

DELEGATION DE SERVICE PUBLIC DE TRANSPORTS URBAINS

ARRETE DES COMPTES 2022

29/09/2023

PARTIE I – LES RESULTATS D’EXPLOITATION 2022 ET ELEMENTS DE REGULARISATION	4
I. Les recettes d’exploitation reversées par le Déléguataire au titre de l’exercice 2022	4
A- Les recettes tarifaires	4
1. Les recettes tarifaires du réseau TBM	4
2. Les recettes tarifaires du service « Mobibus »	4
3. Les recettes tarifaires du service « V ³ »	4
B- Les recettes annexes.....	5
1. Les recettes liées aux amendes	5
2. Les recettes de publicité	5
3. Les redevances de sous-occupation des surfaces commerciales	6
C- Synthèse des recettes d’exploitation.....	6
II. Les dépenses d’exploitation 2022, et application des dispositions contractuelles	7
A- L’actualisation du forfait de charges par les formules d’indexation	7
B- Les facteurs correctifs du forfait de charges	9
1. La Contribution Economique Territoriale (CET).....	9
2. Les aides à la réduction du temps de travail (ARTT).....	9
3. La récupération des charges de carburant (TICPE).....	10
4. La valorisation des services spéciaux.....	10
C- Les facteurs d’ajustements du forfait de charges	11
1. L’incidence des modifications de l’offre de référence	11
2. L’Incidence des vitesses commerciales	12
3. L’impact des grèves et des interruptions de services	13
4. Le taux de financement des investissements.....	14
III. Les autres dépenses au titre de l’EXERCICE 2022.....	15
A- Les évolutions réglementaires	15
B- Les dépenses liées aux poses, déposes et déplacement d’installations	16
1. La pose et dépose des poteaux d’arrêts	16
2. La dépose et repose de stations V3.....	17
3. La pose de plaques de sécurité sur le rail APS	17
4. La prise en compte des consignations par le Déléguataire	17
5. La pose et dépose de sanitaires	18
C- Autres charges de l’exercice.....	18
1. Surcoût des billets sans contacts tel que prévu à l’avenant n°6.....	18
2. Surcoût lié au M’Ticket, tel que prévu à l’avenant n°11	18
3. Le renouvellement des batteries GX327 Hybride.....	19

4.	Les dysfonctionnements non imputables au Déléataire	19
D-	Les « Reste à faire » Maintenance	20
1.	Vis sans fin des portes de tramway	20
2.	Joint de rails	20
3.	Revêtement Plateforme Tramway en stabilisé renforcé	20
4.	Travaux de remise en état des bâtiments	21
5.	Masse salariale immobilisée	21
6.	Les surcoûts sanitaires	21
PARTIE II – LES INTERESSEMENTS FINANCIERS DU DELEGATAIRE AUX RESULTATS 2022		22
I.	L'INTERESSEMENT AUX RECETTES ET A LA FREQUENTATION	22
A-	L'intéressement aux recettes tarifaires.....	22
B-	L'intéressement aux recettes publicitaires.....	23
C-	L'intéressement aux recettes liées aux amendes encaissées	24
D-	L'intéressement aux redevances de sous-occupation des surfaces commerciales	24
E-	LE PARTAGE DES GAINS DE PRODUCTIVITE	24
F-	L'intéressement à la fréquentation (hors PMR)	26
II.	INTERESSEMENT A L'AMELIORATION DU SERVICE	27
A-	L'Intéressement à l'amélioration du service PMR.....	27
B-	L'intéressement à la démarche de qualité.....	28
C-	L'intéressement à la diminution du taux de fraude	29
D-	L'intéressement au titre de l'article 58 – Pénalités	29
III.	INTERESSEMENT A LA REALISATION DU PLAN D'INVESTISSEMENT	29
A-	Taux de réalisation du PPI	29
B-	Suivi annuel des dotations aux amortissements	30
PARTIE III – SYNTHÈSE ET MONTANT A REGULARISER EN 2022		31
I.	REGULARISATION DES COMPTES AU TITRE DE L'EXERCICE 2022	31
II.	ELEMENTS DE SYNTHÈSE DES IMPACTS FINANCIERS 2022	32
Annexe 1 – Détail du calcul de l'ajustement FC4n.....		34

Depuis le 1^{er} janvier 2015, Bordeaux Métropole a confié à la société Keolis Bordeaux Métropole l'exclusivité de l'exploitation du service public de transports de voyageurs sur le périmètre de transport urbain métropolitain, dans le cadre d'une convention de délégation de service public pour une durée de huit ans.

Cette convention fixe les prérogatives respectives du Délégant (Bordeaux Métropole) et du Délégataire (Keolis Bordeaux Métropole) en précisant notamment l'offre de service de référence, le niveau de qualité attendu et les objectifs fixés au Délégataire. Plus précisément, cette mission déléguée comprend l'exploitation d'un réseau multimodal TBM constitué :

- Des lignes de tramway,
- Des lignes d'autobus,
- Du service de transport des personnes à mobilité réduite (Mobibus),
- Des parcs relais et pôles d'échanges,
- D'un service de prêt de vélos en libre-service (V³),
- D'un service de navettes fluviales (Bat³).

Afin de réaliser les prestations ainsi déléguées, le Délégataire est rémunéré sur la base d'une enveloppe financière prévisionnelle : le forfait de charges. Parallèlement, les recettes d'exploitation, encaissées par le Délégataire, sont intégralement reversées à Bordeaux Métropole.

Le forfait de charges est fixé pour chaque année du contrat, en euros constant (€₂₀₁₃), sur la période 2015-2022. Dans l'attente de la connaissance de l'ensemble des paramètres de l'année, le contrat prévoit le versement d'acomptes mensuels au Délégataire, d'un montant égal à 1/12^{eme} de ce forfait de charges prévisionnel, hors Contribution Economique Territoriale (CET) qui fait elle-même l'objet de trois acomptes distincts.

Dès que le forfait de charges de l'année est en mesure d'être calculé, il est procédé au montant à régulariser entre le délégant et le délégataire. Celui-ci fait l'objet d'ajustements annuels qui sont fonction d'une part, de divers critères d'exploitation et financiers ; d'autre part, de mécanismes correctifs et d'intéressements prévus au contrat.

Par dérogation à l'article 52 du contrat, il a été convenu entre les parties que les sommes restant dues pour l'année 2022, au titre du calcul du forfait de charges définitif, de la CET définitive et de l'état des intéressements et pénalités, soient délibérées au Conseil du 29 septembre 2023.

Dans ce cadre, le Délégataire a transmis le projet d'arrêté des comptes à Bordeaux Métropole le 6 mars 2023. En parallèle, conformément à l'article 55, le délégataire a également transmis au délégant les comptes de l'exercice 2022 certifiés et approuvés par le commissaire aux comptes, ainsi que les états comptables détaillés. Les comptes 2022, certifiés par le commissaire aux comptes, ont été communiqués à BM le 13 juillet 2023.

Sur cette base, dans le cadre du droit de contrôle du délégant, et afin d'attester des montants présentés dans le présent arrêté des comptes 2022, les services de Bordeaux Métropole ont procédé aux contrôles de cohérence des données d'exploitation et financières ainsi déclarées et plusieurs échanges se sont tenus avec le délégataire sur celles-ci. Un audit comptable a également été réalisé. Les résultats de cette mission seront présentés dans le bilan du délégant 2022.

Sont présentés successivement les résultats de l'exercice 2022 et les éléments de régularisation (partie I), les intéressements financiers du Délégataire de l'année 2022 (partie II), la synthèse des résultats financiers, au titre de 2022 (partie III).

Tous les éléments financiers présentés dans cet arrêté sont exprimés en € courants 2022.

PARTIE I – LES RESULTATS D'EXPLOITATION 2022 ET ELEMENTS DE REGULARISATION

I. LES RECETTES D'EXPLOITATION REVERSEES PAR LE DELEGATAIRE AU TITRE DE L'EXERCICE 2022

Les recettes d'exploitation se composent des recettes tarifaires et des recettes annexes, qui sont intégralement reversées par le Délégué, au rythme des encaissements mensuels, tels que prévus à l'article 51.3 du contrat. Les éléments de comparaison avec l'année 2021 sont à apprécier au regard des effets résiduels de la crise sanitaire sur les recettes de cette année. Aussi, il est proposé systématiquement une comparaison avec l'année 2019, qui constitue davantage une référence.

A- Les recettes tarifaires

1. Les recettes tarifaires du réseau TBM

Ces recettes prennent en compte la vente des titres occasionnels ou titres à décompte, les abonnements (ensemble des Pass et Pass Modalis) ainsi que les frais d'établissement des cartes d'abonnements et la régularisation des impayés. Sont exclues ici les recettes issues du service « Mobibus » et « V³ ».

Recettes tarifaires TBM (€ ₂₀₂₂)	2022	2021	2020	2019	Evolution 2021-2022 (€)	Evolution 2021-2022 (%)	Evolution 2015-2022 (%)	Evolution 2019-2022 (€)	Evolution 2019-2022 (%)
		76 999 125	69 061 473	53 502 515	79 282 787	7 937 652	11,5%	28%	- 2 283 662

Les recettes de l'année 2022 s'élèvent à 77 M€, soit une évolution de +11,5% (ou 7,9 M€) en comparaison de l'année 2021. Cette augmentation est à relativiser, puisque l'année 2021 a également été impactée par la crise sanitaire, bien que dans une moindre mesure comparée à 2020. Aussi, il convient de se référer davantage à l'année 2019, par rapport à laquelle il est constaté un écart négatif de -3%, soit une perte de recettes de près de 2,3 M€, attestant de la durabilité des impacts sanitaires.

2. Les recettes tarifaires du service « Mobibus »

Celles-ci sont issues de la tarification par voyage. Ces recettes prennent en compte également les pénalités appliquées aux usagers pour non-respect des délais d'annulation du service demandé.

Recettes tarifaires Mobibus (€ ₂₀₂₂)	2022	2021	2020	2019	Evolution 2021-2022 (€)	Evolution 2021-2022 (%)	Evolution 2015-2022 (%)	Evolution 2019-2022 (€)	Evolution 2019-2022 (%)
		320 971	280 685	188 169	305 882	40 286	14,4%	43%	15 089

Les recettes de l'année 2022 s'élèvent à 321 K€ et affichent une progression de +14,4% (ou 40 K€) par rapport à 2021, et de + 5% par rapport à 2019 (soit +15 K€).

3. Les recettes tarifaires du service « V³ »

Elles comprennent l'utilisation occasionnelle du service (adhésion à la journée ou à la semaine), les abonnements mensuels et annuels spécifiques au service et les abonnements mensuels et annuels combinés V³ et réseau TBM, ainsi que les recettes liées à la tarification horaire au-delà de la demi-heure de gratuité et les recettes relatives aux locaux vélos de la gare Saint-Jean et Belcier.

Recettes tarifaires V ³ (€ ₂₀₂₂)	2022	2021	2020	2019	2018	Evolution 2021-2022 (€)	Evolution 2021-2022 (%)	Evolution 2015-2022 (%)	Evolution 2019-2022 (€)	Evolution 2019-2022 (%)
		999 848	982 453	862 844	1 368 634	1 556 509	17 394	1,8%	-43%	- 368 786

Les recettes de l'année 2022 s'élèvent à 1 M€, en augmentation de près de 1,8% (17 K€) par rapport à 2021. En comparaison de 2019, la baisse est de -27% soit -369 K€.

❖ RECAPITULATIF DES RECETTES TARIFAIRES

Recettes tarifaires (€ ₂₀₂₂)	2022	2021	2020	2019	Evolution 2021-2022 (€)	Evolution 2021-2022 (%)	Evolution 2015-2022 (%)	Evolution 2019-2022 (€)	Evolution 2019-2022 (%)
Recettes tarifaires TBM	76 999 125	69 061 473	53 502 515	79 282 787	7 937 652	11,5%	28%	- 2 283 662	-3%
Recettes tarifaires Mobibus	320 971	280 685	188 169	305 882	40 286	14,4%	43%	15 089	5%
Recettes tarifaires V ³	999 848	982 453	862 844	1 368 634	17 394	1,8%	-43%	- 368 786	-27%
Total	78 319 944	70 324 611	54 553 528	80 957 303	7 995 332	11,4%	26%	- 2 637 359	-3%

Les recettes tarifaires, tous services confondus, s'élèvent à 78,3 M€. Elles sont en hausse de +11,4% (soit +8 M€) en comparaison de 2021. Depuis le début du contrat de délégation, ces recettes ont évolué de +26%, la dynamique de forte progression constatée au début du contrat ayant été ralentie sur la seconde phase du contrat du fait de l'impact de la crise sanitaire sur l'offre de transports et sa fréquentation.

Par comparaison à l'année 2019, les recettes totales sont en diminution de -3%, (-2,6 M€) attestant d'une relative durabilité des impacts de la crise sanitaire sur la fréquentation du réseau.

Par ailleurs, il convient de rappeler les décisions de la Métropole de ne pas augmenter les tarifs TBM, et ce depuis 2020, soit trois années consécutives, du fait de la crise sanitaire et de la guerre en Ukraine, ainsi que l'impact de la mise en œuvre de la tarification solidaire en septembre 2021 avec un manque à gagner de recettes, estimé entre 2 et 3 M€ par an par rapport à la situation de 2019.

B- Les recettes annexes

Les recettes annexes se composent des recettes liées aux amendes, à la publicité et aux redevances de sous-occupation.

1. Les recettes liées aux amendes

Ces recettes comportent les procès-verbaux appliqués pour défaut du titre de transport ou de sa non-validation, les amendes pour des actes d'incivilité et les contraventions pour stationnement abusif dans les parcs-relais, ainsi que les frais de dossier afférents.

Recettes liées aux amendes (€ ₂₀₂₂)	2022	2021	2020	2019	2018	Evolution 2021-2022 (€)	Evolution 2021-2022 (%)	Evolution 2015-2022 (%)	Evolution 2019-2022 (€)	Evolution 2019-2022 (%)
	992 761	1 291 120	920 063	1 310 082	1 561 947	-298 359	-23,1%	-14%	- 317 321	-24%

Pour 2022, les recettes liées aux amendes s'élèvent à 1 M€, en recul de -23,1% par rapport à 2021 (-0,3 M€). Ces recettes sont également en recul de -24% par rapport à 2019, (-0,3 M€), année de référence.

L'affectation de contrôleurs à la conduite pour remédier au manque de conducteurs (du fait des grèves et de l'absentéisme) ainsi que les difficultés de recrutement de personnels expliquent en partie cette baisse de recettes.

2. Les recettes de publicité

Le Délégué est autorisé à faire procéder à une publicité à l'extérieur et à l'intérieur des véhicules et sur le mobilier des stations de tramway prévu à cet effet. D'autres supports peuvent également être utilisés comme les titres de transport et les documents d'information du public.

Le montant de ces recettes 2022 a été contrôlé et justifié sur la base des factures transmises par le Délégué.

Recettes publicité (€ ₂₀₂₂)	2022	2021	2020	2019	Evolution 2021-2022 (€)	Evolution 2021-2022 (%)	Evolution 2015-2022 (%)	Evolution 2019-2022 (€)	Evolution 2019-2022 (%)
	1 747 442	1 522 793	1 049 707	1 473 519	224 649	14,8%	56%	273 923	19%

Les recettes relatives à la publicité sont en hausse de +14,8% en 2022 par rapport à 2021 avec un montant de 1,7 M€ et en hausse de +19% par rapport à 2019, année de référence. Il convient de noter la progression de ces recettes au cours de la DSP 2015-2022 avec une augmentation de +56% par rapport à 2015.

3. Les redevances de sous-occupation des surfaces commerciales

Le Délégué est chargé de la gestion des espaces à usage commercial situés au sein des pôles d'échanges et des parcs relais. A ce titre, il perçoit des redevances d'occupation des sous-occupants, ces dernières sont restituées intégralement à Bordeaux Métropole.

Le montant de ces recettes 2022 a été contrôlé et justifié sur la base des factures transmises.

Recettes tirées de la gestion des espaces commerciaux (€ ₂₀₂₂)	2022	2021	2020	2019	Evolution 2021-2022 (€)	Evolution 2021-2022 (%)	Evolution 2015-2022 (%)	Evolution 2019-2022 (€)	Evolution 2019-2022 (%)
	231 538	112 246	112 810	233 914	119 293	106,3%	71%	- 2 376	-1%

Sur 2022, avec des redevances totales de 231,5 K€, il est noté une augmentation de +106,3% par rapport à 2021. Ce montant de recettes affiché en 2022 est similaire aux recettes d'avant crise sanitaire. Ce rebond s'explique principalement par le fait, qu'en raison de la crise sanitaire, certaines redevances d'occupation ont été revues à la baisse en 2020 et 2021 afin d'accompagner les partenaires à traverser la crise.

❖ RECAPITULATIF DES RECETTES ANNEXES

Recettes annexes (€ ₂₀₂₂)	2022	2021	2020	2019	Evolution 2021-2022 (€)	Evolution 2021-2022 (%)	Evolution 2015-2022 (%)	Evolution 2019-2022 (€)	Evolution 2019-2022 (%)
Recettes liées aux amendes	992 761	1 291 120	920 063	1 310 082	-298 359	-23%	-14%	- 317 321	-24%
Recettes de publicité	1 747 442	1 522 793	1 049 707	1 473 519	224 649	15%	56%	273 923	19%
Recettes tirées de la gestion des espaces commerciaux	231 538	112 246	112 810	233 914	119 293	106%	71%	- 2 376	-1%
Total	2 971 741	2 926 159	2 082 580	3 017 515	45 582	2%	23%	- 45 774	-2%

Les recettes annexes s'élèvent à près de 3 M€ et sont stables (+2% soit +46 K€) en comparaison de 2021.

A noter, la stabilité globale des recettes annexes par rapport à 2019 (-2%) est liée à l'effet combiné de la baisse des recettes liées aux amendes (-24%) d'une part et à la progression des recettes publicitaires (+19%) d'autre part.

Enfin, les recettes liées à la gestion des espaces commerciaux retrouvent leur niveau constaté en 2019.

C- Synthèse des recettes d'exploitation

Recettes exploitation (€ ₂₀₂₂)	2022	2021	2020	2019	Evolution 2021-2022 (€)	Evolution 2021-2022 (%)	Evolution 2015-2022 (%)	Evolution 2019-2022 (€)	Evolution 2019-2022 (%)
Recettes tarifaires	78 319 944	70 324 611	54 553 528	80 957 303	7 995 332	11,4%	26%	- 2 637 359	-3%
Recettes annexes	2 971 741	2 926 159	2 082 580	3 017 515	45 582	1,6%	23%	- 45 774	-2%
Total	81 291 685	73 250 770	56 636 108	83 974 818	8 040 914	11,0%	26%	- 2 683 133	-3%

Le montant total des recettes d'exploitation du service public de transports urbains, reversées par le délégataire, pour l'année 2022, est de 81,3 M€ soit une évolution de +11% (+8,0 M€) par rapport à 2021. Le niveau de recettes d'avant crise sanitaire n'a pas encore été retrouvé avec un écart de -2,7 M€ (-3%) entre 2022 et 2019.

II. LES DEPENSES D'EXPLOITATION 2022, ET APPLICATION DES DISPOSITIONS CONTRACTUELLES

Conformément à l'article 48 de la convention, il est prévu des modalités d'actualisation du forfait de charges de référence (A) ainsi que des facteurs correctifs (B) et d'ajustements de ce même forfait (C).

En parallèle, sur l'exercice 2022, il convient de noter la prise en compte de l'impact financier issu de l'avenant n°11, délibéré au conseil de la Métropole du 7 juillet 2022 ;

A- L'actualisation du forfait de charges par les formules d'indexation

Conformément à l'article 48.2.1, chaque composante du forfait de charges fait l'objet, chaque année, d'une indexation spécifique, afin de valoriser les montants contractuels en euros courants 2022. Il est donc procédé à l'actualisation des différentes charges par l'application de coefficients d'indexation qui évoluent annuellement selon un certain nombre d'indices de l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE) tels que : salaires, charges patronales, gaz, électricité, ingénierie.

Le tableau suivant récapitule les coefficients d'actualisation pour l'année 2022.

Article 48.1		Coeff. d'actualisation 2022 (Article 48.2.1)	
Total Charges Fixes (inclus P+R et VLS)	ChF	A	1,15101
Total Charges Variables Bus	CvB	B	1,12252
Total Charges Variables Tramway	CvT	C	1,14651
Total Charges Sous Traitance	Cst	D	1,12734
Total Charges PMR	PMR	E	1,11270
Total Charges Variables Navettes Fluviales	CvN	F	1,12614
Marge et Aléas		A	1,15101

Conformément à l'avenant n°10, l'enveloppe du plan d'assurance sécurité (PAS) de 1 120 830 €, exprimé en € 2013, soit 1 290 086 € exprimé en € 2022, au titre de ce même exercice, doit être intégré au forfait de charges contractuel initial. Pour rappel, cet avenant a incorporé, dans l'économie contractuelle, le montant total sur 2019-2022, sans distinction annuelle, étant convenu que le montant des charges d'exploitation liées au PAS serait régularisé annuellement via les arrêtés des comptes sur la base des charges réellement engagées.

L'avenant n°10 cadre également les impacts financiers liés à l'extension du tram A aéroport dont la mise en service, prévue en septembre 2022, n'a pu être respectée. En effet, des problématiques d'indisponibilité de foncier, impliquant des procédures d'expropriation, ont repoussé l'ouverture de cette extension à avril 2023. Les impacts sur le forfait de charges ont été réintégrés pour un montant de - 64 692 €2013 soit -72 618 € en valeur 2022.

En 2022, le forfait de référence, exprimé en €2013, correspond donc au forfait de charges de référence hors PAS, tel qu'il figure dans l'avenant 11 (229 862 810 €₂₀₁₃) auquel se rajoute l'impact des charges d'exploitation liées au PAS (1 120 830 €₂₀₁₃) ainsi que l'impact des économies de charges liées au retard sur les travaux d'extension du TRAM 1 (-64 692 €₂₀₁₃).

Ainsi, le forfait de charges de référence ajusté pour l'année 2022 est de 230 918 948 €₂₀₁₃. Après un impact indexation de 31 681 930 € pour l'année 2022, il s'élève finalement à 262 600 878 €, tous postes confondus.

Article 48.1 - Composition Forfait de Charges 2022		Montants de référence en € ₂₀₁₃ Avenant n°11	Coeff. d'actualisation 2022 (Article 48.2.1)		Montants actualisés en € ₂₀₂₂
Total Charges Fixes (inclus P+R et VLS)	ChF	76 846 483	A	1,15101	88 451 071
Total Charges Variables Bus	CvB	79 902 751	B	1,12252	89 692 436
Total Charges Variables Tramway	CvT	41 370 918	C	1,14651	47 432 171
Total Charges Sous Traitance	Cst	22 884 845	D	1,12734	25 799 001
Total Charges PMR	PMR	4 028 016	E	1,11270	4 481 974
Total Charges Variables Navettes Fluviales	CvN	1 228 142	F	1,12614	1 383 060
Total Charges Hors Marge		226 261 156			257 239 714
Marge et Aléas		4 657 791	A	1,15101	5 361 164
FC1		230 918 948		1,13720	262 600 878

Ce montant inclut également, dans les charges fixes, l'estimation contractuelle de la Contribution Economique Territoriale (CET) de 3 045 138 M€ en 2022, qu'il convient d'individualiser afin de déterminer le montant du forfait de charges d'exploitation hors CET.

Contribution économique territoriale (CET)	Montant de référence Avenant n°11 € ₂₀₁₃	Coefficient d'indexation	Montant de référence actualisé Avenant n°11 € ₂₀₂₂
	2 645 623	1,15101	3 045 138,2

Total du forfait de charges 2022 hors CET	228 273 325		259 555 739,8
--------------------------------------------------	--------------------	--	----------------------

Le forfait de charges (hors CET) est actualisé à un montant arrondi à 259 555 740 €.

A noter, comme chaque année, la part "Total charges fixes" du forfait de charges de référence, intègre les dotations aux amortissements prévisionnelles. Ainsi, sur 2022, le total charges fixes (soit 76 646 483 € exprimé en € 2013), intègre des dotations aux amortissements prévisionnelles pour un montant de 5 659 568 € (en € 2013).

Après actualisation (application du coefficient A), le montant versé à travers le forfait de charges au titre des dotations aux amortissements, s'élève donc à 6 514 219 € (exprimé en € courants 2022) sur un total charges fixes indexé de 88 451 071 € (en € courants 2022).

Le différentiel d'amortissements à restituer à Bordeaux Métropole est analysé en partie III - section III-B – Suivi annuel des amortissements.

➤ Focus - Impact indexations de l'année 2022

L'année 2022 a été marquée par une forte inflation qui s'est traduite par une hausse très importante des indices « Energie », à savoir gaz, électricité et gazole ainsi que de l'indice « Prix départ usine ». Ces hausses ont eu un impact direct sur le montant total du forfait de charges en € courant 2022.

Impact indexation global et effet "prix des energies" & "prix départ usine"

48.1		Impact Indexation 2022	dont impact 2022 Energie	dont impact 2022 "Prix Départ Usine"
Total Charges Fixes (inclus P+R et	ChF	11 604 587	0	5 936 391
Total Charges Variables Bus	CvB	9 789 685	2 743 860	212 541
Total Charges Variables Tramway	CvT	6 061 253	2 871 142	110 047
Total Charges Sous Traitance	Cst	2 914 156	787 925	548 550
Total Charges PMR	PMR	453 957	92 483	21 469
Total Charges Variables Navettes F	CvN	154 918	42 285	0
Total Charges Hors Marge		30 978 557	6 537 696	6 828 998
Marge et Aléas		703 373		359 814
FC1		31 681 930	6 537 696	7 188 812
		<i>Part dans le total "Impact Indexation 2022"</i>	<i>21%</i>	<i>23%</i>

Ainsi les indices énergies (gaz, électricité et gazole) sont passés de 4% du montant total de l'indexation en 2021 (0,6 M€) à 21%, soit 6,5 M€, en 2022.

De la même manière, l'indice « Prix Départ usine », lui-même impacté par la hausse du coût des énergies, est passé de 8% du montant total de l'indexation en 2021 (1,1 M€) à 23%, soit 7,2 M€, en 2022.

Au total, la hausse des indices "prix de l'énergie" et "prix départ usine" pèse pour 13,7 M€ sur le forfait de charges indexé, soit 44% de l'impact indexation total (31 681 930 €).

B- Les facteurs correctifs du forfait de charges

Conformément à l'article 48.1, le forfait de charges, ainsi indexé, est corrigé automatiquement des écarts entre les montants contractuels indexés et les montants réels de 2022 sur les éléments suivants : la Contribution Economique Territoriale (CET), les Aides à la Réduction du Temps de Travail (ARTT), les nouveaux conventionnements d'aides à l'emploi, les remboursements de taxes liées aux charges de carburants, la valorisation des services spéciaux.

1. La Contribution Economique Territoriale (CET)

La contribution économique territoriale est composée de la Cotisation Foncière des Entreprises (CFE) et la Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE). Conformément à l'article 48.1 - Forfait de référence, tout écart positif ou négatif observé par rapport à la prévision de charge indexée fera l'objet d'un ajustement correspondant.

La contribution économique territoriale réelle 2022 a été justifiée au travers des avis d'imposition et des déclarations fiscales transmis pour les deux composantes (CET et CVAE).

La Contribution Economique Territoriale réelle est de 1 756 157 € pour une contribution prévisionnelle indexée de 3 045 138 € soit un écart de 1 288 981 € à restituer à Bordeaux Métropole.

2. Les aides à la réduction du temps de travail (ARTT)

Dans le cadre du dispositif d'aide aux salariés, au temps de travail et au développement de l'emploi (loi n°2003-47 du 17/01/2003), le Délégué bénéficie d'Aides à la Réduction du Temps de Travail qui sont estimées chaque année. Tout écart positif ou négatif observé entre la réalité des aides obtenues et la prévision évaluée conduit à un ajustement du forfait de charges.

Estimées contractuellement à 45 983 €, les aides réellement perçues par le Délégué se sont élevées à 132 133 € soit un écart en faveur de Bordeaux Métropole de 86 151 €.

3. La récupération des charges de carburant (TICPE)

Les frais de carburant, intégrés dans le forfait de charges, prennent en compte des remboursements prévisionnels de TICPE ou Taxe Intérieure de consommation sur les produits énergétiques.

Les montants réels sont justifiés en comptabilité et ont été contrôlés à partir des pièces justificatives transmises par le Délégué.

Tout écart constaté entre la réalité des remboursements obtenus par le Délégué et la prévision contractuelle indexée donne lieu à un ajustement.

Estimés contractuellement à 124 842 €, les remboursements réels obtenus par le Délégué sont de 481 711 €, soit un écart en faveur de Bordeaux Métropole de 356 869 €.

4. La valorisation des services spéciaux

Les services spéciaux ou dessertes occasionnelles (foire internationale de Bordeaux, fête de la musique, fête du vin ...) sont définis à l'annexe 1.2 - Descriptif du réseau bus et tramway et valorisés dans l'annexe 30.1 - Compte d'exploitation et matrice des coûts.

Les coûts inhérents à ces services spéciaux (bus, tramway et navettes fluviales) sont intégrés contractuellement dans le forfait de charges. Ils font l'objet d'une revalorisation selon les coefficients d'indexation correspondants. Sur ces bases, le forfait de charges est alors ajusté au regard des écarts positifs ou négatifs mesurés (comparaison entre coûts contractuels actualisés et coûts réels), conformément à l'article 48.1 du contrat. Les unités d'œuvres prises en compte sont les kilomètres effectués ainsi que le volume d'heures de conduite associés.

Valorisation des services spéciaux	Montants de référence Annexe 30.1 € ₂₀₁₃	Montants de référence actualisés € ₂₀₂₂	Montants réels constatés € ₂₀₂₂	Ecart € ₂₀₂₂
Réseau Bus	442 908	497 173	441 677	-55 496
Réseau Tramway	210 670	241 535	213 376	-28 159
Total des services spéciaux	653 578	738 708	655 053	-83 655
	Coût marginal en € valeur 2013	Coef. d'actualisation (Article 48.2.1)	Montants en € courants	
Renfort humains	272 459	B	1,12252	305 841
Total des services spéciaux y.c. renforts humains				222 186

❖ Les kilomètres effectués – effet offre

Les coûts ont été estimés contractuellement à 738 708 €. Toutefois, les coûts réels des services spéciaux (bus et tramway) assumés par le Délégué s'élèvent à 655 053 €, soit un écart en faveur de Bordeaux Métropole de 83 655 €.

❖ Le volume d'heures de conduite associées : les renforts humains mis en place par le Délégué

Outre les aspects d'offre ci-dessus, comme les années précédentes, il convient également de prendre en compte les moyens humains déployés par le Délégué, après accord du délégant, pour assurer la gestion des flux d'usagers et la sécurité de l'exploitation.

L'impact des renforts humains mis en place par le Délégué s'élève à 305 841 € en 2022.

Au total, la valorisation des services spéciaux présente un écart de 222 186 € par rapport au prévisionnel, montant à restituer par Bordeaux Métropole au Délégué.

L'application de l'ensemble des facteurs correctifs sur les charges concernées impacte, à la baisse, le forfait de charges. Ce dernier est à régulariser de 1 509 814 € du fait d'un montant à compenser à KBM de 305 841 € et d'un montant en faveur de BM de 1 815 655 €.

C- Les facteurs d'ajustements du forfait de charges

Conformément à l'article 48.2.2, le forfait de charges fait l'objet d'ajustements en fonction : des modifications d'offres (1) et de la vitesse commerciale (2), des pertes kilométriques liées aux grèves et des interruptions de service (3), des taux de marché réels de financement des investissements (4).

1. L'incidence des modifications de l'offre de référence

➤ Les incidences financières des modifications de l'offre du réseau TBM

Conformément aux dispositions des articles 10.3 et 48.2.2 de la convention et de l'annexe 30, les conséquences financières peuvent être de différentes sortes selon la variation :

- Cas 1 : modifications de l'offre, en plus ou en moins, inférieures ou égales à 0,5% du kilométrage commercial de référence par an et par mode : aucune modification du forfait de charges,
- Cas 2 : modifications de l'offre, en plus ou en moins, supérieures à 0,5% et inférieures ou égale à 5% du kilométrage commercial de référence par mode : le forfait de charges est ajusté sur la base des coûts kilométriques de conduite et de roulage,
- Cas 3 : modifications de l'offre, en plus ou en moins, supérieures à 5% et inférieures ou égale à 10% du kilométrage commercial de référence par mode : le forfait de charges est ajusté sur la base des coûts kilométriques de conduite et de roulage, et éventuellement des frais généraux,
- Cas 4 : modifications de l'offre, au-delà de 10%, en plus ou en moins du kilométrage commercial par mode : le forfait de charges est renégocié selon l'article 53.

Modification de l'offre (FC2n)	Montants de référence actualisés €₂₀₂₂
a - Modifications ne remettant pas en cause les principes du réseau	-868 056
b - Modifications liées aux travaux APS	209 857
c - Ecart kilomètres commerciaux non justifiés (réel ajusté - prévisionnel)	-284 719
TOTAL	-942 919

Après prise en compte des cas n°1 et 2 pour l'année 2022, le total des incidences financières s'élève à (-) 942 919 €, montant à restituer à Bordeaux Métropole.

Cette réfaction du forfait de charges s'explique par des modifications d'offres qui ont impacté à la baisse le volume d'offre de 420 418 kilomètres dont 99 040 kilomètres au titre du service de tramway et 321 378 kilomètres au titre du service bus.

Les principales raisons expliquant ces fluctuations résident en :

- 175 359 kilomètres (soit 42% du total des kilomètres non réalisés) sont liés à la mise en place de plans de transports adaptés dû à l'absence de conducteurs tout au long de l'année 2022 ;
- 172 133 kilomètres (soit 41% du total des kilomètres non réalisés) sont dûs à la non mise en place des mesures d'accompagnement tels que stipulés dans l'annexe 1.2.1 du contrat initial.

A ces kilomètres non réalisés, s'ajoutent 271 453 kilomètres de déviations supplémentaires réalisés par le délégataire au cours de l'année 2022 dont 35% sur la seule Lianes 3, du fait des travaux du Bus Express St Aubin-Bordeaux.

La somme de ces modifications (a-), en plus et en moins, de l'ordre de 868 k€, est à restituer à Bordeaux Métropole

L'année 2022 est marquée par la reprise des travaux sur les infrastructures tramway APS (b-) menés principalement pendant les vacances scolaires sur le secteur de la Gare St Jean. Les coûts d'exploitation liés à ces travaux ont eu un impact financier de 209 k€ en faveur de Keolis Bordeaux Métropole.

Enfin, après prise en compte des modifications d'offres de toutes natures, il résulte un écart résiduel (c-) de 77 445 kilomètres entre les données contractuelles et les données réelles constatées dans le rapport annuel du délégataire. La valorisation de cet écart est de 284 719 €, montant à restituer à Bordeaux Métropole.

➤ Les incidences financières des modifications calendaires du réseau TBM

Conformément aux dispositions des articles 10.2 et 48.2.2 de la convention et de l'annexe 30, le forfait de charges est ajusté, par rapport au kilométrage commercial de référence par mode de l'année considérée, sur la base des coûts kilométriques de conduite et de roulage.

Modifications calendaires (FC2n)	Variation kilométrique	Montant actualisés € ₂₀₂₂
Réseau de bus	107 270	490 534
Réseau Tramway	9 939	56 436
Service Navette Fluviale	417	5 653
TOTAL	117 625	552 622

La variation kilométrique correspond à une estimation validée par les deux parties sur la base du calendrier du 4 juillet 2022.

Pour l'année 2022, le total des incidences financières liées aux modifications calendaires s'élève à **552 622 €, montant à compenser par Bordeaux Métropole.**

➤ Les incidences financières des modifications de l'offre du service PMR

Les modalités de l'article 48.2.3 stipulent qu'en cas de modification de l'offre PMR (Personnes à Mobilité Réduite) telle que définie à l'article 10.5 de la convention, le forfait de charges évolue selon différentes dispositions en référence au nombre de voyages perdus.

Pour l'année 2022, aucune modification de l'offre PMR n'a impacté le forfait de charges de référence.

2. L'Incidence des vitesses commerciales

La prise en compte de la variation de la vitesse commerciale du réseau de bus et du réseau tramway est définie à l'article 48.2.4 de la convention.

Pour le réseau de bus (article 48.2.4. a), le Délégataire supporte les conséquences de la variation de la vitesse commerciale dans la fourchette comprise entre +2% et -2% par rapport à la vitesse commerciale fixée à l'annexe 14 du contrat.

En 2022, la vitesse commerciale, ligne par ligne, s'est vue améliorée ou dégradée consécutivement à des travaux engagés par Bordeaux Métropole depuis 2015 tels que la priorisation des bus aux feux, l'aménagement de couloirs de bus ou les travaux de la ligne D et du Bus Express.

L'article 48.2.4 précise que « la variation de la vitesse commerciale supérieure à 2% par rapport à la vitesse commerciale fixée à l'annexe 14 et liée à des travaux et des aménagements en faveur des transports en commun, donne lieu à la détermination, pour toutes les lignes concernées, de la variation du forfait de charges sur la base de la variation des heures de production graphiquées et des coûts unitaires définis à l'annexe 30 » du contrat de délégation.

La comparaison entre la vitesse commerciale réalisée et la vitesse commerciale contractuelle aboutit à une modification du forfait de charges en faveur de Bordeaux Métropole de 517 898 €. La méthodologie retenue par BM et la valorisation de cet ajustement sont détaillées en annexe 1.

Ce point fait l'objet d'un différend avec KBM sur le montant retenu en raison d'une divergence d'interprétation de l'Annexe 14 du contrat. KBM soutient que les économies (gains de temps) générées par les travaux d'aménagement ont, en fait, déjà été prises en compte dans le forfait de charges contractuel initial même si l'Annexe 14 n'a pas été mise à jour en cohérence. En conséquence, l'ajustement estimé par KBM s'élève à 454 732 € au bénéfice de KBM (en lieu et place des 517 898 € figurant dans l'arrêté des comptes tel que rectifié par BM).

Bordeaux Métropole considère, pour sa part, que les éléments apportés par KBM ne sont pas probants et s'en tient donc à une interprétation stricte du contrat.

Les données figurant dans le présent arrêté des comptes correspondent aux données corrigées par la Métropole (arrêté des comptes 2022 rectifié).

Pour le réseau de tramway (article 48.2.4. b), sur l'année 2022, aucune modification du forfait de charges liée à la vitesse commerciale n'est constatée.

3. L'impact des grèves et des interruptions de services

La prise en compte des pertes kilométriques est définie à l'article 48.2.5 de la convention où le forfait de charges fait l'objet d'une réfaction pour la non-réalisation de services, pour quelque cause que ce soit, y compris pour cas de force majeure.

➤ La réfaction des charges au titre de la grève locale

Le Délégué a fait face, au cours de l'année 2022, à plusieurs grèves en juin, juillet et décembre. Ces mouvements sociaux ont été très suivis par le personnel de conduite du Délégué. Ainsi, 313 643 kilomètres n'ont pas été effectués dont 104 919 kilomètres au titre du service tramway et 208 724 kilomètres au titre du service de bus.

Réfaction- grèves locales (FC5)	Variation kilométrique KM perdus	Montant de référence € ₂₀₁₃	Montants actualisés € ₂₀₂₂
Réseau de bus	-208 724	-116 713	-131 012
Réseau Tramway	-104 919	-115 917	-132 900
TOTAL	- 313 643	- 232 630	- 263 912
Retenues sur salaires			- 893 878
TOTAL			- 1 157 790

Le total des incidences financières s'élève à (-) 1 157 790 € que le Délégué doit restituer à Bordeaux Métropole.

➤ La réfaction des charges au titre des autres cas que la grève locale

Dans certaines situations telles que les problèmes de circulation, les accidents avec tiers responsables, les manifestations et grèves nationales, ou les cas de force majeure, le forfait de charges fait l'objet d'une réfaction calculée sur la base des kilomètres non réalisés par rapport à l'offre annuelle de référence et des coûts unitaires de roulage définis à l'Annexe 30 du contrat. Pour l'année 2022, il convient de prendre

en compte le nombre de services non couverts pour des causes imputables ou non au Délégué, à savoir un total de parcours perdus équivalent à une variation kilométrique de (-) 582 874 kilomètres. L'impact de cette variation kilométrique se répartit comme suit :

Réfaction- autres cas (FC5)	Variation kilométrique KM perdus	Montant de référence € ₂₀₁₃	Montants actualisés € ₂₀₂₂
Réseau de bus	-338 629	-333 574	-374 446
Réseau Tramway	-244 245	-393 990	-451 713
TOTAL	-582 874	-727 564	-826 160
Déjà déduit au titre de l'indicateur RO STNC			26 899
TOTAL			- 799 261

Pour l'année 2022, le montant total de la réfaction sur le forfait de charges s'élève à 799 261 €, montant à compenser à Bordeaux Métropole. Cet impact résulte des perturbations liées aux mouvements sociaux nationaux (réforme des retraites notamment), au manque de conducteurs (absentéisme et difficulté de recrutement) ainsi qu'à des difficultés de maintenance du matériel roulant.

4. Le taux de financement des investissements

Conformément à l'article 48.2.6, le Délégué a fait son affaire des taux de marché réels de financement des investissements sur 2015-2017.

Depuis l'exercice 2018, il est prévu de prendre en compte l'impact de l'écart de taux entre celui appliqué dans l'économie contractuelle (2,99%) et la moyenne arithmétique des taux swap publiés par Bloomberg.

Prise en compte des taux de marchés réels de financement	Montant €
Montant des frais financiers 2022 (€ ₂₀₁₃)	390 782
Taux de financement contractuel	2,99%
Taux révisé - Article 48.2.2	2,48%
Montant des frais financiers avec taux révisés (€ ₂₀₁₃)	324 127
Ecart à prendre en compte FC6n - Valeur 2013	-66 655
Ecart à prendre en compte FC6n - Valeur 2022	-76 721

La différence de taux constatés, appliquée à l'encours de financement des investissements prévus, s'élève à 76 721 €, montant à restituer à Bordeaux Métropole.

En somme, l'application des facteurs d'ajustement impacte, à la baisse, le forfait de charges définitif, à régulariser de 2 941 966 € du fait :

- d'un montant à compenser à Keolis Bordeaux Métropole de 762 479 € ;
- d'un montant en faveur de Bordeaux Métropole de 3 704 445 €.

❖ Synthèse totale des facteurs correctifs et d'ajustements sur le forfait de charges

II - Les dépenses d'exploitation 2022 (€ ₂₀₂₂)	Impact forfait de charges	Montant à compenser à KBM	Montant à restituer à BM
A- Facteurs correctifs du forfait de charges	-1 509 814 €	305 841 €	1 815 655 €
B - Facteurs d'ajustement du forfait de charges	-2 941 966 €	762 479 €	3 704 445 €
TOTAL	-4 451 781 €	1 068 320 €	5 520 100 €

En application des articles 48.1 et 48.2 de la convention et de l'avenant n°11, **l'impact sur le forfait de charges définitif pour la régularisation de l'ensemble de ces intégrations est de (-) 4 451 781 €.**

Ce montant, à restituer à Bordeaux Métropole, s'explique principalement par 3 facteurs distincts :

1. les ajustements liés à l'offre kilométrique (effets calendaires, grèves locales et nationales, absentéisme des conducteurs, non réalisation des mesures d'accompagnement, service non couvert, écart kilométrique résiduel) pour un montant de -2,3 M€ ;
2. les ajustements liés aux impôts et taxes (CET et TICPE) pour un montant de -1,6 M€ ;
- 3- l'ajustement concernant la vitesse commerciale pour -0,5 M€.

III. LES AUTRES DEPENSES AU TITRE DE L'EXERCICE 2022

A- Les évolutions réglementaires

Le Délégué exploite le service dans le respect de l'ensemble des dispositions légales et réglementaires applicables, existantes et à venir.

Il appartient ainsi au Délégué de se tenir régulièrement informé de toute évolution des dispositions légales, réglementaires ou jurisprudentielles susceptibles d'avoir un impact sur les engagements souscrits dans le cadre du contrat.

Selon les dispositions fixées aux articles 9.2 et 53.1 de la convention, les modifications de la législation ou de la réglementation, et notamment de la législation du travail ou des règles applicables à la profession pourront être une cause de révision des conditions économiques et/ou techniques pendant la durée du contrat.

Conformément aux dispositions de l'avenant n°3, il convient de compenser intégralement la somme de 660 K€₂₀₁₃ liée au maintien de l'indice INSEE Formation à la valeur initiale contractuelle.

Evolution réglementaire fiscale et sociale	Montants en € courants
TICPE sur le GNV	673 245 €
Indice INSEE formation	665 739 €
Hausse CARCEPT	98 998 €
Hausse IPRIAC	59 399 €
<i>Franchise annuelle à charge du délégataire</i>	- 150 000 €
TOTAL à compenser Keolis Bordeaux Métropole	1 347 380 €
Hausse de l'abattement C3S	- 25 200 €
Baisse Agefodia (0.06% vs 0.09%)	- 19 800 €
Baisse des cotisations allocations familiales (1,6 puis 3,5x SMIC)	- 1 707 908 €
Fusion TICFE et CSPE et modification des exonérations	- 703 299 €
TOTAL à restituer à Bordeaux Métropole	- 2 456 207 €

Indemnisation suppression CICE à KBM (protocole transactionnel n°4)	4 946 335 €
---------------------------------------------------------------------	-------------

Evolution réglementaire autre que fiscale et sociale	Montants en € courants
OIV : JAICOST	- €
Désignation OIV : 1,5 ETP	93 475 €
RLPI (Extérieur Média)	21 000 €
<i>Franchise annuelle à charge du délégataire</i>	- 100 000 €
TOTAL à restituer à Bordeaux Métropole	14 475 €

IMPACT TOTAL 2022 - Evolutions réglementaires	3 851 984 €
------------------------------------------------------	--------------------

Pour rappel, l'indemnisation CICE résulte de l'application de l'avenant n°9 et du protocole n°4 qui ont entraîné d'une part, la correction de l'indexation des charges sociales et d'autre part, le versement d'une indemnisation en compensation partielle du manque à gagner pour KBM.

A ces modifications s'ajoute une évolution réglementaire autre que fiscale et sociale. Il s'agit de mesures de sécurité rendues nécessaires au titre du cadre légal et réglementaire dont relève le secteur des transports, ou de modifications du RLPI (Règlement Local de Publicité Intercommunal), donnant lieu à un impact de 21 000 €, après application de la franchise annuelle à charge du délégataire de 100 K€.

Ces évolutions réglementaires impactent à la hausse le forfait de charges à régulariser en faveur de KBM de 3 851 984 € du fait :

- d'un montant à compenser au Délégué de 6 293 716 € qui s'explique principalement par l'indemnisation de suppression du CICE (Crédit Impôt Compétitivité Emploi) ;
- d'un montant en faveur de Bordeaux Métropole de 2 441 732 €.

B- Les dépenses liées aux poses, déposes et déplacement d'installations

1. La pose et dépose des poteaux d'arrêts

Dans le cadre de l'exploitation du réseau de bus et de son évolution, le Délégué est amené à procéder à la pose ou à la dépose de poteaux d'arrêts pour faire suite soit aux différents travaux de voirie, soit pour pourvoir au remplacement d'un poteau par un abri (dépose) ou au remplacement d'un abri par un poteau (pose), soit pour prendre en compte les modifications d'itinéraires. Les prix unitaires de ces prestations de pose ou dépose de poteaux et Borne d'Information Voyageurs (BIV) sont fixés contractuellement à l'annexe 30.2 du contrat. La situation pour 2022 est la suivante :

Poses et déposes de poteaux d'arrêt (annexe 30.2)		Quantité	Bordereau de Prix Unitaire en € 2013	Total € 2013	Coeff. d'actualisation (*)	Total € 2022
Dépose	Poteau sans BIV	86	350,00 €	30 100 €	A 1,15101	34 645 €
	Poteau avec BIV	2	600,00 €	1 200 €	A 1,15101	1 381 €
	BIV	8	380,00 €	3 040 €	A 1,15101	3 499 €
Pose	Poteau sans BIV	58	610,00 €	35 380 €	A 1,15101	40 723 €
	Poteau avec BIV	0	860,00 €	- €	A 1,15101	- €
	BIV	3	1 980,00 €	5 940 €	A 1,15101	6 837 €
TOTAL				75 660 €		87 085 €

Pour l'année 2022, le montant total des prestations à compenser au Délégué est de 87 085 €.

2. La dépose et repose de stations V3

Dans le cadre de l'exploitation du service V³ et de son évolution, le Délégué est amené à procéder à la dépose ou à la repose de stations du service V³ pour faire suite à différents travaux de voirie ou d'aménagement, entraînant parfois le repositionnement des stations.

Les prix unitaires de ces prestations sont fixés contractuellement à l'annexe 30.2 du contrat.

Poses et déposes de stations V ³ (annexe 30.2)		Quantité	Bordereau de Prix Unitaire en € 2013	Total € 2013	Coeff. d'actualisation (*)	Total € 2022
Dépose		0		- €	A 1,15101	- €
Repose	12-20 bornettes	1	16 500 €	16 500 €	A 1,15101	18 992 €
TOTAL				16 500 €		18 992 €

Pour l'année 2022, il est constaté 1 repose de station, place Latule. Le montant total des prestations à compenser au Délégué est de 18 992 €.

3. La pose de plaques de sécurité sur le rail APS

Conformément aux dispositions de l'article 2.4.9 de l'avenant n°2, l'annexe 30.2 a été complétée par le bordereau de prix unitaire relatif à la mise en place, par le Délégué, de plaques de sécurité pour fiabiliser le fonctionnement du rail APS, en particulier dans le franchissement des carrefours.

Pour l'année 2022, les prestations de mise en sécurité du rail APS se déclinent comme suit :

Poses ou changements de plaques APS (annexe 30.2)		Quantité	Bordereau de Prix Unitaire en € 2013	Total € 2013	Coeff. d'actualisation (*)	Total € 2022
Pose ou changement de plaques APS		1	1 947,24 €	1 947 €	A 1,15101	2 241 €
TOTAL				1 947 €		2 241 €

Le montant total des prestations à compenser au Délégué est de 2 241 €.

4. La prise en compte des consignations par le Délégué

Depuis le 1^{er} janvier 2015 et dans le cadre de différents travaux réalisés par les entreprises mandatées par Bordeaux Métropole, il a été demandé au Délégué de procéder à diverses consignations c'est-à-dire à des opérations réglementées permettant d'assurer la sécurité du personnel et du matériel avant

toutes interventions sur une installation électrique, une installation relative au Gaz Naturel pour Véhicules (GNV) et sur la Ligne Aérienne de Contact du réseau de tramway (LAC).

A cet effet, et conformément aux dispositions de l'article 2.4.9 de l'avenant n°2, l'annexe 30.2 a été complétée par les bordereaux de prix unitaires relatifs à la nature de la consignation et les majorations en heures supplémentaires par types de jours.

Le montant total des consignations réalisées par le Délégué à compenser est de 9 445 € au titre de 15 consignations sur la LAC.

5. La pose et dépose de sanitaires

Dans le cadre de travaux sur le réseau, 2 sanitaires ont été posés par le Délégué.

Par application du bordereau de prix unitaire de 900 € H.T (valeur 2013) et de l'indexation, prévu à l'annexe 30.2, **le montant de ces prestations, pour 2022, est de 2 072 € à compenser au Délégué.**

Pour l'année 2022, les dépenses liées aux poses, déposes et déplacement d'installations s'élèvent à 119 835 € à compenser au Délégué, dépenses auxquelles s'ajoutent 96 685 € de coût d'exploitation V³. Au total, Bordeaux Métropole doit compenser à KBM la somme de 197 528 €.

C- Autres charges de l'exercice

1. Surcoût des billets sans contacts tel que prévu à l'avenant n°6

Pour l'achat des billets sans contact (BSC) et conformément à l'article 9 de l'avenant n°6 et la délibération n°2016-475, il convient de compenser au délégataire le surcoût lié à cet achat, les BSC venant en substitution des anciens titres occasionnels de transport.

La méthode de calcul du surcoût, à compenser au délégataire, est la suivante : BSC consommés 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 2022, le montant à restituer à Keolis Bordeaux Métropole s'élève à 675 477 € avec :

- Nombres de BSC consommés : 6 823 000
 - Prix moyen pondéré H.T des BSC 2022 : 0,119 € H.T
 - Prix moyen pondéré H.T des Tickartes 2022 : 0,02 € H.T
- (En 2022, il n'y a pas eu d'achats de Tickartes. Le prix moyen pondéré de 2018 est conservé).

2. Surcoût lié au M'Ticket, tel que prévu à l'avenant n°11

Pour la prolongation du contrat de service du développement de l'application « Witick », conformément à l'article 9 de l'avenant n°11, il convient de compenser au délégataire le surcoût lié à hauteur de 50% du montant réellement constaté, le solde restant à la charge du délégataire.

Au titre de 2022, le montant à restituer à Keolis Bordeaux Métropole s'élève à 172 145 €, avec les données réelles suivantes :

- Montant des commissions H.T : 373 134,36 €
- Economie Tickartes H.T : 28 844,46 €
- Impact total : 344 289,90 € (dont 50% compensés à KBM soit 172 145€)

3. Le renouvellement des batteries GX327 Hybride

Conformément à l'article 25.2.2 du contrat sur la répartition des responsabilités dans le traitement des obsolescences, il convient d'intégrer l'impact financier de la fourniture de batteries d'une nouvelle génération « Ultra Cap », car le remplacement des pièces d'origine est devenu impossible pour assurer la continuité du système global.

Sur la base des pièces justificatives transmises, le montant à compenser au Délégué s'élève à 59 500 €.

4. Les dysfonctionnements non imputables au Délégué

○ Brides de portes Tramway

S'agissant des opérations liées aux fissurations des portes et à l'installation de brides sur les portes des rames phase 1 et 2, l'article 6 de l'avenant n°6 prévoit que les coûts liés seront compensés au Délégué dans le cadre des arrêtés des comptes, sur la base des pièces justificatives afférentes.

L'impact total de ces opérations est de 31 205 € pour l'exercice 2022 et sont relatifs aux travaux effectués sur 6 rames.

○ Dysfonctionnement Signalisation Ferroviaire

S'agissant des dysfonctionnements de la signalisation ferroviaire Phase III, l'article 8 de l'avenant n°7 précise que les surcoûts d'exploitation par unité d'œuvre liés aux interventions du délégataire et les impacts sur les temps de parcours seront compensés au regard du taux de fiabilité et de disponibilité. D'après les calculs opérés, le taux cible a été atteint sur la majorité des zones concernées par ces dysfonctionnements et le périmètre de surveillance peut ainsi être réduit.

Trois zones restent néanmoins critiques et ont nécessité des interventions jusqu'à la fin du contrat. A ce titre, à partir de 2020, l'article 10 de l'avenant n°11 prévoit de compenser au Délégué les surcoûts d'exploitation liés à ce périmètre, sur la base des pièces justificatives et du calcul systématique du taux de fiabilité et de disponibilité.

L'impact des dysfonctionnements de signalisation ferroviaire s'élève à 109 135 € au titre de l'exercice 2022.

○ Dysfonctionnement du portail Vaquier

Conformément aux articles 19 et 30.2, un gardiennage exceptionnel du site Vaquier faisant suite à une défaillance des portails a été nécessaire afin de garantir la sécurité des biens remis en gestion.

Sur la base des pièces justificatives transmises, le montant à compenser au Délégué s'élève à 74 547 € pour la période d'août à décembre 2022.

○ Travaux bouclage GNV

Dans le cadre des travaux des lignes de Bus Express, des aménagements des réseaux énergétiques ont été effectués sur le site du CEL. Conformément à l'article 22 du contrat relatif aux transformations nécessitées par l'exercice de l'activité, l'impact financier de cette modification est pris en charge par le Délégué.

Sur la base des pièces justificatives transmises, le montant à compenser au Délégué s'élève à 33 895 €.

○ Installation de cache-tubes

Lors du retrait définitif du système billettique VIX, les valideurs VIX ont été retirés des Matériels Roulants, laissant apparaître les orifices de passage de câbles. Afin d'éviter des dégradations et de potentiel risque de blessure pour les usagers, Bordeaux Métropole a validé la fixation de cache-tubes.

Sur la base des pièces justificatives transmises, le montant à compenser au Délégué s'élève à 15 604 €.

D- Les « Reste à faire » Maintenance

Dans le cadre de fin du contrat, l'article 63 précise que les biens de retour doivent être remis en bon état d'entretien et de fonctionnement.

En anticipation de la clôture de la DSP Transport 2015-2022, un document intitulé « Règles d'exécution de fin de contrat » a été signé par Keolis Bordeaux Métropole et Bordeaux Métropole en mars 2022. Ces règles ont été complétées par un protocole tripartite de transfert, validé par l'ensemble des parties et en cours de signature au moment de la rédaction de ce rapport par Keolis Bordeaux Métropole (Délégué sortant), Bordeaux Métropole et Keolis Bordeaux Métropole Mobilité (Concessionnaire entrant). Ces deux documents ont pour but d'assurer la continuité de service public du réseau TBM et de fixer les modalités de transfert vers le nouveau Concessionnaire, Keolis Bordeaux Métropole Mobilité (KB2M).

En effet, d'un point de vue financier, le nouveau concessionnaire ne doit pas être pénalisé et prendre en charge des opérations qui auraient dû, contractuellement, être réalisées par le Délégué sortant.

A cette fin, le Délégué et le Délégué, s'appuyant sur des audits physiques réalisés par Bordeaux Métropole au cours de l'année 2022, ont établi un état contradictoire de l'ensemble des biens afin d'identifier les actions de maintenance à réaliser pour la remise en état des biens n'ayant pu être entamée ou terminée à l'échéance du contrat. Cet état contradictoire a été également validé par Bordeaux Métropole.

Dans ce cadre, 4 opérations de maintenance ont été identifiées comme étant non réalisées par KBM. Une valorisation de chacune d'entre elles a été effectuée conjointement entre les parties.

Il a été également prévu que les montants identifiés en tant que « Reste à faire – Maintenance / Réparation » soient intégrés à l'arrêté des comptes 2022. Ces montants seront ensuite restitués, après délibération de cet arrêté, au nouveau Concessionnaire par Bordeaux Métropole. Le nouveau Délégué, KB2M, s'engageant, en retour, à finaliser les projets dans les délais définis par le protocole.

1. Vis sans fin des portes de tramway

Dans le cadre de la maintenance des tramways, l'article 36 du contrat précise que le Délégué doit assurer l'ensemble des prestations nécessaires au bon fonctionnement et à la bonne gestion des biens du Délégué, conformément aux prescriptions réglementaires.

La maintenance des vis sans fin, éléments clefs du mécanisme d'ouverture des portes de tram, n'a pas été réalisée au 31 décembre 2022.

En tenant compte de la commande de pièces passée auprès de son fournisseur ainsi que du temps homme identifié pour effectuer cette opération de maintenance, le montant de 1 238 598 € a été retenu et est donc à restituer à Bordeaux Métropole.

2. Joints de rails

Sur la base des remarques remontées via l'audit « infrastructure » réalisé en fin de contrat, des fiches de signalements remontées par les services BM auprès de KBM et des contrôles effectués par KBM, les parties ont estimé à 900 000 € la valeur de remplacement des joints de rails qui auraient dû être réparés avant la fin du contrat de 2022.

3. Revêtement Plateforme Tramway en stabilisé renforcé

En ce qui concerne les installations fixes Tramway, l'article 37 du contrat et son annexe 12 ("Droits et obligations des parties sur le domaine public affecté au tramway") définissent le périmètre d'intervention

remis au Délégitaire. Ce dernier doit assurer l'entretien de l'ensemble du Gabarit de Limite d'Obstacle (GLO) situé entre les lisses. La matrice de responsabilité concernant ces travaux précise que les travaux à effectuer s'entendent jusqu'à la remise à neuf, le cas échéant (maintenance de niveau 5).

Au cours de la DSP 2015-2022, les revêtements de plateforme en stabilisé renforcé se sont abîmés notamment sur les parties piétonnes des stations Quinconces, Gaviniès et Stalingrad.

Il en résulte une estimation des charges à retransférer au nouveau Concessionnaire via Bordeaux Métropole d'un montant de 68 000 €.

4. **Travaux de remise en état des bâtiments**

Conformément à l'Annexe 19.1- Plan Qualité Maintenance, le délégataire doit assurer la disponibilité, la sécurité ainsi que la pérennité des biens remis en gestion. Les résultats de l'audit des bâtiments réalisé en 2022, en appui de l'annexe 19.2-Matrice de responsabilité, ont permis d'identifier des éléments restant à la charge de KBM. Les parties ont listé les éléments à reprendre et ont convenu de transférer au nouveau concessionnaire KB2M, via Bordeaux Métropole, la somme de 18 900 € HT.

5. **Masse salariale immobilisée**

KBM a identifié du temps-homme, payé au forfait de charges, qui aurait dû être employé à la réalisation de différents projets du PPI 2015-2022. Ces projets non finalisés au 31/12/2022 devront être poursuivis et finalisés par le nouveau Concessionnaire. Pour ne pas le pénaliser, il a été convenu d'effectuer un transfert au nouveau concessionnaire KB2M, via Bordeaux Métropole, de la somme de 200 000 €.

En résumé, au titre de l'ensemble des dépenses et des régularisations, l'impact sur le forfait de charges est de +2 795 542 €, dont :

- 7 662 772 € à compenser à Keolis Bordeaux Métropole,
- 4 867 230 € à restituer à Bordeaux Métropole.

Ces variations s'expliquent principalement par les incidences liées aux évolutions réglementaires dont l'indemnisation du CICE (cf. protocole transactionnel n°4) et également, en cette fin de DSP, par les « reste à faire » Maintenance.

6. **Les surcoûts sanitaires**

Conformément à l'avenant n°11, il convient de compenser au Délégitaire les charges supportées au titre de la situation sanitaire, non intégrées dans l'économie contractuelle.

Pour l'année 2022, sur la base des pièces justificatives et des factures transmises avec exhaustivité, les surcoûts sanitaires s'élèvent à 1 260 489 €.

Au-delà de l'achat de matériel de protection sanitaire (gel hydroalcoolique, masques etc.), l'objet de ces coûts concernent principalement les mesures quotidiennes de désinfection des véhicules réalisées jusqu'en juillet 2022.

Conformément aux dispositions de l'article 49 de la convention, huit résultats du délégataire font l'objet d'intéressements financiers qui donnent lieu à l'application d'un bonus ou d'un malus en fonction de l'atteinte de l'objectif lié.

I. L'INTERESSEMENT AUX RECETTES ET A LA FREQUENTATION

Il est à noter que le calcul des bases théoriques prend en compte les impacts liés aux ajustements qui ont été validés dans l'avenant n°11 du 8 juillet 2022.

A- L'intéressement aux recettes tarifaires

Cet intéressement est calculé à partir d'une base théorique d'engagement de recettes (102 702 330 €) corrigée de différents facteurs (modifications de l'offre, variations calendaires, interruptions du service...) qui conduisent ainsi au calcul d'une base définitive d'intéressement.

Pour le calcul de la base définitive des recettes du réseau, conformément à l'article 47.1 du contrat, il a été pris en compte les ajustements suivants :

- Effet des modifications des offres de référence du réseau TBM et les services PMR et V³, pour un montant de (-) 271 347 €,
- Effet des évolutions tarifaires pour le réseau TBM et les services PMR et V³ soit un montant de (-) 19 301 623 €,
- Effet des variations calendaires pour le réseau TBM et les services PMR et V³, soit un montant de (-) 8 033 €,
- Effet des interruptions de services pour le réseau TBM et les services PMR et V³, soit un montant de (-) 104 401 €,
- Effet des travaux intervenus sur le parvis de la gare Saint-Jean, du remplacement des haubans kevlar et du report du lancement du TRAM A direction aéroport (-) 701 140 €

La base théorique pour les recettes du réseau est donc ajustée, à la baisse, d'un montant total de (-) 20 386 545 € soit une base définitive 2022 de 82 315 786 €.

On notera que, en raison du mécanisme contractuel applicable (décrit à l'annexe 8.1 du contrat), l'effet des évolutions tarifaires pour le réseau TBM est fortement impacté par le nombre de titres en circulation et le calcul des voyages comptables (Nb de titres en circulation X coefficient de mobilité).

En 2022, le nombre de voyages comptables, tels qu'il figure dans les reportings de KBM, a été corrigé par Bordeaux Métropole à la suite de divers contrôles mettant en évidence certaines incohérences. Ces corrections concernent le nombre de titres en circulation sur les abonnements annuels payants, le nombre de titres en circulation "demandeurs d'emploi" ainsi que le coefficient de mobilité relatif au Pass annuel solidaire TS1. Ces corrections entraînent une baisse des voyages comptables par rapport aux données présentées dans les reportings de KBM.

Cette correction des voyages comptables sur l'ensemble de la période 2015-2022 a fait l'objet d'un **mémoire**¹ dont **KBM conteste les conclusions à ce jour**.

Le nombre de voyages comptables tel qu'il figure dans les reportings de KBM s'élève à 171 177 848. La somme des corrections apportées par Bordeaux Métropole s'élève à -15 839 067 soit un nombre de voyages comptables corrigés de 155 338 781 (-9,3%).

¹ Ledit mémoire est consultable sur pièce et sur place auprès de la Direction de la Mobilité, Immeuble Laure Gatet, 4ième étage (consultable aux heures d'ouverture du public)

Les données figurant dans le présent arrêté des comptes correspondent aux données corrigées par la Métropole (arrêté des comptes 2022 rectifié).

Cette base définitive est ensuite comparée aux recettes tarifaires réelles. Ce calcul d'écart permet de mesurer le calcul de l'intéressement défini à l'article 49.1 et l'annexe 17.2 du contrat comme suit.

- Tranche n°1 : si les recettes réelles sont inférieures à la base définitive, le Déléguataire reste tenu par son engagement et reverse à Bordeaux Métropole, le montant de recettes correspondant à cette base définitive,
- Tranche n°2 : si les recettes réelles sont comprises entre 0 et +1,5% à la base définitive, l'écart, correspondant à cette tranche, est reversé par Bordeaux Métropole au Déléguataire,
- Tranche n°3 : si les recettes réelles sont supérieures de +1,5% à la base définitive, l'écart correspondant à cette tranche, est partagé entre Bordeaux Métropole et le Déléguataire selon des sous-tranches d'écart définies contractuellement.

Pour l'année 2022, le cas n°1 est avéré. Les recettes perçues, d'un montant de 78 267 024 € sont inférieures de 4 048 762 € à la base définitive d'intéressement, soit 4,92%.

Cet ajustement sur les voyages comptables fait l'objet d'un différend entre les parties. L'intéressement aux recettes tarifaires, tel qu'il calculé par KBM sur la base des données voyages comptables non corrigées, aboutit à un intéressement de 2 943 416€ au bénéfice du délégataire.

Conformément aux dispositions contractuelles décrites ci-dessus, le montant à reverser par le délégataire à Bordeaux Métropole au titre du malus 2022 est de 4 048 762 €.

B- L'intéressement aux recettes publicitaires

Dans le cadre du contrat, le Déléguataire s'est engagé sur un niveau pluriannuel minimum de recettes publicitaires telles que définies à l'article 9.12 de la convention. Ce dernier a été révisé pour la dernière fois dans le cadre de l'avenant n°8.

Pour l'année 2022, les résultats sont les suivants :

Recettes publicitaires	Base théorique € ₂₀₁₃	Base définitive après ajustements € ₂₀₂₂	Recettes réelles € ₂₀₂₂	Ecart entre recettes réelles	
				En valeur	en %
Total	1 392 264	1 321 226	1 747 442	426 216	32,26%
Part du délégataire					180 077

Pour le calcul de la base définitive, il a été pris en compte un ajustement lié aux habillages de tramway demandés par Bordeaux Métropole dans le cadre de ses partenariats, pour un montant de 71 038€.

Ainsi, la base définitive pour le calcul de l'intéressement est donc de 1 321 226€.

Contractuellement, pour chaque année n :

- Tranche n°1 : si les recettes réelles de publicité sont inférieures à la base définitive de l'engagement, le Déléguataire reste tenu par son engagement et reverse au Déléguant le montant de recettes correspondant.
- Tranche n°2 : si les recettes réelles de publicité sont supérieures de plus de 5% à la base définitive de l'engagement, l'écart au-delà de ces 5% est partagé à parts égales entre le Déléguant et le Déléguataire,

Pour 2022, l'écart constaté entre la base définitive après ajustements et les recettes réelles est de 426 216 € soit +32,3%, générant ainsi un bonus pour le Délégué de 180 077 €.

C- L'intéressement aux recettes liées aux amendes encaissées

L'intéressement aux recettes liées aux amendes (amendes sur le réseau, amendes pour incivilité et procès-verbaux sur les parcs relais) est corrélé à la réalisation du taux annuel de contrôles des usagers (articles 9.6, 47.2 et 49.4, annexe 21.1).

Selon l'atteinte de l'objectif annuel du taux de contrôle sur l'ensemble du réseau, le Délégué bénéficie d'un intéressement à hauteur de 20% des sommes encaissées.

L'intéressement du délégué, pour 2022, se décline comme suit :

Recettes amendes perçues en 2022	Taux de contrôles annuel contractuel	Taux de contrôles annuel mesuré	Intéressement de 20% €₂₀₂₂
992 760 €	4,00%	3,65%	0

Le taux de contrôles annuels, mesuré en 2022, est de 3,65%, pour un objectif contractuel fixé à 4%. De ce fait, le Délégué ne bénéficie pas d'un intéressement aux recettes amendes pour l'année 2022.

D- L'intéressement aux redevances de sous-occupation des surfaces commerciales

En contrepartie de son action destinée à promouvoir l'attractivité et l'amélioration des surfaces à usages commerciaux, le Délégué perçoit un intéressement égal à 20% du montant des redevances de sous-occupation perçues (articles 47.2.3 et 49.5).

Redevances de sous-occupation	Redevances facturées €₂₀₂₂	Intéressement de 20% €₂₀₂₂
	231 538	46 308

Au regard des redevances perçues en 2022 soit un montant de 231 538 €, le Délégué bénéficie d'un bonus de 20% équivalent à 46 308 €.

E- LE PARTAGE DES GAINS DE PRODUCTIVITE

L'Excédent Brut d'Exploitation (EBE) fait l'objet contractuellement d'un partage entre le Délégué et le Délégué au titre de l'article 49.6 de la convention.

Dans l'hypothèse où le Délégué obtient de meilleurs résultats que ceux prévus dans ses comptes d'exploitation prévisionnels, un partage des gains de productivité sous forme de diminution du forfait de charges annuel est donc mis en œuvre conformément aux dispositions contractuelles. Cette diminution du forfait de charges est toutefois conditionnée au fait que l'Excédent Brut d'Exploitation (EBE) des comptes du Délégué soit positif et supérieur à celui prévu dans le compte d'exploitation prévisionnel de l'exercice, celui-ci étant indexé par le résultat des formules d'indexation de l'année.

L'Excédent Brut d'Exploitation de l'année (hors éventuels intéressements positifs et négatifs dont a pu bénéficier le Déléataire, notamment au titre de la fréquentation, des recettes, de la qualité de service, du contrôle des voyageurs...) est comparé à celui figurant dans le compte d'exploitation prévisionnel et les gains de productivité sont calculés selon un système de tranches d'écarts.

Dans le contexte de l'arrêté 2022, dernier exercice du contrat, l'EBE réalisé a été déterminé sur la base des principes suivants :

- Le chiffre d'affaires comptable a été réaligné sur la base du forfait de charges 2022 définitif. Le chiffre d'affaires réalisé correspond donc au forfait de charges 2022 comparable. Il s'agit du forfait de charges 2022 hors intéressement et bonus, hors partage des gains de productivité, hors ajustements liés au PPI, et hors indemnisation du CICE ;
- La CET comptable a été réalignée sur la CET réellement payée par KBM et indemnisée par BM ;
- Les charges d'exploitation comptables ont été réalignées sur la base des charges d'exploitation effectivement facturées au 30 juin 2023. Les ajustements ci-dessous, liés à des débouclages "courts", ont été effectués :
 - o l'écart entre la provision comptable « factures non-parvenues » et les charges effectivement facturées au 30 juin 2023 a été retraité (impact 1 532 528 €);
 - o l'écart entre les provisions comptables au titre des primes et bonus et les montants des primes effectivement versés en 2023 au titre de 2022 (impact 252 695 €), a été retraité;
 - o l'écart entre les charges de CVAE/CFE comptabilisées sur 2022 et le montant final déclaré au Trésor Public au titre de 2022 a été retraité (impact -632 522 €).

Ces principes ont été conjointement validés entre BM et KBM au cours de divers échanges intervenus sur le premier trimestre 2023 (courrier signé par KBM datant du 09/03/2023). Les montants d'ajustement listés ci-dessus ont également été validés conjointement entre BM et KBM au cours des mois de juin et juillet 2023.

Détermination du forfait de charges 2022 comparable		en € courants
Forfait de charges 2022 hors intéressement		260 244 241
Retraitement de l'indemnisation CICE		-4 946 335
Forfait de charges 2022 comparable		255 297 906
Compte de résultat comptable 2022 et ajustement de l'EBE réalisé 2022		
	Comptabilité en € courants	Réalisé ajusté en € courants
Chiffre d'affaires comptable au titre du Forfait de charges (hors CET)	253 780 303	0
Forfait de charges 2022 comparable	0	255 297 906
CET	905 020	1 756 157
CA autres	246 089	246 089
Total chiffre d'affaires	254 931 412	257 300 152
Charges comptables avant EBE	-248 255 353	-248 255 353
Ajust. factures non parvenues - Fournisseurs d'exploitation	0	1 532 528
Ajust. provision sur primes & bonus	0	252 695
Ajust. CVAE/CFE (impôt et taxes)	0	-632 522
Total charges d'exploitation	-248 255 353	-247 102 652
EBE y compris frais de siège	6 676 060	10 197 500
Frais de siège	2 339 422	2 339 422
EBE hors frais de siège	9 015 481	12 536 922

On notera que les 255 297 906 € retenus pour le forfait de charges comparable intègre l'impact de l'ajustement FC4n, **qui fait à ce jour l'objet d'un différend entre BM et KBM.**

Les gains de productivité sont calculés selon le barème ci-dessous :

- si l'excédent est supérieur de 0 à 10% du prévisionnel, aucun reversement des gains,
- si l'excédent est strictement supérieur de 10 à 30% du prévisionnel, reversement de 10% des gains de KBM à BM,
- si l'excédent est strictement supérieur de 30 à 60% du prévisionnel, reversement de 30% des gains de KBM à BM
- si l'excédent est strictement supérieur de 60% du prévisionnel, reversement de 50% des gains, de KBM à BM.

Partage des gains de productivité 2022

	EBE de référence (€2022)	EBE réel retraité (€2022)	Excédent sur EBE de référence (€2022)	Excédent en %	Montant à reverser à BM (30% des gains)
Partage des gains de productivité 2022	8 971 700	12 536 922	3 565 222	40%	1 069 567

Pour l'année 2022, 30% des gains doivent être reversés par le Délégué, soit un montant en faveur de Bordeaux Métropole de 1 069 567€ au titre du partage des gains de productivité.

F- L'intéressement à la fréquentation (hors PMR)

Le développement de l'attractivité du réseau TBM, et donc l'évolution de sa fréquentation, constitue un enjeu important pour Bordeaux Métropole. Dans le cadre de la délégation de service public, le Délégué s'est engagé sur un objectif de fréquentation annuel. Pour cet intéressement, la fréquentation du réseau (bus, tramway et Bat³) est exprimée en nombre de validations brutes issues du système billettique.

Conformément à l'article 49.2 de la convention, cette base théorique d'intéressement est ajustée selon différents facteurs que sont :

- Les ajustements liés aux modifications d'offre de référence (-385 671 validations), aux variations calendaires (-11 444 validations), aux effets des interruptions de service pour cas de force majeure (-148 721 validations) et aux autres effets (-998 783 validations),
- Les ajustements liés aux évolutions tarifaires pour un montant à déduire de 26 865 989 validations. L'ajustement lié aux évolutions tarifaires, au rapport entre la recette unitaire de référence et la recette réelle, a un impact très significatif sur la base définitive.

On notera que l'ajustement lié aux évolutions tarifaires, tel qu'il est présenté, est impacté par les corrections effectuées sur le nombre de voyages comptables à la suite des contrôles effectués par la Métropole en 2022 (baisse de 15 839 067 voyages comptables - voir commentaire au paragraphe A - intéressement aux recettes tarifaires). La correction des voyages comptables effectuée par BM entraîne une baisse de la base théorique d'intéressement (soit 113 930 173 validations) qui s'avère finalement supérieure au nombre de validations réellement enregistrées et déclenche donc un intéressement au bénéfice de BM.

Cet ajustement sur les voyages comptables fait l'objet d'un différend entre les parties.

Conformément à l'annexe 30 revue à la suite de l'avenant 11, la base théorique contractuelle de 142 340 781 validations, pour la fréquentation du réseau TBM, est donc ajustée, à la baisse, d'un total de 28 410 607 validations, soit une base définitive pour la fréquentation 2022 de 113 930 173 validations.

Fréquentation du réseau TBM	Base théorique Avenant n°11	Base théorique après ajustements	Validations enregistrées	Ecart entre validations	
				En valeur	en %
Validations brutes	142 340 781	113 930 173	98 267 099	-15 663 074	-14%

Intéressement contractuel du délégataire (malus)	en € ₂₀₁₃	-300 000
	en € ₂₀₂₂	-345 303

Conformément aux dispositions de l'annexe 17.3, pour chaque exercice :

- Si la fréquentation réelle constatée sur l'année n est supérieure à la base définitive de calcul de l'intéressement de l'année n, le Délégué versera au Délégué un intéressement égal à 50% de

l'excédent. Cet intéressement, limité à 200 000 €₂₀₁₃ H.T., est actualisé par l'application de la formule d'indexation,

- Si la fréquentation réelle constatée sur l'année n est inférieure à la base définitive de calcul de l'intéressement de l'année n, le Délégué versera au Déléguant une pénalité égale à la totalité du manque à gagner correspondant. Cette pénalité, limitée à 300 000 €₂₀₁₃H.T., est actualisée par l'application de la formule d'indexation.

Ainsi, et au regard des dispositions mentionnées ci-dessus, le Délégué se voit appliquer un malus de 300 000 €₂₀₁₃, actualisée à 345 303 € pour l'année 2022.

Comme indiqué ci-dessus, le calcul de cet intéressement fait l'objet d'un différend avec KBM. L'intéressement à la fréquentation, tel qu'il est calculé par KBM sur la base des données "voyages comptables" non corrigées, s'élève à 212 974 € au bénéfice du délégataire.

II. INTERESSEMENT A L'AMELIORATION DU SERVICE

A- L'Intéressement à l'amélioration du service PMR

Le Délégué est incité à améliorer l'offre de référence par la mise en place d'un système d'intéressement qui porte sur :

- L'augmentation du nombre de voyages annuels : aucun mécanisme mais l'atteinte des objectifs de voyages conditionne l'atteinte des objectifs de recettes.
- L'augmentation du pourcentage des kilomètres commerciaux (en services réguliers et affrétés) en comparaison de kilomètres totaux réalisés.

Kilomètres commerciaux PMR	Taux Objectif 2022 Km commerciaux / Km totaux	Kilomètres totaux réalisés en 2022	Kilomètres commerciaux réalisés en 2022	Taux Kilomètres réalisés en 2022
	56,40%			1 516 009

Intéressement contractuel du délégataire (bonus ou malus)	Malus en € ₂₀₁₃	-	5 000
	Malus en € ₂₀₂₂	-	5 755

Conformément aux dispositions de l'article 49.7 de la convention, et compte tenu de la non-atteinte du taux objectif pour 2022, le Délégué est assujéti à un malus de 5 000 €₂₀₁₃ valorisée à 5 755 € pour 2022.

A ceci s'ajoute une incitation à la diminution du taux d'annulation c'est-à-dire le nombre de transports annulés par les usagers sur le nombre total de transports demandés conformément aux dispositions du règlement public d'usage.

Taux d'annulation PMR	Taux Objectif 2022	Total des transports demandés en 2022	Total des transports annulés en 2022	Taux transports réalisés en 2022
	23,20%			147 289

Intéressement contractuel du délégataire (bonus ou malus)	Malus en € ₂₀₁₃	-	5 000
	Malus en € ₂₀₂₂	-	5 755

Conformément aux dispositions de l'article 49.7 de la convention et du taux d'annulation enregistré en 2022, supérieur à l'objectif, le Délégué est assujéti à un malus de 5 000 €₂₀₁₃ valorisée à 5 755 € pour l'année 2022.

B- L'intéressement à la démarche de qualité

L'intéressement financier à la démarche qualité est prévu en fonction des résultats obtenus par le Délégué au regard de ses objectifs contractuellement fixés, conformément à l'article 9.11 du contrat et dans les conditions prévues à l'annexe 22.1 du contrat, mise à jour à la suite de l'avenant n°5.

Les résultats des différents indicateurs, pour l'année 2022, se décomposent comme suit :

Indicateur	Réf.	Bonus en € valeur 2013	Malus en € valeur 2013	Commentaires
Axe 1 : plan qualité « chaîne de la mobilité »		103 500	-41 000	
Vague n°1		34 000	-12 000	
Vague n°2		36 000	-16 000	
Vague n°3		33 500	-13 000	
Axe 2 : plan qualité d'exploitation		173 000	-410 370	
Indicateur n°1 : Contrôle des voyageurs	CV		-50 000	
Indicateur n°2 : Respect de l'offre bus : courses perdues	RO BUS		-60 000	
Indicateur n°3 : Régularité/Ponctualité bus et navettes fluviales	RPN	105 000	-15 000	
Indicateur n°4 : Régularité/Ponctualité tramways	RPT	10 000	-100 000	
Indicateur n°5 : Régularité/Ponctualité TPMR	RPTPMR	2 000	-22 000	
Indicateur n°6 : Disponibilité du service TPMR	ROTPMR	36 000	0	
Indicateur n°7 : Disponibilité du service tramways	RODST	20 000	-120 000	
Indicateur n°8 : Disponibilité du service de navettes fluviales	RONF		-20 000	
Indicateur n°9 : Service tramways non couvert	ROSTNC		-23 370	NB: fait doublon avec le décompte des interruptions de service
Axe 3 : plan de maintenance		0	-3 000	
Indicateur n°1 : Contrôle réglementaire	MAINT 1		0	
Indicateur n°2 : Maintenance réglementaire	MAINT 2		0	
Indicateur n°3 : Traitement des non-conformités réglementaires	MAINT 3		0	
Indicateur n°4 : Suivi du plan de maintenance interne et externe	MAINT 4		0	
Indicateur n°5 : Suivi du plan d'investissement	MAINT 5			Déjà complé, le cas échéant, dans les pénalités (articles 58 et 24.4)
Suivi des détections de boucle Longue Distance	TRAM 1		0	
Suivi des détections de boucle Courte Distance	TRAM 2		-3 000	
Suivi des détections de boucle RAZ	TRAM 3		0	
Suivi de l'état des stations	TRAM 4		0	
Suivi de l'état des plateformes	TRAM 5		0	
Bilan carbone et GES détaillés	DD 1			Pas de système de bonus/malus
Suivi de la consommation des fluides et des énergies	DD 2			Pas de système de bonus/malus
Axe 4 : plan de certification – labellisation qualité		0	0	
ISO 9001 : Cycle des recettes			0	Certification conservée
AFNOR service NF 281 et NF 371 : Service MOBIBUS			0	Certification conservée
AFNOR service NF 281 et NF 298 : Services de contrôle			0	Certification conservée
Axe 5 : suivi du réseau		0	0	
Indicateur n°1 : suivi des réclamations				Pas de système de bonus/malus
Indicateur n°2 : suivi du taux de non acceptation du service TPMR				Pas de système de bonus/malus
Indicateur n°3 : accidentologie				Pas de système de bonus/malus
Indicateur n°4 : Suivi de l'exploitation				Pas de système de bonus/malus
		276 500	-454 370	
Impact net		en € 2013	-177 870	
		en € 2022	-204 730	

Au titre de la démarche de qualité, le Délégué percevra un bonus d'un montant de 276 500 €₂₀₁₃ et versera un malus d'un montant de 454 370 €₂₀₁₃, soit un impact net en faveur de Bordeaux Métropole de 177 870 €₂₀₁₃ valorisé à 204 730 € en 2022.

A noter, l'axe 2 - Plan Qualité d'Exploitation, mesurant le niveau de service rendu à l'utilisateur, est celui qui est le plus pénalisant pour Keolis Bordeaux Métropole avec un malus de 273 215 € pour l'année 2022.

C- L'intéressement à la diminution du taux de fraude

Dans le cadre de la diminution de la fraude et conformément à l'article 9.6 de la convention et à l'article 1.1 de l'annexe 21, le Délégué s'est engagé sur une diminution pluriannuelle du taux de fraude. Le taux de fraude réel annuel est déterminé, chaque année, par une enquête menée par Bordeaux Métropole, sur les 22 lignes de bus les plus fréquentées et les 3 lignes de tramway et selon la même méthodologie utilisée depuis 2012.

La non-atteinte, de l'objectif contractuel annuel, donne lieu à l'application du système d'intéressement, bonus ou malus. Cet intéressement est appliqué en mesurant l'écart entre le taux de fraude réel mesuré par l'enquête et le taux de fraude objectif contractuel. Il est déterminé en pourcentage, qui détermine lui-même le montant de l'intéressement (bonus ou malus).

Le taux de fraude contractuel a été fixé à 7% pour l'année 2022. Le taux mesuré, en 2022, est de 11,8%, soit un écart de 4,8 points. Aussi, le Délégué se voit appliquer un malus maximum d'un montant de 500 000 €₂₀₁₃ valorisé à 575 505 € pour l'année 2022.

D- L'intéressement au titre de l'article 58 – Pénalités

Sans préjudice des autres sanctions prévues par le contrat, le Délégué encourt d'autres pénalités étant entendu que ces dernières relèvent de la constatation d'un dysfonctionnement ponctuel. La constatation des faits entraînant des pénalités, décrites ci-après, est effectuée à la diligence du Délégué. Le montant d'une pénalité est fixé à 300 €₂₀₁₃ H.T.

Au titre de l'article 58, Bordeaux Métropole a appliqué les pénalités ci-dessous :

Cas de pénalité (article 58.2)				Nombre de points de pénalités
13. Pénalités pour dégradation de plus de 2 points du taux de satisfaction - réseau TBM				30
14. Pénalités pour dégradation de plus de 2 points du taux de satisfaction - service Mobibus				10
TOTAL				40
Valeur de la pénalité	300,00	A	1,15101	345,30
Pénalités totales				-13 812

La dégradation des taux de satisfaction du réseau TBM et du service Mobibus de plus de 2 points a entraîné l'application de pénalités pour un montant de 13 812 € pour l'année 2022.

III. INTERESSEMENT A LA REALISATION DU PLAN D'INVESTISSEMENT

Le montant des investissements réalisés et des amortissements liés sont justifiés dans la comptabilité du Délégué et l'état d'inventaire comptable arrêté au 31/12/2022.

A- Taux de réalisation du PPI

Dans le cadre de son Plan Prévisionnel d'Investissements, le Délégué a évalué les montants financiers annuels (en €₂₀₁₃), et a établi un plan pour chaque type d'investissement, pour la durée de la délégation de service public conformément à l'annexe 5.1 du contrat.

Les investissements sont de trois natures :

- Les investissements neufs : il s'agit des investissements ayant pour objet la modernisation, l'amélioration et les extensions du service de transport du Délégué, ils peuvent être portés par le Délégué ou par le Délégué,
- Les renouvellements : ce sont des investissements consistant à remplacer par du matériel neuf, à fonctionnalité identique et de qualité équivalente, les équipements devenus impropres à l'usage pour lesquels ils ont été conçus (coût de maintenance anormalement élevé, disponibilité anormalement

insuffisante, matériel obsolète et/ou vétuste, non-conformité réglementaire, etc.). Ces investissements sont en principe portés par le Délégué, à l'exception des véhicules affectés au transport collectif,

- Les Gros Entretien Réparations (GER) : il s'agit des opérations de maintenance qui relèvent de la section investissement, ils sont portés par le Délégué.

L'intéressement du Délégué sur le Plan Prévisionnel d'Investissements est calculé sur la base d'un taux de réalisation (comparaison entre le Plan d'investissements de référence et les investissements réalisés) selon les conditions suivantes :

- Si au moins 80% du volume financier de référence indexé de chaque plan d'investissement est réalisé chaque année, aucune pénalité n'est appliquée. Le volume financier restant par plan, est reporté et ajouté au volume financier l'année suivante,
- Si le Délégué réalise moins de 80% du volume financier de référence indexé annuel de chaque plan d'investissement, il est appliqué une pénalité par plan de 10% sur la différence entre le volume financier réel dépensé et les 80% du volume financier prévisionnel indexé qui auraient dû à minima être dépensés. Le volume financier non dépensé par plan est reporté l'année suivante.

Conformément aux dispositions de l'article 24 du contrat et de l'avenant n°11 sur le recalage du plan prévisionnel d'investissements 2022 du Délégué ainsi que l'inventaire comptable au 31/12/2022, le contexte pour l'année se traduit comme suit :

Nature du Plan Prévisionnel d'Investissements (Annexe 5.1 bis)	PPI de référence Avenant n°11 € ₂₀₁₃	PPI de référence Avenant n°11 € ₂₀₂₂	PPI réalisé € ₂₀₂₂	Taux de réalisation € ₂₀₂₂
Investissements neufs	798 158	918 688	1 188 629	129,4%
Renouvellements	3 123 522	3 595 205	2 516 078	70,0%
GER	1 064 097	1 224 786	3 448 556	281,6%
TOTAL	4 985 777	5 738 679	7 153 263	

Nature du Plan Prévisionnel d'Investissements (Annexe 5.1 bis)	Seuil de déclenchement de la pénalité € ₂₀₂₂	Ecart PPI réalisé - PPI de référence € ₂₀₂₂	Application d'une pénalité	Montant de la pénalité € ₂₀₁₃
Investissements neufs	734 950	269 941	non	
Renouvellements	2 876 164	-1 079 126	oui	-36 009
GER	979 829	2 223 770	non	
Pénalités totales	4 590 943	1 414 585		-36 009

Au global, en 2022, il est constaté un taux de réalisation supérieur à 80% pour les Investissements neufs et les Gros Entretien et Réparations (GER). Aucune pénalité n'est donc constatée pour ces 2 plans. En revanche, le taux de réalisation des Renouvellements étant inférieur à 80% du PPI de référence, une pénalité de 36 009 € est appliquée et à reverser à Bordeaux Métropole

B- Suivi annuel des dotations aux amortissements

Les dotations prévisionnelles annuelles aux amortissements des biens sont mentionnées à l'annexe 30.1 du contrat, la situation pour l'exercice 2021 est la suivante :

Amortissements différentiels	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Dotations aux amortissements prévisionnels (en €2013)	1 614 366	3 309 818	4 763 164	5 561 006	6 573 755	6 327 651	5 927 087	5 659 568	39 736 416
Coefficient d'indexation	1,01243	1,01253	1,02695	1,04517	1,04234	1,04154	1,06487	1,15101	
Amort. contractuels (en K€courants)	1 634 432	3 351 290	4 891 531	5 812 197	6 852 088	6 590 501	6 311 577	6 514 219	41 957 837
Amortissements au titre des projets PPI -iso périmètre contrat	561 024	2 048 127	3 920 351	4 860 043	5 669 455	6 005 298	6 342 336	6 038 583	35 445 217
Amortissements différentiels hors PAS / hors projets hors PPI	1 073 408	1 303 163	971 181	952 155	1 182 633	585 203	-30 759	475 636	6 512 620

Conformément aux dispositions de l'article 24.4 - Mode opératoire pour les investissements du Déléataire, si les amortissements cumulés réalisés sont inférieurs à ceux du prévisionnel contractuel, le Déléataire reversera au Délégant le différentiel d'amortissement en fin de contrat.

Fin 2022, ce différentiel s'élève à 6 512 620 €, restituable en fin de convention. Ce montant est réintégré dans le calcul du décompte général. On notera que le montant du différentiel d'amortissement fait l'objet d'un différend entre BM et KBM (voir délibération sur le décompte général).

Le montant total net, des intéressements financiers, s'élève à (-)6 078 8127 €, se déclinant par un malus total de 6 305 197 € en faveur de Bordeaux Métropole (recettes tarifaires – fréquentation - fraude) et d'un bonus total de 226 385 € (recettes publicitaires et gestion des espaces commerciaux) pour le Déléataire.

PARTIE III – SYNTHÈSE ET MONTANT A REGULARISER EN 2022

I. REGULARISATION DES COMPTES AU TITRE DE L'EXERCICE 2022

Selon la vision de la Métropole, le forfait de charges de référence y compris contribution économique territoriale (CET) indexé pour l'année 2022 s'élève à 262 600 877,97 €, tous postes confondus (dont 3 045 138,16 € de CET prévisionnelle et 259 555 739,81 € d'autres charges). Au titre de l'ensemble des éléments de correction et d'ajustements détaillés précédemment appliqués conformément aux dispositions contractuelles, il résulte pour l'exercice 2022, un montant à régulariser de :

- 10 217 965 € en faveur de Keolis Bordeaux Métropole ;
- 16 692 527 € en faveur de Bordeaux Métropole ;

Soit un solde de net de (-) 6 474 562 € à restituer à Bordeaux Métropole.

Le montant total dû au Déléataire sur l'année 2022 est donc de 256 126 316 € (y compris CET).

Le forfait de charges prévisionnel, relatif au compte d'exploitation du réseau tel que défini dans l'avenant n°10, a été versé au Déléataire par avances mensuelles à hauteur de 237 851 544 € (y compris CET).

Au regard des acomptes déjà versés, il résulte que le montant net de la régularisation du forfait de charges 2022, c'est-à-dire de la somme due par Bordeaux Métropole au Déléataire s'élève à 18 274 772 €.

Rappelons que ce montant correspond à l'arrêté des comptes 2022 "rectifié" par BM qui fait l'objet d'un différend avec KBM pour un montant total de 8 228 753 €, synthétisé ci-dessous :

Montants des différends sur l'arrêté des comptes 2022

	BM en € Vdef	KBM en € Vdef	Ecart en €
Intéressement aux recettes 2022	-4 048 762	2 943 416	-6 992 177
Intéressement à la fréquentation 2022	-345 303	212 974	-558 277
Problématique voyages comptables			-7 550 454
Ajustement vitesse commerciale 2022	-517 898	454 732	-972 630
Partage des gains 2022	-1 069 567	-1 363 898	294 331
Problématique vitesse commerciale	-1 587 465	-909 166	-678 299
Total différends			-8 228 753

=> Solde au bénéfice de KBM au titre de l'AC 2022 - position BM	18 274 772
=> Solde au bénéfice de KBM au titre de l'AC 2022 - position KBM	26 503 525

II. ELEMENTS DE SYNTHESE DES IMPACTS FINANCIERS 2022

ARRETE DES COMPTES DE L'EXERCICE 2022		Régularisation € 2022	Montants € 2022	
			Solde dû au Déléataire	Solde dû à Bordeaux Métropole
CONTRAT Avenant 11	Forfait de charges de référence sur 2022 (hors CET)	259 555 740	259 555 740	0
	Contribution Economique Territoriale	3 045 138	3 045 138	0
	1- TOTAL forfait de charges de référence sur 2022 (dont CET)	262 600 878	262 600 878	0
A J U S T E M E N T S P R E V U S A U C O N T R A T	A- Facteurs correctifs du forfait de charges	-1 509 814	305 841	1 815 655
	Contribution Economique Territoriale	-1 288 981	0	1 288 981
	Aides RTT	-86 151	0	86 151
	Récupération TICPE	-356 869	0	356 869
	Valorisation des services spéciaux	222 186	305 841	83 655
	B - Facteurs d'ajustement du forfait de charges	-2 941 966	762 479	3 704 445
	Modifications d'offre de référence (FC2n)	-390 296	762 479	1 152 775
	Modifications d'offre PMR (FC3n)	0	0	0
	Variation de la vitesse commerciale (FC4n)	-517 898	0	517 898
	Prise en compte des pertes kilométriques (FC5n)	-1 957 051	0	1 957 051
	Prise en compte des taux de marchés de financement (FC6n)	-76 721	0	76 721
	C- Autres éléments à intégrer au titre de 2022	2 795 542	7 662 772	4 867 230
	Evolutions règlementaires	-1 094 351	1 347 380	2 441 732
	Indemnisation CICE - Protocole transactionnel n°4	4 946 335	4 946 335	0
	Annexe 30.2 - Dépenses : poses, déposes, consignations et déplacements	197 528	197 528	0
	Avenant 6 - Surcoût Billet sans contact 2021	675 497	675 497	0
	Avenant 11 - Dysfonctionnement SF (phase III)	109 135	109 135	0
	Reste à Faire - Masse salariale Déléataire mobilisée	-200 000	0	200 000
	Reste à Faire - opérations de maintenance vis sans fin (2022)	-1 238 598	0	1 238 598
	Reste à Faire - Joint de rail - opération de maintenance courante	-900 000	0	900 000
	Reste à Faire - Revêtement Tram	-68 000	0	68 000
	Reste à Faire - Travaux de remise en état bâtiment	-18 900	0	18 900
	Refacturation des batteries ultra cap. Heuliez	59 500	59 500	0
	Refacturation brides de portes GER 900.000 kms	31 205	31 205	0
	Gardiennage Vaquier	74 547	74 547	0
	Travaux bouclage GNV Hall B	33 895	33 895	0
	Surcoûts M-Ticket	172 145	172 145	0
	Installation caches-tubes	15 604	15 604	0
	C' - Surcoûts sanitaires - Impact COVID 2022	1 260 489	1 260 489	0
	D - Intéressements financiers aux résultats 2022	-6 078 812	226 385	6 305 197
	Intéressement aux recettes tarifaires (articles 47.1 et 49.1, et annexe 17.2)	-4 048 762	0	4 048 762
	Intéressement à la fréquentation	-345 303	0	345 303
	Intéressement aux recettes de publicité	180 077	180 077	0
Intéressement à la diminution de la fraude	-575 505	0	575 505	
Intéressement aux recettes des amendes	0	0	0	
Intéressement aux redevances de sous-occupation	46 308	46 308	0	
Intéressement à l'amélioration du service PMR	-11 510	0	11 510	
Intéressement à la qualité	-204 730	0	204 730	
Intéressement au titre de l'article 58 - Pénalités	-13 812	0	13 812	
Intéressement au Plan Prévisionnel d'Investissements	-36 009	0	36 009	
PARTAGE DES GAINS DE PRODUCTIVITE année 2022	-1 069 567	0	1 069 567	
2- MONTANT TOTAL DES ELEMENTS A PRENDRE EN COMPTE (A+B+C'+D)	-6 474 562	10 217 965	16 692 527	
<i>Hors ajustement CET</i>	<i>-5 185 581</i>	<i>10 217 965</i>	<i>15 403 546</i>	

Forfait de charges définitif 2022- hors CET	254 370 159	269 773 705	15 403 546
Contribution Economique Territoriale définitive	1 756 157	3 045 138	1 288 981
3- TOTAL forfait de charges sur 2022 (dont CET) (1+2)	256 126 316	272 818 843	16 692 527

Crit onglet Récap AC2022

<i>Dont acomptes versés au titre du forfait de charges Hors CET</i>		236 180 814	
<i>Dont acomptes versés au titre de la CET</i>		1 670 730	
4- Montant des acomptes versés		237 851 544	

MONTANT DE REGULARISATION sur le forfait de charges	18 189 345	33 592 891	15 403 546
MONTANT DE REGULARISATION 2022 sur la CET	85 427	1 374 408	1 288 981
TOTAL REGULARISATION 2022 (3+4)	18 274 772	34 967 299	16 692 527

SOLDE EN FAVEUR DE KBM	18 274 772
-------------------------------	-------------------

L'économie contractuelle est impactée par trois dispositifs prévus contractuellement :

- la révision des conditions financières par voie d'avenants ;
- la régularisation annuelle du forfait de charges versée au titre des facteurs correctifs, d'ajustement et du système d'intéressement prévu au contrat : l'arrêté des comptes ;
- Le calcul du décompte général de fin de contrat.

Pour l'exercice 2022, le montant de régularisation détaillé précédemment s'élève à 18 274 772 € et se décompose comme suit :

DECOMPOSITION DU SOLDE EN FAVEUR DE KBM - € 2022	2022
Impact des ajustements et résultats 2022	-6 474 562
Dont facteurs correctifs et d'ajustement (FC1 à FC6)	-4 451 781
Dont intéressements financiers	-6 078 812
Dont autres éléments 2022	4 056 031
Impact CET	85 427
Impact avenant 11 (PAS et extension Tram A aéroport)	1 217 468
Impact indexation (passage valeur 2021 à valeur 2022)	23 446 438
Total régularisation - Solde en faveur de KBM	18 274 772

En termes de structure, il convient de distinguer trois catégories :

- Les impacts des ajustements contractuels : (-) 6.5 M€ ;
- L'avenant n°10 au titre de 2022 : + 1,2 M€, intégrant le PAS et l'extension du Tram A direction Aéroport ;
- L'indexation (effet prix) : +23,4 M€.

S'agissant des ajustements contractuels :

- un montant d'intéressements négatifs de 6,1 M€ est constaté et s'explique principalement par le malus aux recettes tarifaires d'un peu plus de 4 M€, auquel s'ajoute le partage de gain de productivité de 1,1 M€ et les malus sur les engagements de fraude et de fréquentation de près de 1 M€ ;
- un montant d'ajustements négatifs de 4,5 M€ est constaté et s'explique principalement par une reprise de la CET par rapport au prévisionnel de près de 1,3 M€ ainsi qu'à la prise en compte des pertes kilométriques de près de 2 M€ (notamment grèves et manifestations locales et nationales) ;
- un montant de charges spécifiques à l'exercice 2022 de 4,1 M€ qui s'explique principalement par l'indemnisation versée à KBM au titre de la suppression du CICE (crédit impôt compétitivité emploi).

A titre indicatif, le taux de couverture des recettes globales (tarifaires et annexes) sur les dépenses est de 31,7% en 2022. Il était de 29,9% en 2021 et de 34,3% en 2019 avant la crise sanitaire.

TAUX DE COUVERTURE 2022	2022
Recettes tarifaires réelles	81 291 685
Recettes Réseau TBM	76 999 125
Recettes Service PMR	320 971
Recettes Service V3	946 928
Recettes publicitaires	1 747 442
Recettes des constats d'infraction	992 761
Recettes de location de batteries eV3	52 920
Recettes tirées de la gestion des espaces commerciaux	231 538
Forfait de charge définitif 2022	256 126 316
Taux de couverture R/D	31,7%

Nonobstant ces éléments, il est précisé que les comptes sociaux 2022 du Délégué ont été certifiés et approuvés par le commissaire aux comptes et ont également été audités par les services de Bordeaux Métropole (Cf - analyse financière détaillée dans le bilan du délégant).

Annexe 1 – Détail du calcul de l'ajustement FC4n

Cette annexe fournit le détail du calcul retenu par BM pour la détermination de l'ajustement FC4n au titre des exercices 2015 à 2022 :

- L'ajustement au titre des exercices 2015 à 2021 est repris dans le décompte général ;
- L'ajustement au titre de l'exercice 2022 est reprise dans l'arrêté des comptes annuels de 2022.

I – Sélection des lignes de bus concernées par des aménagements

Rappel du cadre contractuel :

L'article 48.2.4 du contrat indique que "La variation de la vitesse commerciale supérieure à 2% par rapport à la vitesse commerciale fixée à l'annexe 14 du présent contrat et liée à des travaux et des aménagements en faveur des transports en commun donne lieu à la détermination, pour toutes les lignes concernées, de la variation du forfait de charges sur la base de la variation des heures de production graphiquées et des coûts unitaires définis à l'Annexe 30 du présent contrat."

Périmètre des lignes de bus concernées :

Les travaux et les aménagements en faveur des transports en commun concernent notamment les travaux de priorité aux feux mis en œuvre entre 2015 et 2017, les aménagements de couloir de bus, les travaux concernant la ligne de tram D ainsi que les travaux liés au BHNS (Bus à haut Niveau de service) mis en œuvre en œuvre en 2022.

Sur cette base, le périmètre des lignes de bus impactées par ces travaux est relativement large :

- toutes les "lianes" sont concernées (ligne de bus n°1 à n°12 + lignes n°15 et n°16) puisqu'elles ont a minima faits l'objet d'aménagements de priorité aux feux, mis en œuvre entre 2015 et 2017 ;
- la ligne de bus n°29, qui a été impactée à partir de juin 2015 par les travaux de la ligne D, a été sélectionnée à partir de 2015 ;
- les lignes 20, 37, 84 et 87, qui ont été impactées par les travaux BHNS, ont été sélectionnées sur cet exercice 2022.

Vitesses commerciales des lignes de bus impactées par des travaux d'aménagement

N°ligne	Affrétés / en propre	Type travaux / aménagement	Remarques / commentaires	Année	
				mise en œuvre	source d'info
Liane 1	En propre	Priorisation des feux / BHNS	Néant	juin-15	RAD 2016 p.81
Liane 2	En propre	Priorisation des feux / travaux ligne D / BHNS	Néant	févr-15	RAD 2016 p.81
Liane 3	En propre	Priorisation des feux / travaux ligne D	Néant	avr-16	RAD 2017 p.84
Liane 4	En propre	Priorisation des feux	Néant	avr-16	RAD 2016 p.81
Liane 5	En propre	Priorisation des feux / travaux ligne D pour la SN	Séparée en 2 ligne Sud et Nord	Févr. 15 / Avril 16	RAD 2017 p.84
Liane 6	En propre	Priorisation des feux en 15 / Travaux ligne D en 16	ligne supprimée en mars 2020	Juin 15	RAD 2017 p. 85
Liane 7	Affrété	Priorisation des feux	N.A	2016	RAD 2017 p. 83
Liane 8	En propre	Priorisation des feux	N.A	juin-15	RAD 2017 p. 83 / RAD 2021 p.101
Liane 9	En propre	Priorisation des feux en 15 / couloir bus partir de 2019	N.A	Févr. 16	RAD 2016 p. 81
Liane 10	En propre	Priorisation des feux	N.A	2017	RAD 2017 p. 83
Liane 11	En propre	Priorisation des feux	N.A	2017	RAD 2017 p. 83
Liane 12	En propre	Priorisation des feux	N.A	2017	RAD 2021 p. 103
Liane 15	En propre	Priorisation des feux	N.A	juin-16	RAD 2016 p. 81
Liane 16	En propre	Priorisation des feux	N.A	juin-15	RAD 2016 p. 81
Ligne 29	En propre	Travaux ligne D	N.A	2016	RAD 2016 p. 82
Ligne 20	En propre	Travaux BHNS	N.A	2022	Info KBM / fichier déviations
Ligne 37	En propre	Travaux BHNS	N.A	2022	Info KBM / fichier déviations
Ligne 84	En propre	Travaux BHNS	N.A	2022	Info KBM / fichier déviations
Ligne 87	En propre	Travaux BHNS	N.A	2022	Info KBM / fichier déviations

L'identification des lignes concernées par les travaux d'aménagement correspond aux informations communiquées dans les rapports annuels du délégataire entre 2015 et 2022. Sur 2022, cette sélection a été complétée à partir des lignes concernées par les travaux du BHNS telles qu'elles ont été identifiées par KBM.

Synthèse des lignes concernées par l'ajustement FC4n sur les différents exercices

Selection des lignes sur lesquels des travaux ou des aménagements ont été réalisés

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Liane 1	oui							
Liane 2	oui							
Liane 3	Non	oui						
Liane 4	Non	oui						
Liane 5	Non	oui						
Liane 6	oui							
Liane 7	Non	Non	oui	oui	oui	oui	oui	oui
Liane 8	Non	Non	oui	oui	oui	oui	oui	oui
Liane 9	Non	oui						
Liane 10	Non	Non	oui	oui	oui	oui	oui	oui
Liane 11	Non	Non	oui	oui	oui	oui	oui	oui
Liane 12	Non	Non	oui	oui	oui	oui	oui	oui
Liane 15	Non	oui						
Liane 16	oui							
Ligne 29	Non	oui						
Ligne 20	Non	oui						
Ligne 37	Non	oui						
Ligne 84	Non	oui						
Ligne 87	Non	oui						

II - Méthodologie retenue pour le calcul de l'ajustement

a) Eléments de contexte conduisant à une correction au titre des exercices antérieurs :

Au moment de la signature du contrat, en 2014, le SAEIV (Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs) et les travaux permettant la priorisation des feux sur les lianes bus ainsi que l'ouverture des travaux couloirs bus n'étaient pas encore opérationnels. Les vitesses commerciales contractuelles figurant en annexe 14, sur lesquelles étaient fondées les offres des candidats, n'intégraient donc pas les améliorations de vitesse commerciale liées à ces travaux en passe d'être réalisés.

Dans ce contexte, la clause d'ajustement du forfait de charges FCn4 indique que si la mise en œuvre du SAEIV (priorisation des feux) et des couloirs bus permettent effectivement une réelle amélioration de la vitesse commerciale par rapport aux hypothèses du contrat (celles figurant annexe 14) alors il est légitime que BM récupère une partie des économies réalisées (c'est à dire l'impact financier de ces améliorations de productivité) via un ajustement du forfait de charges.

Entre 2015 et 2021, les analyses présentées dans les rapports annuels du délégataire concluaient systématiquement que la vitesse commerciale réalisée sur ces lianes était en moyenne inférieure à la vitesse de référence contractuelle. Sur cette base, aucun ajustement FC4n ne devait en théorie être retenu.

Les travaux de contrôle approfondis intervenus en 2023, à l'occasion de l'arrêté des comptes 2022, ont permis de mettre en évidence que les vitesses commerciales réalisées sur les lignes concernées s'avéraient globalement supérieures aux vitesses commerciales de référence.

b) Description de l'ajustement prévu à l'article 48.2.4

Concernant l'impact de la vitesse commerciale des bus, l'article 48.2.4 précise les points suivants :

- Le seul cas de figure donnant lieu à un ajustement concerne le cas où la vitesse commerciale réalisée s'avère supérieure de plus de 2% à la vitesse de référence contractuelle (telle qu'elle figure en annexe 14). Rien n'est indiqué dans le contrat dans le cas d'une variation de vitesse commerciale au détriment des transports en commun. Telle qu'elle est écrite dans le contrat, cette clause contractuelle ne peut aboutir qu'à une réduction du forfait de charges. Elle ne peut donc jouer qu'en faveur de la Métropole.
- Il est également précisé que le délégataire fait son affaire d'une variation comprise entre +/- 2%. Il convient donc d'appliquer des fourchettes. Pour chacune des lignes concernées, c'est la variation au-delà de 2% qui donne lieu à un ajustement le cas échéant.
- Dans le cas d'une variation supérieure à 2%, il est indiqué que l'ajustement de forfait de charges se base sur « la variation des heures de production graphiquées » auxquelles on applique des coûts unitaires contractuels. En d'autres termes, la variation de la vitesse commerciale constatée par rapport aux vitesses de référence contractuelles permet de déterminer le nombre d'heures "économisées" grâce à une vitesse réalisée supérieure à la référence contractuelle. Ces heures "économisées" sont ensuite valorisées en € sur la base d'un coût unitaire contractuel, figurant en annexe 30, pour déterminer l'ajustement à déduire du forfait de charges.

c) Méthode de valorisation retenue par BM

Pour chacune des lignes concernées, la vitesse commerciale réalisée (telle qu'elle figure dans les rapports annuels de KBM) est comparée à la vitesse contractuelle de référence + 2% (la "fourchette haute" = vitesse contractuelle figurant en annexe 14 +2%) et à la vitesse commerciale de référence -2% ("fourchette basse" = vitesse contractuelle figurant en annexe 14 - 2%) :

- Lorsque la vitesse réalisée est comprise entre la fourchette haute et la fourchette basse, il n'y a aucun ajustement ;
- Lorsque la vitesse commerciale réalisée est supérieure à la "vitesse de référence - fourchette haute", on détermine le nombre d'heures de conduite ainsi "gagnées" par rapport à la fourchette contractuelle haute (lignes en vert en partie III) ;
- Lorsque la vitesse commerciale réalisée est inférieure à la "vitesse de référence - fourchette basse", on détermine le nombre d'heures de conduite ainsi "perdus" par rapport à la fourchette contractuelle basse (lignes en orange en partie III).

Les heures "gagnées" et "perdus", ainsi déterminées, sont valorisées en € sur la base du taux horaire figurant en annexe 30 du contrat. Ce coût unitaire est exprimé en €2013. Il est donc actualisé chaque année par le coefficient d'indexation B correspondant à l'activité bus.

Par souci d'équité, la méthode de valorisation retenue par BM, exposée ci-dessus, tient donc compte des ajustements dans les 2 sens (+/-2%), et non pas uniquement dans le sens d'une vitesse réelle supérieure à la vitesse de référence (sens qui serait favorable uniquement à BM).

Précisions méthodologiques :

- Les sources d'information retenues : pour chaque ligne de bus, les vitesses commerciales réalisées chaque année correspondent aux données transmises par KBM dans les rapports annuels du délégant. Les kilomètres effectués sont issus des reporting de KBM (TM5) ;

- En 2015, les vitesses commerciales “moyennes” ne sont pas connues. Les vitesses commerciales réalisées sur ce premier exercice 2015, telles qu’elles figurent dans le calcul, correspondent à un unique relevé journalier en date du 02/10/2015. Compte tenu de la mention figurant en annexe 14, précisant que la vitesse réalisée peut-être issue d’un relevé quotidien, nous avons cependant retenu ces vitesses relevées sur une unique journée. On notera que sur cet exercice 2015, contrairement aux autres exercices, l’ajustement ainsi déterminé, est au bénéfice de KBM.
- A partir de 2016, les vitesses commerciales réalisées correspondent systématiquement à des moyennes annuelles pour l’ensemble des lignes considérées à l’exception de la ligne 7 (seule ligne sous-traitées) pour laquelle la vitesse réalisée communiquée ne correspond qu’à un unique relevé journalier. En effet, les lignes affrétées ne font pas l’objet d’un relevé systématique permettant d’établir une moyenne annuelle. On notera que sur cette ligne 7, la vitesse réalisée est systématiquement inférieure à la vitesse contractuelle et tend donc à faire baisser l’ajustement global (au bénéfice de KBM).
- En 2020, compte tenu de la situation exceptionnelle liée à la crise sanitaire, aucun ajustement n’a été retenu. Sur cet exercice 2020, la forte baisse du trafic et de la circulation en général ont en effet entraîné une hausse anormale de la vitesse commerciale sur l’ensemble du réseau.

III – Impacts financiers et détail du calcul

III.1. Synthèse des impacts financiers :

	2015 en €	2016 en €	2017 en €	2018 en €	2019 en €	2020 en €	2021 en €	2022 en €	Total en €	dont 15-21 en €
Ajustement FC 4 en €-2013	357 218	-794 489	-484 128	-196 636	-218 280	N.A - Covid	-729 272	-461 371	-2 526 957	-2 065 586
Coefficient B	1,0138	1,0127	1,0256	1,0415	1,0301	1,0262	1,0449	1,1225		
Ajustement FC 4 en € courants	362 151	-804 603	-496 522	-204 788	-224 857	0	-762 045	-517 898	-2 648 562	-2 130 663

Sur la période 2015-2021 (correction au titre des exercices antérieurs), le montant total de l’ajustement s’élève à 2 130 663 € courants (en valeur 2022). Ce montant est repris dans le décompte général.

Sur l’exercice 2022, le montant de l’ajustement FC4n s’élève à 517 898 €. Il figure dans l’arrêté des comptes 2022.

III.2. Détail du calcul pour chaque exercice

Les lignes en orange sont celles pour lesquelles la vitesse commerciale réalisée est inférieure à la vitesse commerciale contractuelle -2% (fourchette basse). L’ajustement est alors en faveur de KBM.

Les lignes en vert sont celles pour lesquelles la vitesse commerciale réalisée est supérieure à la vitesse commerciale contractuelle +2% (fourchette haute). L’ajustement est alors en faveur de BM.

Les lignes en gris clair sont celles pour lesquelles la vitesse commerciale réalisée est comprise entre la fourchette basse et la fourchette haute. Il n’y a alors aucun ajustement à effectuer.

Calcul de l'ajustement FC4n au titre de l'exercice 2015

Valorisation ajustement FC 4 - Impact vitesse commerciale - priorisation des feux 2015

	Vitesse com.			Fourchette		Modif FC4
	Réalisé Km/h	Contrat Km/h	Var. en %	contrat -2% Km/h	contrat +2% Km/h	
Liane 1	14,87	15,96	-6,83%	15,64	16,28	Oui fourch. basse
Liane 2	15,84	15,14	4,62%	14,84	15,44	Oui fourch. haute
Liane 3	Hors périmètre aménagement - Ligne non sélectionnée					
Liane 4	Hors périmètre aménagement - Ligne non sélectionnée					
Liane 5	Hors périmètre aménagement - Ligne non sélectionnée					
Liane 6	16,67	19,99	-16,61%	19,59	20,39	Oui fourch. basse
Liane 7	Hors périmètre aménagement - Ligne non sélectionnée					
Liane 8	Hors périmètre aménagement - Ligne non sélectionnée					
Liane 9	Hors périmètre aménagement - Ligne non sélectionnée					
Liane 10	Hors périmètre aménagement - Ligne non sélectionnée					
Liane 11	Hors périmètre aménagement - Ligne non sélectionnée					
Liane 12	Hors périmètre aménagement - Ligne non sélectionnée					
Liane 15	Hors périmètre aménagement - Ligne non sélectionnée					
Liane 16	13,96	13,45	3,79%	13,18	13,72	Oui fourch. haute

Total lignes concernées par des travaux d'aménagement

Sources: RAD pour les vitesses commerciales par ligne, reporting TM5 pour les Km commerciaux réalisés ligne par ligne.

Hyp. Coût horaire retenu (annexe 30) - 2015 48,99 €

Calcul des heures "gagnées" ou "perdus" - 2015

Nb de Km	Nb d'heures de conduite nécessaires			Ecart à valoriser	Valo. en €	
	Réalisé	Vit. com. Réalisée Nb d'heures	Vit. com. Contrat (fourchette) Nb d'heures			
	835 661	56 198	53 428	2 770	135 680	
	386 649	24 410	25 037	-628	-30 758	
	Hors périmètre aménagement - Ligne non sélectionnée					
	Hors périmètre aménagement - Ligne non sélectionnée					
	Hors périmètre aménagement - Ligne non sélectionnée					
	654 542	39 265	33 412	5 853	286 740	
	Hors périmètre aménagement - Ligne non sélectionnée					
	Hors périmètre aménagement - Ligne non sélectionnée					
	Hors périmètre aménagement - Ligne non sélectionnée					
	Hors périmètre aménagement - Ligne non sélectionnée					
	Hors périmètre aménagement - Ligne non sélectionnée					
	Hors périmètre aménagement - Ligne non sélectionnée					
	558 712	40 022	40 725	-703	-34 444	
	2 435 564	159 894	152 603	7 292	357 218	
	Indexation 2015 - indice B				1,0138	
	Ajustement FC4n 2016 - en € courants					362 151

Finalement, en 2015, le nombre d'heures perdues s'élèvent à 7 292 heures soit 357 218 € (en valeur 2013). Après indexation, l'impact total sur 2015 s'élève à 362 151 € courants.

Calcul de l'ajustement FC4n au titre de l'exercice 2016

Valorisation ajustement FC 4 - Impact vitesse commerciale - priorisation des feux 2016

	Vitesse com.			Fourchette		Modif FC4
	Réalisé Km/h	Contrat Km/h	Var. en %	contrat -2% Km/h	contrat +2% Km/h	
Liane 1	16,27	15,96	1,94%	15,64	16,28	Non
Liane 2	16,19	15,14	6,94%	14,84	15,44	Oui fourch. haute
Liane 3	19,9	20,94	-4,97%	20,52	21,36	Oui fourch. basse
Liane 4	17,6	17,37	1,32%	17,02	17,72	Non
Liane 5	16,84	17,36	-3,00%	17,01	17,71	Oui fourch. basse
Liane 6	17,67	14,9	18,59%	14,60	15,20	Oui fourch. haute
Liane 7	Hors périmètre aménagement - Ligne non sélectionnée					
Liane 8	Hors périmètre aménagement - Ligne non sélectionnée					
Liane 9	15,28	13,03	17,27%	12,77	13,29	Oui fourch. haute
Liane 10	Hors périmètre aménagement - Ligne non sélectionnée					
Liane 11	Hors périmètre aménagement - Ligne non sélectionnée					
Liane 12	Hors périmètre aménagement - Ligne non sélectionnée					
Liane 15	16,24	15,65	3,77%	15,34	15,96	Oui fourch. haute
Liane 16	15,41	13,45	14,57%	13,18	13,72	Oui fourch. haute
Liane 29	17,43	18,39	-5,22%	18,02	18,76	Oui fourch. basse

Total lignes concernées par des travaux d'aménagement

Sources: RAD pour les vitesses commerciales par ligne, reporting TM5 pour les Km commerciaux réalisés ligne par ligne.

Hyp. Coût horaire retenu (annexe 30) - 2016 49,49 €

Calcul des heures "gagnées" ou "perdus" - 2016

Nb de Km	Nb d'heures de conduite nécessaires			Ecart à valoriser	Valorisation en €	
	Réalisé	Vit. com. Réalisée Nb d'heures	Vit. com. Contrat (fourchette) Nb d'heures			
	921 612	0	0	0,00	0	
	388 713	24 009	25 171	-1 162	-57 489	
	1 089 657	54 757	53 099	1 658	82 027	
	1 043 388	0	0	0,00	0	
	1 281 226	76 085	75 310	775	38 374	
	635 799	35 982	41 834	-5 853	-289 627	
	Hors périmètre aménagement - Ligne non sélectionnée					
	Hors périmètre aménagement - Ligne non sélectionnée					
	726 202	47 526	54 640	-7 114	-352 051	
	Hors périmètre aménagement - Ligne non sélectionnée					
	Hors périmètre aménagement - Ligne non sélectionnée					
	Hors périmètre aménagement - Ligne non sélectionnée					
	1 192 704	73 442	74 717	-1 274	-63 067	
	469 316	30 455	34 209	-3 754	-185 771	
	354 957	20 365	19 696	669	33 116	
	8 103 574	362 622	378 676	-16 054	-794 489	
	Indexation 2016 - indice B				1,0127	
	Ajustement FC4n 2016 - en € courants					-804 603

En 2016, le nombre d'heures gagnées s'élèvent à 16 054 heures soit 794 489 € (en valeur 2013). Après indexation, l'impact total sur 2016 s'élève à 804 603 € courants.

Calcul de l'ajustement FC4n au titre de l'exercice 2017

Valorisation ajustement FC 4 - Impact vitesse commerciale - priorisation des feux 2017

	Vitesse com.			Fourchette		Modif FC4
	Réalisé Km/h	Contrat Km/h	Var. en %	contrat -2% Km/h	contrat +2% Km/h	
Liane 1	16,18	15,44	4,79%	15,13	15,75	Oui fourch. haute
Liane 2	15,66	17,44	-10,21%	17,09	17,79	Oui fourch. basse
Liane 3	19,85	20,28	-2,12%	19,87	20,69	Oui fourch. basse
Liane 4	17,74	17,37	2,13%	17,02	17,72	Oui fourch. haute
Liane 5	17,14	17,67	-3,00%	17,32	18,02	Oui fourch. basse
Liane 6	14,55	N.A.	0,00%			Non
Liane 7	22,17	24,87	-10,86%	24,37	25,37	Oui fourch. basse
Liane 8	20,75	21,19	-2,08%	20,77	21,61	Oui fourch. basse
Liane 9	15,25	13,03	17,04%	12,77	13,29	Oui fourch. haute
Liane 10	18,94	17,98	5,34%	17,62	18,34	Oui fourch. haute
Liane 11	20,05	19,39	3,40%	19,00	19,78	Oui fourch. haute
Liane 12	N.A.	17,67	0,00%	17,32	18,02	Non
Liane 15	16,14	15,93	1,32%	15,61	16,25	Non
Liane 16	15,83	13,45	17,70%	13,18	13,72	Oui fourch. haute
Liane 29	18,73	18,39	1,85%			Non
Total lignes concernées par des travaux d'aménagement						

Sources: RAD pour les vitesses commerciales par ligne, reporting TM5 pour les Km commerciaux réalisés ligne par ligne.

Hyp. Coût horaire retenu (annexe 30) - 2017 **48,67 €**

Calcul des heures "gagnées" ou "perdus" - 2017

Nb de Km	Nb d'heures de conduite nécessaires				Valorisation en €
	Réalisé	Vit. com. Réalisée Nb d'heures	Vit. com. (fourchette) Nb d'heures	Contrat Ecart à valoriser	
973 576	60 172	61 819	-1 647	-80 182	
395 583	25 261	23 145	2 115	102 950	
1 114 247	56 133	56 064	69	3 354	
1 030 243	58 075	58 149	-74	-3 605	
1 285 978	75 028	74 263	765	37 239	
304 785	0	0	0,00	0	
905 859	40 860	37 167	3 693	179 713	
412 415	19 875	19 860	16	755	
735 460	48 227	55 337	-7 110	-346 034	
1 358 345	71 718	74 066	-2 348	-114 270	
1 218 671	60 782	61 618	-837	-40 713	
0	0	0	0,00	0	
1 203 578	0	0	0	0	
472 085	29 822	34 411	-4 589	-223 335	
0	0	0	0,00	0	
11 410 826	545 952	555 900	-9 947	-484 128	
Indexation 2017 - indice B					1,0256
Ajustement FC4n 2017 - en € courants					-496 522

En 2017, le nombre d'heures gagnées s'élèvent à 9 947 heures soit 484 128 € (en valeur 2013). Après indexation, l'impact total sur 2017 s'élève à 496 522 € courants.

Calcul de l'ajustement FC4n au titre de l'exercice 2018

Valorisation ajustement FC 4 - Impact vitesse commerciale - priorisation des feux 2018

	Vitesse com.			Fourchette		Modif FC4
	Réalisé Km/h	Contrat Km/h	Var. en %	contrat -2% Km/h	contrat +2% Km/h	
Liane 1	16,08	15,44	4,15%	15,13	15,75	Oui fourch. haute
Liane 2	15,15	17,44	-13,13%	17,09	17,79	Oui fourch. basse
Liane 3	19,25	20,28	-5,08%	19,87	20,69	Oui fourch. basse
Liane 4	17,81	17,37	2,53%	17,02	17,72	Oui fourch. haute
Liane 5	17,09	17,67	-3,28%	17,32	18,02	Oui fourch. basse
Liane 6	14,74	N.A.	0,00%			Non
Liane 7	21,92	24,87	-11,86%	24,37	25,37	Oui fourch. basse
Liane 8	20,72	21,19	-2,22%	20,77	21,61	Oui fourch. basse
Liane 9	14,76	13,03	13,28%	12,77	13,29	Oui fourch. haute
Liane 10	18,99	17,98	5,62%	17,62	18,34	Oui fourch. haute
Liane 11	19,8	19,39	2,11%	19,00	19,78	Oui fourch. haute
Liane 12	N.A.	17,67	0,00%	17,32	18,02	Non
Liane 15	15,8	15,93	-0,82%	15,61	16,25	Non
Liane 16	15,64	13,45	16,28%	13,18	13,72	Oui fourch. haute
Liane 29	18,64	18,39	1,36%	18,02	18,76	Non
Total lignes concernées par des travaux d'aménagement						

Sources: RAD pour les vitesses commerciales par ligne, reporting TM5 pour les Km commerciaux réalisés ligne par ligne.

Hyp. Coût horaire retenu (annexe 30) - 2018 **47,84 €**

Calcul des heures "gagnées" ou "perdus" - 2018

Nb de Km	Nb d'heures de conduite nécessaires				Valorisation en €
	Réalisé	Vit. com. Réalisée Nb d'heures	Vit. com. (fourchette) Nb d'heures	Contrat Ecart à valoriser	
1 030 722	64 100	65 448	-1 348	-64 495	
405 745	26 782	23 740	3 042	145 535	
1 141 216	59 284	57 421	1 863	89 112	
1 042 257	58 521	58 827	-306	-14 634	
1 306 162	76 428	75 428	1 000	47 850	
301 744	0	0	0,00	0	
922 781	42 098	37 861	4 236	202 681	
432 215	20 860	20 813	46	2 220	
757 315	51 309	56 981	-5 673	-271 403	
1 416 885	74 612	77 258	-2 646	-126 599	
1 228 371	62 039	62 109	-70	-3 332	
0	0	0	0,00	0	
1 194 329	0	0	0	0	
475 245	30 387	34 641	-4 255	-203 571	
0	0	0	0,00	0	
11 654 987	566 418	570 528	-4 110	-196 636	
Indexation 2018 - indice B					1,0415
Ajustement FC4n 2018 - en € courants					-204 788

En 2018, le nombre d'heures gagnées s'élèvent à 4 110 heures soit 196 636 € (en valeur 2013). Après indexation, l'impact total sur 2018 s'élève à 204 788 € courants.

Calcul de l'ajustement FC4n au titre de l'exercice 2019

Valorisation ajustement FC 4 - Impact vitesse commerciale - priorisation des feux 2019

	Vitesse com.			Fourchette		Modif FC4
	Réalisé Km/h	Contrat Km/h	Var. en %	contrat -2% Km/h	contrat +2% Km/h	
Liane 1	15,72	15,44	1,81%	15,13	15,75	Non
Liane 2	15,22	17,44	-12,73%	17,09	17,79	Oui fourch. basse
Liane 3	19,09	20,28	-5,87%	19,87	20,69	Oui fourch. basse
Liane 4	18,23	17,37	4,95%	17,02	17,72	Oui fourch. haute
Liane 5	17,19	17,67	-2,72%	17,32	18,02	Oui fourch. basse
Liane 6	15,13	N.A.	0,00%			Non
Liane 7	21,38	24,87	-14,03%	24,37	25,37	Oui fourch. basse
Liane 8	20,69	21,19	-2,36%	20,77	21,61	Oui fourch. basse
Liane 9	15,01	13,03	15,20%	12,77	13,29	Oui fourch. haute
Liane 10	18,6	17,98	3,45%	17,62	18,34	Oui fourch. haute
Liane 11	19,62	19,39	1,19%	19,00	19,78	Non
Liane 12	N.A.	17,67	0,00%	17,32	18,02	Non
Liane 15	16,17	15,93	1,51%	15,61	16,25	Non
Liane 16	16,05	13,45	19,33%	13,18	13,72	Oui fourch. haute
Liane 29	18,94	18,39	2,99%	18,02	18,76	Oui fourch. haute

Total lignes concernées par des travaux d'aménagement

Sources: RAD pour les vitesses commerciales par ligne, reporting TM5 pour les Km commerciaux réalisés ligne par ligne.

Hyp. Coût horaire retenu (annexe 30) - 2019 **48,37 €**

Calcul des heures "gagnées" ou "perdus" - 2019

Nb de Km	Nb d'heures de conduite nécessaires				Valorisation en €
	Réalisé	Vit. com. Réalisée Nb d'heures	Vit. com. Contrat (fourchette) Nb d'heures	Ecart à valoriser	
	1 099 567	0	0	0	0
	389 616	25 599	22 796	2 803	135 570
	1 141 057	59 772	57 413	2 359	114 114
	1 041 188	57 114	58 766	-1 652	-79 931
	1 271 004	73 939	73 398	541	26 148
	290 796	0	0	0	0
	938 445	43 894	38 504	5 389	260 700
	418 761	20 240	20 166	74	3 593
	782 859	52 156	58 903	-6 747	-326 384
	1 305 204	70 172	71 169	-996	-48 196
	1 276 036	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
	1 216 362	0	0	0	0
	570 171	35 525	41 561	-6 036	-291 974
	480 517	25 370	25 617	-246	-11 920
	12 221 583	463 781	468 293	-4 513	-218 280

Indexation 2019 - indice B 1,0301

Ajustement FC4n 2019 - en € courants -224 857

En 2019, le nombre d'heures gagnées s'élèvent à 4 513 heures soit 218 280 € (en valeur 2013). Après indexation, l'impact total sur 2019 s'élève à 224 857 € courants.

Calcul de l'ajustement FC4n au titre de l'exercice 2021

Valorisation ajustement FC 4 - Impact vitesse commerciale - priorisation des feux 2021

	Vitesse com.			Fourchette		Modif FC4
	Réalisé Km/h	Contrat Km/h	Var. en %	contrat -2% Km/h	contrat +2% Km/h	
Liane 1	15,69	15,44	1,62%	15,13	15,75	Non
Liane 2	18,99	17,44	8,89%	17,09	17,79	Oui fourch. haute
Liane 3	19,15	20,28	-5,57%	19,87	20,69	Oui fourch. basse
Liane 4	18,18	17,37	4,66%	17,02	17,72	Oui fourch. haute
Liane 5	15,84	17,67	-10,36%	17,32	18,02	Oui fourch. basse
Liane 6						Non
Liane 7	21,7	24,87	-12,75%	24,37	25,37	Oui fourch. basse
Liane 8	20,81	21,19	-1,79%	20,77	21,61	Non
Liane 9	15,45	13,03	18,57%	12,77	13,29	Oui fourch. haute
Liane 10	17,4	17,98	-3,23%	17,62	18,34	Oui fourch. basse
Liane 11	19,82	19,39	2,22%	19,00	19,78	Oui fourch. haute
Liane 12	16,38	17,67	-7,30%	17,32	18,02	Oui fourch. basse
Liane 15	15,96	15,93	0,19%	15,61	16,25	Non
Liane 16	16,67	13,45	23,94%	13,18	13,72	Oui fourch. haute
Liane 29	18,87	18,39	2,61%	18,02	18,76	Oui fourch. haute

Total lignes concernées par des travaux d'aménagement

Sources: RAD pour les vitesses commerciales par ligne, reporting TM5 pour les Km commerciaux réalisés ligne par ligne.

Hyp. Coût horaire retenu (annexe 30) - 2021 **47,77 €**

Calcul des heures "gagnées" ou "perdus" - 2021

Nb de Km	Nb d'heures de conduite pr offre réelle				Valorisation en €
	Réalisé	avec Vitesse Réalisée Nb d'heures	avec Vitesse Contrat +/-2% Nb d'heures	Ecart Nb d'heures	
	1 026 935	0	0	0,00	0
	762 265	40 140	42 851	-2 711	-129 472
	1 135 441	59 292	57 131	2 161	103 230
	1 094 495	60 203	61 775	-1 572	-75 085
	599 613	37 854	34 626	3 228	154 185
	0	0	0	0,00	0
	927 196	42 728	38 043	4 685	223 804
	429 598	0	0	0,00	0
	780 214	50 499	58 704	-8 205	-391 921
	979 242	56 278	55 574	704	33 625
	1 272 860	64 221	64 358	-137	-6 545
	290 048	17 707	16 750	958	45 748
	1 229 136	0	0	0	0
	1 106 768	66 393	80 674	-14 281	-682 170
	308 463	16 347	16 445	-98	-4 671
	11 942 275	511 663	526 931	-15 267	-729 272

Indexation 2021 - indice B 1,0449

Ajustement FC4n 2021 - en € courants -762 045

Au final, en 2021, le nombre d'heures gagnées s'élèvent à 15 267 heures soit 729 272 € (en valeur 2013). Après indexation, l'impact total sur 2021 s'élève à 762 045 € courants.

Calcul de l'ajustement FC4n au titre de l'exercice 2022

Valorisation ajustement FC 4 - comparaison des vitesses commerciales - 2022

	Vitesse com.			Fourchette		Modif FC4
	Réalisé Km/h	Contrat Km/h	Var. en %	contrat -2% Km/h	contrat +2% Km/h	
Liane 1	15,46	15,44	0,13%	15,13	15,75	Non
Liane 2	19,02	17,44	9,06%	17,09	17,79	Oui fourch. haute
Liane 3	18,88	20,28	-6,90%	19,87	20,69	Oui fourch. basse
Liane 4	18,08	17,37	4,09%	17,02	17,72	Oui fourch. haute
Liane 5	16,22	17,67	-8,21%	17,32	18,02	Oui fourch. basse
Liane 11	19,42	19,39	0,15%	19,00	19,78	Non
Liane 12	16,46	17,67	-6,85%	17,32	18,02	Oui fourch. basse
Liane 15	15,56	15,93	-2,32%	15,61	16,25	Oui fourch. basse
Liane 16	16,58	13,45	23,27%	13,18	13,72	Oui fourch. haute
Ligne 20	16,58	16,38	1,22%	16,05	16,71	Non
Ligne 37	24,87	29,65	-16,12%	29,06	30,24	Oui fourch. basse
Ligne 84	N.D	N.D				Non
Ligne 87	20,03	22,53	-11,10%	22,08	22,98	Oui fourch. basse

A - Total sélection lignes impactées par les travaux Bus express

Ligne 7	21,32	24,87	-14,27%	24,37	25,37	Oui fourch. basse
Ligne 8	20,51	21,19	-3,21%	20,77	21,61	Oui fourch. basse
Ligne 9	15,43	13,03	18,42%	12,77	13,29	Oui fourch. haute
Ligne 10	16,95	17,98	-5,73%	17,62	18,34	Oui fourch. basse
Ligne 29	18,89	18,39	2,72%	18,02	18,76	Oui fourch. haute

B - Total Autres lignes impactées par les travaux Priorité Feu

Total A + B

Hyp. Coût horaire retenu (annexe 30) - 2021 **48,17**

Nb de Km Réalisé	Nb d'heures de conduite nécessaires			Valorisation en €
	Vitesse com. Nb d'heures	r/Vitesse com. Nb d'heures	Fourc Ecart à valoriser	
1 046 150	0	0	0,00	0
759 805	39 948	42 713	-2 765	-133 183
1 207 397	63 951	60 751	3 200	154 132
1 079 494	59 707	60 928	-1 222	-58 861
597 575	36 842	34 509	2 333	112 384
1 265 958	0	0	0	0
287 855	17 488	16 623	865	41 671
1 216 108	78 156	77 899	257	12 395
1 088 410	65 646	79 336	-13 690	-659 447
261 129	0	0	0	0
269 085	10 820	9 261	1 559	75 100
34 567	0	0	0	0
124 654	6 223	5 646	578	27 825

A - Total sélection lignes impactées par les travaux Bus express

933 441	43 782	38 299	5 484	264 146
449 508	21 917	21 646	270	13 025
814 385	52 779	61 275	-8 496	-409 249
956 113	56 408	54 262	2 146	103 379
260 888	13 811	13 908	-97	-4 689

B - Total Autres lignes impactées par les travaux Priorité Feu

Total A + B

12 652 523	567 478	577 055	-9 578	-461 371
------------	---------	---------	--------	----------

Sources: RAD pour les vitesses commerciales par ligne, reporting TM5 pour les Km commerciaux réalisés ligne par ligne.

coeff indexation B : 1,12252
Montant en € courant **-517 898**

Enfin, en 2022, le nombre d'heures gagnées s'élèvent à 9 578 heures soit 461 371 € (en valeur 2013). Après indexation, l'impact total sur 2022 s'élève à 517 898 € courants.