voyages comptables	-482 975	-478 775	-475 749	-1 437 499

L'impact cumulé de ces adaptations, de 2019 à 2022, sur le forfait de charges, est de (+) 3 773 645 € (2013) et de (-) 827 972 € (2013) en termes d'objectifs de recettes tarifaires.

L'impact négatif sur les recettes de l'offre tramway s'explique par la suppression de la disposition liée à l'augmentation de l'amplitude des services de la ligne C, en lien avec l'arrivée de la LGV (Ligne à grande vitesse) qui avait été mise en place pour pallier le décalage du projet. Les impacts de celles-ci avaient été intégrés contractuellement jusqu'en 2020 et doivent être supprimés du fait de la mise en service effective de la ligne D.

I.4 / Expérimentation de la montée des usagers par toutes les portes sur les Lianes n°1 et n° 9

La densité de fréquentation des Lianes 1 et 9 sur le réseau de bus présente des difficultés, en particulier aux heures de pointe (temps d'embarquement, file d'attente des usagers, bousculade à la montée à bord et mécontentement des usagers). La situation dégradée de ces Lianes nécessite de tester des modalités d'exploitation pour améliorer le service proposé aux usagers. Aussi, Bordeaux Métropole souhaite que soit déployée la montée des voyageurs sur l'ensemble des portes, le dispositif actuel étant la montée unique par l'avant.

Cette nouvelle modalité a pour objectifs principaux : l'amélioration de la vitesse commerciale par une réduction des temps de parcours et l'optimisation de la capacité des autobus par une meilleure utilisation des différentes portes.

Dans ce cadre, une expérimentation a débuté le 2 septembre 2019 pour une période de 12 mois, soit jusqu'au 2 septembre 2020. Afin d'optimiser celle-ci, Bordeaux Métropole a entrepris ou va entreprendre les actions suivantes :

- Acquisition et mise à disposition de 4 bus avec un dispositif d'ouverture 4 portes ;
- Mise en service du M'Ticketing afin de faciliter l'achat de titres de transports ;
- Projet d'augmentation du nombre de distributeurs de titres à la Gare Saint-Jean ;
- Projet d'installation de valideurs à quais à la gare Saint-Jean ;
- Financement d'une étude sur l'aménagement du Parvis de la Gare Saint-Jean.

Parallèlement à ces actions, il est apparu nécessaire d'une part de renforcer l'équipe des contrôleurs sur ces Lianes afin d'éviter un regain de fraude du fait de la montée toutes portes et d'autre part d'accompagner ce dispositif auprès des agents de conduite et d'accueil. Par suite, il est proposé les engagements réciproques suivants :

- Pour Bordeaux Métropole : prise en charge financière durant l'expérimentation d'une équipe de contrôleurs dédiée (5 ETP), motivée par la croissance de fréquentation ; ce volume pouvant varier en cours d'expérimentation, en fonction des résultats produits lors des évaluations prévues à différentes échéances 2020 ;
- Pour le délégataire : prise en charge financière de la présence régulière du PIMMS (point d'information et de médiation multi-services) en gare Saint-Jean et à l'aéroport aux heures de pointe puis en dynamique pour améliorer la fluidité et l'accueil, l'accompagnement managérial et la formation du personnel de conduite et de l'équipe de contrôleurs à cette nouvelle pratique de montée toutes portes.

L'impact du renfort de 5 agents supplémentaires est de 267 828 € (2013) sur la période, dont 90 052 € (2013) sur l'exercice 2019 et 177 777 € (2013) sur l'exercice 2020. A cela s'ajoute, en 2019, l'acquisition d'équipements permettant l'ouverture toutes portes du matériel roulant pour un montant de 42 671 € (2013). Il est précisé que le calcul du taux de fraude sera opéré conformément à la méthode contractuelle, sans neutralisation des effets de cette expérimentation.

I.5 / Fourniture d'électricité verte pour l'alimentation du réseau de tramway

Bordeaux Métropole a souhaité être l'une des premières métropoles à énergie positive à l'horizon 2050. A cet effet, la fourniture d'électricité verte constitue un moyen essentiel pour importer de l'énergie d'origine renouvelable. Aussi et compte tenu que le réseau de tramway transporte plus de 65% des voyageurs, il a été décidé, par délibération n°2019-412 en date du 12 juillet 2019, que le réseau soit alimenté en électricité issue d'origines renouvelables.

A compter du 1er janvier 2020, la fourniture de cette énergie verte nécessaire à la consommation électrique annuelle du tramway deviendra donc effective, ce qui représentera près de 1% de la consommation du territoire métropolitain. Il a été convenu que ce surcoût sur le poste consommations serait à la charge de Bordeaux Métropole et du délégataire à hauteur réciproque de 50%. Le coût total lié à la fourniture de l'électricité verte, sur la durée restante du contrat, est de +446 758 € (2013) dont +223 379 € (2013) pris en

charge par Bordeaux Métropole (ou 74 664 € (2013) en année pleine), le solde étant financé par le Délégué.

I.6 / Fourniture et alimentation en Biogaz / GNV des bus

L'article 37 de la loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, impose aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) de renouveler leur parc de véhicules avec des « autobus propres » à hauteur de 50 % en 2020, et 100 % en 2025.

Dans le cadre du programme métropolitain de renouvellement des autobus, prévu en 2020, cela signifie que 50% des bus acquis en renouvellement à compter de 2020 devront consommer 20% de biogaz (27 bus sont à renouveler en 2020).

Bordeaux Métropole souhaite dès à présent aller au-delà de ses strictes obligations réglementaires et autorise le délégué à acheter du biogaz dans des unités de production régionales, ce qui représente **un quart de la consommation actuelle des bus de la flotte de Bordeaux Métropole**.

A noter que, pour 2020, le biogaz concerné dispose de Garanties d'Origine avec une provenance de production Médocaine.

Le surcoût de cette décision est de 165 000 € (2019) par année pleine, ou +156 350 € (2013), soit un impact sur le forfait de charges de +495 000 € (2019) ou 469 052 € (2013) sur 2020-2022.

Dans le cadre de l'application de l'article 11-4 – Achats et sous-traitance - du contrat de DSP, Bordeaux Métropole souhaite que le délégué porte une attention particulière aux circuits courts, tout en respectant ses obligations de mise en concurrence, conformément aux dispositions dudit article 11.4 qui stipule notamment que le Délégué doit de manière progressive intégrer des processus d'achat qui allient : proximité, économie, écologie, équité et durabilité.

I.7/ Mise à jour des droits à la tarification sociale des transports des demandeurs d'emplois

La délibération n°2019-358 du 21 juin 2019, a acté un nouveau report de la billettique, ce qui a contraint Bordeaux Métropole à décaler le lancement de la tarification solidaire des transports. La mise en œuvre de cette dernière a été repoussée au printemps 2020. Du fait de ce nouveau report, il a été proposé que la durée de fin de validité des droits des bénéficiaires à la tarification sociale des transports, dont les demandeurs d'emplois, ne soit plus liée à la date de passage de la tarification solidaire mais sur 12 mois glissants comme précédemment.

Par conséquent, Bordeaux Métropole a demandé au délégué de réaliser une prestation spécifique pour la gestion des bénéficiaires à la tarification sociale des transports dits demandeurs d'emplois. La gestion des droits et le contrôle des pièces justificatives reçues ont été réalisés par les services de Bordeaux Métropole.

Néanmoins, pour son traitement, la nouvelle prolongation de la validité des titres « demandeurs d'emplois » a nécessité un accueil et un renfort provisoire sur trois agences commerciales de TBM, par du personnel intérimaire. Ce renfort en personnel a été mis en place sur la période du 5 juin au 11 août 2019 et a occasionné ainsi des surcoûts pour le Délégué qui s'élève à + 53 302 € (2019) ou + 50 191 € (2013) pour l'année 2019.

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

II.1 / 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 Déléataire.

Conformément au cadre de compensation défini dans l'avenant n°1, la prise en charge effective des surcoûts d'exploitation de l'exercice 2019 sera étudiée au regard du niveau du taux de fiabilité et de disponibilité calculé sur cet exercice. Aucun constat n'ayant pu être formalisé sur l'exercice 2019, seuls les coûts liés au PCC tramway seront pris en compte dans le présent avenant n°7 pour un montant de 220 000 € (2013).

A ceux-ci s'ajoutent d'autres mesures prises pour pallier les dysfonctionnements des infrastructures pour un coût de 32 545 € (2013).

II.2 / Equipements et décalage de mise en service des lignes de bus Bassens-Campus et BNSP

Dans le cadre de l'avenant n°6, deux nouvelles lignes de bus ont été intégrées et mises en service en 2019 : la liaison Bassens-Campus et la ligne BNSP.

D'une part, ces lignes ont été mises en service à des dates ultérieures à celles prévues, générant un impact sur le forfait de charges 2019 de (-) 260 113 € (2013).

D'autre part, des aménagements complémentaires pour les conducteurs de bus doivent être opérés, dans les plus brefs délais, pour permettre une exploitation optimale de ces deux lignes : l'installation et l'entretien de sanitaires autonomes ainsi que l'aménagement et l'entretien du local d'exploitation (Les Pins).

L'impact de ces aménagements sur le forfait de charges s'élève à + 186 593 € (2013).

II.3 / Exploitation des nouveaux locaux vélos sur le pôle intermodal de Pessac Alouette

Dans le cadre du projet de pôle d'échanges multimodal de Pessac Alouette, par délibération n°2020-17 du conseil métropolitain du 24 janvier 2020, il a été décidé de transférer la propriété de deux abris vélos sécurisés de la SNCF à Bordeaux Métropole, afin de l'intégrer dans sa délégation de service public des transports.

Ces box sont situés de part et d'autre de la Gare de Pessac Alouette. Leur capacité de stationnement est de 54 vélos. Afin de favoriser l'intermodalité, la remise en gestion de ces équipements au délégataire est prévue le premier semestre 2020, après signature par Bordeaux Métropole et la SNCF de la convention de transfert des abris vélos sécurisés. En termes d'exploitation, le coût s'élève, en année pleine, à 17 923 € (2013), pour ces deux box, soit un impact cumulé 2020-2022 sur le forfait de charges estimé à 53 769 € (2013).

II.4 / Transfert de gestion de l'information numérique aux arrêts

Les arrêts de bus des lignes du réseau TBM ont été équipés, par Bordeaux Métropole, de QR codes (codes-barres permettant l'accès aux informations du réseau via les téléphones portables). Par cohérence avec la mission d'information voyageurs du délégataire, Bordeaux Métropole propose de transférer la gestion de cet équipement au délégataire.

A compter du 01/01/2020, le coût total relatif à la gestion des QR Codes est de 52 763 € (2013) par année pleine, soit un impact sur le forfait de charges de 158 177 € (2013) sur 2020-2022.

II.5/ Impacts de l'expérimentation et évolution des taux de contrôles

Dans l'objectif de renforcer particulièrement les contrôles sur le réseau tramway en centre-ville et les réduire sur les petits parcours, une expérimentation, autorisée dans le cadre de l'avenant n°3, a débuté en 2017 et a été prolongée par avenant n°5 sur l'année 2018.

Au regard des résultats, les taux de contrôles sont pérennisés sur l'année 2019.

Après réalisation d'un bilan de cette expérimentation, dont les résultats sont à produire pour le 1er trimestre 2020, il devra être décidé du maintien ou non des taux utilisés dans cette expérimentation sur la période 2020-2022.

ARTICLE III - Récapitulatif des impacts financiers et sur les engagements

Au regard des différents thèmes décrits précédemment, les impacts de l'avenant 7 sur le forfait de charges annuel de référence et sur les engagements du Déléguataire 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/ Ajustement des forfaits de charges de référence

En termes de forfait de charges contractuel, l'impact cumulé de l'avenant n°7 s'élève à +13 262 031 € (2013) sur les quatre années restantes du contrat. Cet impact s'explique majoritairement par les évolutions d'offres dont principalement celles issues des réunions sectorielles 2019 et les adaptations du réseau de bus liées à la mise en service de la ligne D.

Rappel (article 48.1 et annexe 30.1)	2019	2020	2021	2022	Total
Forfaits de charges de référence : Base avenant n°6	224 513 508	223 901 785	223 282 838	220 118 503	891 816 634
Ajustements € H.T. valeur 2013 - Avenant 7					
Sectorielles 2019	657 845	1 636 604	1 635 909	1 552 648	5 483 006
Plan Bus - Renforts Lianes et Corols	640 997	643 038	640 400	636 855	2 561 290
Mise en service Ligne D		1 258 001	1 263 569	1 252 075	3 773 645
Expérimentation Lianes - Ouverture toutes portes	132 723	177 777	-	-	310 500
Achat d'électricité verte pour l'alimentation du tramway		74 387	74 328	74 664	223 379
Fourniture et alimentation en Biogaz / GNV		156 350	156 350	156 350	469 050
Dysfonctionnement SF et aménagements nécessaires	252 545				252 545
Aménagements et équipements nécessaires pour Bassens Campus et BNSP	29 556	86 159	35 439	35 439	186 593
Décalage de mise en service des lignes Bassens-Campus et BNSP	- 260 113				- 260 113
Mise en service de deux nouveaux locaux vélos - Pessac Alouette		17 923	17 923	17 923	53 769
Transfert de gestion des équipements "QR codes"		52 623	52 790	52 763	158 176
Mise à jour des droits des demandeurs d'emplois	50 191				50 191
Total des ajustements	1 503 743	4 102 861	3 876 709	3 778 718	13 262 031
Forfaits de charges de référence : Base avenant n°7	226 017 251	228 004 646	227 159 547	223 897 221	905 078 665

L'impact cumulé des évolutions contractuelles, tous avenants et protocoles confondus, depuis 2015, s'élève à + 67 557 258 € (2013) soit + 4 % 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 charges de référence		1 687 322 795
Total des impacts des avenants		64 902 827
Avenants n°1 à n°7	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
	Avenant n°7	13 262 031
Total des impacts des protocoles		2 654 431
Protocoles n°1 et n°2	Protocole n°1	802 974
	Protocole n°2	1 851 457
Total des impacts financiers liés aux évolutions contractuelles		67 557 258
Part relative des impacts financiers sur le forfait de charges de référence		4,00%

III.2/ Ajustement 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 + 1 277 296 € (2013) sur les quatre dernières années du contrat et s'explique majoritairement par l'impact des réunions sectorielles de 2019.

Rappel (article 47.2.1 et annexe 17.2)	2019	2020	2021	2022	Total
Engagements sur les recettes tarifaires : Base avenant n°6	85 917 030	92 128 894	97 611 074	102 438 553	
Ajustements € H.T. valeur 2013 - Avenant 7					
Sectorielles 2019	203 898	336 314	443 302	468 144	1 451 657
Plan Bus - Renforts Lianes et Corols	159 433	165 479	170 451	175 572	670 935
Mise en service Ligne D		-270 031	-275 726	-282 215	-827 972
Experimentation Lianes 1 et 9	0	0	0	0	0
Achat d'électricité verte pour l'alimentation du tramway	0	0	0	0	0
Fourniture et alimentation en Biogaz / GNV	0	0	0	0	0
Dysfonctionnement SF et aménagements nécessaires	0	0	0	0	0
Aménagements et équipements nécessaires pour Bassens Campus et BNSP	0	0	0	0	0
Décalage de mise en service des lignes Bassens-Campus et BNSP	-17 324	0	0	0	-17 324
Mise en service de deux nouveaux locaux vélos - Pessac Alouette	0	0	0	0	0
Transfert de gestion des équipements "QR codes"	0	0	0	0	0
Mise à jour des droits des demandeurs d'emplois	0	0	0	0	0
Evolution réglementaire des mesures de sécurité obligatoires	0	0	0	0	0
Total des ajustements	346 007	231 762	338 027	361 501	1 277 296
Engagements sur les recettes tarifaires : Base avenant n°7	86 263 037	92 360 656	97 949 101	102 800 054	

III.3/ Ajustements sur les engagements de fréquentation

Les ajustements sur les engagements de fréquentation s'élèvent à + 1 869 000 validations et + 2 248 337 voyages comptables, sur les quatre dernières années du contrat tels que :

Rappel (article 10.2 et annexe 17.3)	2019	2020	2021	2022	Total
Engagements de fréquentation - VALIDATIONS : Base avenant n°6	125 418 657	132 369 804	137 889 075	141 964 809	

Ajustements € H.T. valeur 2013 - Avenant 7

Sectorielles 2019	306 520	497 364	644 065	666 911	2 114 860
Plan Bus - Renforts Lianes et Corols	239 677	244 721	247 646	250 117	982 161
Mise en service Ligne D		-399 340	-400 597	-402 039	-1 201 977
Décalage de mise en service des lignes Bassens-Campus et BNSP	-26 044				-26 044
Total des ajustements	520 153	342 745	491 113	514 989	1 869 000
Engagements de fréquentation - VALIDATIONS : Base avenant n°7	125 938 810	132 712 549	138 380 188	142 479 798	

Rappel (article 10.2)	2019	2020	2021	2022	Total
Engagements de fréquentation - VOYAGES comptables : Base avenant n°6	153 690 193	160 092 248	164 798 302	167 992 932	

Ajustements € H.T. valeur 2013 - Avenant 7

Sectorielles 2019	375 640	601 527	769 755	789 184	2 536 107
Plan Bus - Renforts Lianes et Corols	293 724	295 974	295 974	295 974	1 181 645
Mise en service Ligne D		-482 975	-478 775	-475 749	-1 437 499
Décalage de mise en service des lignes Bassens-Campus et BNSP	-31 916				-31 916
Total des ajustements	637 448	414 526	586 955	609 408	2 248 337
Engagements de fréquentation - VOYAGES comptables : Base avenant n°7	154 327 641	160 506 774	165 385 257	168 602 340	

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 de l'indice Salaires (S), suite à la fusion des régimes AGIRC et ARCO au 1er janvier 2019. Il est modifié comme suit :

- L'identifiant Insee (Institut national de la statistique et des études économiques) n°483616 est arrêté et remplacé par l'indice Insee 010593198,
- L'identifiant Insee 809832 arrêté et remplacé par l'indice Insee 010593204.

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 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 III.1 de la présente délibération.

IV/2 / Mises à jour de certaines annexes de la convention

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°7.

Les annexes identifiées sont les suivantes :

- Annexe A – Valeurs des nouveaux indices Insee à prendre en compte

- Annexe 1.2.2 – Descriptif du réseau
- Annexe 9.1 – Règlement public d'usage du réseau TBM et navettes fluviales
- Annexe 9.3 – Règlement public d'usage du service V3
- Annexe 23 – Développement durable et système de management environnemental
- Annexe 27 – Prestations extérieures de sous-traitance
- Annexe 30.1 – Compte d'exploitation prévisionnel
- Annexe 30.2 – Bordereau de prix unitaires

En application des articles L.2121.12 et L.2121.13 du Code général des collectivités territoriales, les annexes du projet d'avenant n°7 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 – 4ème étage.

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

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

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

VU le Code la commande publique, et notamment ses articles L.3135-1 et L.3135-2 et R.3135-1 à R.3135-9,

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,

VU l'avenant n°6 approuvé par la délibération n°2019-412 du Conseil de Bordeaux Métropole du 12 juillet 2019,

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT QU'il convient, en conséquence de différents événements, de modifier, par un avenant n°7, 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°7 à la convention de délégation du service public des transports urbains du 19 novembre 2014 et ses annexes, conclue 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 2 : d'autoriser Monsieur le Président à signer ledit avenant n°7.

Article 3 : de prendre en compte l'impact financier 2019 du présent avenant dans l'arrêté des comptes 2019.

Article 4 : de prendre en compte l'impact financier 2019-2022 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 14 février 2020

REÇU EN PRÉFECTURE LE : 19 FÉVRIER 2020	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Christophe DUPRAT
PUBLIÉ LE : 19 FÉVRIER 2020	