

**AVENANT N°11**

Entre les soussignés :

**BORDEAUX METROPOLE**, établissement public de coopération intercommunale, Autorité Organisatrice de la Mobilité, dont le siège est situé Esplanade Charles de Gaulle 33045 Bordeaux cedex, représentée par son Président Monsieur Alain Anziani, agissant en cette qualité, en exécution d'une délibération n°2022- ..... en date du ....., reçue à la Préfecture de la Gironde le .....

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

**ET**

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

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

**Bordeaux Métropole et le Délégataire ensemble dénommés, "les Parties".**

## PREAMBULE

Par délibération n°2014/0595, en date du 31 octobre 2014, le Conseil de Communauté a approuvé le choix de la société Keolis pour assurer la gestion des transports publics urbains de personnes. Ce contrat a été signé le 19 novembre 2014, pour une durée de huit (8) ans à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015.

La société dédiée, Keolis Bordeaux Métropole, est devenue titulaire de la Convention de Délégation de Service Public des transports urbains de la Métropole.

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

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

- **L'avenant n°1 approuvé par délibération n°2016 - 387 en date du 8 juillet 2016 et signé le 20 juillet 2016**, prenant en compte les impacts techniques et financiers du décalage d'exploitation des extensions des lignes de tramway de la phase III et des dysfonctionnements liés aux nouvelles infrastructures,
- **L'avenant n°2 approuvé par délibération n° 2016 - 751 en date du 16 décembre 2016 et signé le 9 janvier 2017**, avec pour objet la mise à jour de la convention, la prise en compte de l'évolution de la tarification liée aux amendes et l'information préalable sur certains dossiers à traiter dans l'avenant n°3,
- **L'avenant n°3 approuvé par délibération n°2017 - 412 en date du 7 juillet 2017 et signé le 20 juillet 2017**, prenant en compte des évolutions annoncées au contrat initial mais non évaluées financièrement (travaux de la ligne D, extension de la ligne C vers Blanquefort, périmètre et calendrier de l'exploitation des parcs relais, périmètre du système d'information), des évolutions annoncées dans les avenants précédents (mise en service du dépôt provisoire de Bastide Niel, changement de marque du réseau, dysfonctionnements des infrastructures et de la signalisation ferroviaire de la Phase III) ainsi que d'autres évolutions du service (périmètre des contrats publicitaires, du service de locations de vélos V<sup>3</sup> notamment).
- **L'avenant n°4 approuvé par délibération n°2017 - 761 en date du 22 décembre 2017 et signé le 26 janvier 2018** avec pour objet d'adapter les modalités de remplacement des autobus sinistrés prévues au contrat.
- **L'avenant n°5 approuvé par délibération n°2018 - 363 en date du 6 juillet 2018 et signé le 25 juillet 2018** prenant en compte les décalages de la mise en service de la ligne C et D du tramway, l'évolution du calendrier d'exploitation des parcs relais, les dysfonctionnements des infrastructures et de la signalisation ferroviaire de la Phase III, les évolutions légales et réglementaires, l'impact des réunions sectorielles et autre adaptations du réseau, l'évolution de l'exploitation des locaux vélos, l'acquisition et la mise en service de vélos à assistance électrique, les ajustements liés à la publicité à caractère commercial, la révision des engagements des recettes suite aux mesures sur la circulation automobile, les adaptations relatives au système de location des distributeurs de monnaie.
- **L'avenant n°6 approuvé par délibération n°2019-412 en date du 12 juillet 2019 et signé le 24 juillet 2019**, prenant en compte d'une part, les adaptations nécessaires du réseau suite aux réunions sectorielles, à l'extension de la ligne C sur Villenave-d'Ornon, à l'injection de rames supplémentaires, à l'intégration de nouvelles lignes de bus et la validation des aspects financiers liés à la mise en service des vélos électriques ; d'autre part, les dysfonctionnements des infrastructures et

de la signalisation ferroviaire de la Phase III, la remise en gestion d'équipements, la mise en service des nouveaux supports billettiques, et certaines mises à jour de la convention et annexes.

- **L'avenant n°7 approuvé par délibération n° 2020/99 en date du 14 février 2020 et signé le 16 mars 2020**, prenant en compte les évolutions de l'offre de transports liées notamment à mise à jour du réseau de bus lié à la ligne D et les réunions sectorielles 2019, la fourniture en électricité verte pour l'alimentation du tramway et en biogaz pour les bus, les équipements et décalage de mise en service pour les lignes Bassens-Campus et Bus à niveau de service performant (B.N.S.P.), les dysfonctionnements de la Signalisation Ferroviaire de la phase III pour l'année 2019, l'exploitation des locaux vélos sur le pôle intermodal de Pessac Alouette, le transfert de gestion au Délégué de l'information numérique aux arrêts.
- **L'avenant n°8 approuvé par délibération n°2021/160 en date du 18 mars 2021 et signé le 08 juin 2021** avec pour objet d'adapter les modalités exceptionnelles de reversement des recettes de l'année 2021 par le Délégué au Délégué prévues au contrat initial, pour prendre en compte les incidences de la crise sanitaire liée à la pandémie COVID-19 sur la fréquentation du réseau en 2020 et 2021 et les pertes de recettes associées, de traiter l'impact trésorerie lié à cette crise sanitaire en faveur du Délégué, de valider la pérennisation des taux de contrôles sur la période 2020-2022, conformément aux dispositions prévues dans l'avenant n°7 en son article II.12 qui prévoit une consolidation de ces taux.
- **L'avenant n°9 approuvé par délibération n°2021/415 en date du 9 juillet 2021 et signé le 21 septembre 2021** ayant pour objet la prise en compte des résultats de la commission conciliation sur le différend portant sur les modalités de substitution du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi et sur les conséquences du redressement URSSAF intervenu en 2018
- **L'avenant n°10 approuvé par délibération n°2021/416 en date du 9 juillet 2021 et signé le 04 octobre 2021** prenant en compte la consolidation des impacts du plan assurance sécurité, la révision des baux Porte de Bordeaux, les impacts des travaux liés à l'extension de la ligne A, la sécurisation et le gardiennage des dépôts et certains parc relais, les impacts d'expérimentation, les opérations d'expertise à mi vie des rames de tramway phase I et II, et de maintenance sécuritaire.

D'autre part, la convention a été modifiée également par quatre protocoles transactionnels :

- **Le protocole transactionnel n°1 approuvé par délibération n° 2016 - 275 en date du 27 mai 2016 et signé le 15 juin 2016**, pour la sécurisation et la modification provisoire des conditions d'exploitation de la desserte du quartier « Les Aubiers », ainsi que la fermeture partielle pour des raisons de sécurité de la halle du dépôt d'autobus de Lescure.
- **Le protocole transactionnel n°2 approuvé par délibération n° 2016 - 748 en date du 16 décembre 2016 et signé le 16 décembre 2016**, ayant pour objet la compensation des surcoûts liés à l'accueil de l'Euro 2016, des travaux de remplacements des rails APS sur le cours du XXX juillet et des prestations de maintenance du système APS non réalisées dans le cadre du marché passé par Bordeaux Métropole avec Alstom et donc confiées au Délégué.
- **Le protocole transactionnel n°3, approuvé par délibération n°2019/526 en date du 27 septembre 2019 et signé le 25 février 2020**, avait pour objet le règlement du différend concernant le partage des gains de productivité sur la période 2015 à 2018.
- **Le protocole transactionnel n°4, approuvé par délibération n°2021/415 en date du 9 juillet 2021 et signé le 21 septembre 2021**, ayant pour objet de mettre un terme au différend opposant le Délégué et le Délégué concernant les conséquences du redressement URSSAF intervenu en 2018 pour la remise gratuite d'une carte de service à ses salariés et la fin du Crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE) à compter du 01/01/2019.
- **Le protocole transactionnel n°5, approuvé par délibération n°2022-197 en date du 25 mars 2022** ayant pour objet la régularisation des impacts relatifs à l'incendie du parking Salinières.

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

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

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

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

**En termes d'impacts financiers, l'avenant n°11 génère un ajustement :**

- **Du forfait de charges de 4 828 037 €<sub>2013</sub>**
- **Des objectifs de recettes de (-) 103 006 €<sub>2013</sub>**

**En termes de fréquentation, l'avenant n°11 génère un ajustement de (-) 149 988 validations brutes et (-) 179 457 voyages comptables.**

L'ensemble de ces impacts a été justifié sur la base de pièces produites par le Délégué pour assurer l'exactitude des impacts identifiés et de la conformité des méthodes de calcul utilisées. Néanmoins, si des audits ultérieurs amènent à constater des anomalies, celles-ci seront régularisées dans les arrêtés des comptes correspondants.

### **Partie I - Les évolutions annoncées au contrat initial et/ou dans les avenants précédents**

**Article 1 - La mise en service du dépôt provisoire « Vaquier »**

**Article 2 – La prolongation de mise à disposition et d'occupation du dépôt Bastide Niel**

**Article 3 – Evolution du calendrier de l'exploitation du parc relais Stalingrad**

### **Partie II - Les évolutions d'offres et de patrimoine justifiant d'un ajustement financier et/ou technique du contrat**

**Article 4 – Les impacts techniques et financiers de la crise sanitaire liée à la pandémie COVID-19**

**Article 5 - Les évolutions d'offre de transports sur 2021-2022**

**Article 6– Les impacts relatifs à la mise en œuvre de la tarification solidaire**

**Article 7 - La prestation de gardiennage du parc relais « Arts et Métiers »**

**Article 8 – Accompagnement spécifique sur l'évolution du système informatique**

**Article 9 – Les évolutions liées au lancement de l'application M'Ticket**

**Article 10 – Les dysfonctionnements sur infrastructures, non imputables au délégataire**

### **Partie III : Les mises à jour d'articles de la convention et de certaines annexes**

**Article 11 - Le récapitulatif des impacts sur les forfaits de charges et engagements de référence**

**Article 12 - Les mises à jour des articles de la convention**

**Article 13 - Les mises à jour de certaines annexes**

**Article 1 - La mise en service du dépôt provisoire « Vaquier »**

Par application de l'article 6 de l'avenant n°10 – Mise en service prévisionnelle du dépôt provisoire « Vaquier » - et conformément à l'article 53.1 du contrat et du cas de révision prévu à cet effet, il convient d'intégrer les conséquences techniques et financières de l'exploitation de ce nouveau bien mis à disposition du Délégué : le dépôt provisoire « Vaquier », localisé à l'intersection de l'Avenue de Labarde et du 91 rue Jean Vaquier à Bordeaux. Cette mise à disposition s'explique par la nécessité de répondre aux besoins de capacité supplémentaire de remisage des autobus, dans l'attente de la livraison du 3<sup>ème</sup> dépôt de Floirac et la livraison du site de Lescure.

Ce site est composé des aménagements suivants :

- un espace de stationnement extérieur pour 34 autobus articulés alimentés au GNV (Gaz Naturel pour Véhicules),
- un espace de stationnement extérieur pour 34 véhicules légers,
- l'agencement de 200 m<sup>2</sup> de bureaux, vestiaires et de stockage,
- la réalisation de 100 m<sup>2</sup> d'atelier pour la petite maintenance,
- la réalisation d'un tunnel de lavage des bus,
- l'installation d'un compresseur de gaz et d'un réseau de distribution pour l'alimentation des bus au GNV,
- L'aménagement des voiries et des réseaux divers.

Dans le cadre de ces opérations d'aménagement, le Délégué a accompagné Bordeaux Métropole dans la phase études et exécution du projet, avec l'installation de certains équipements et la réalisation de petits travaux, dont le montant est estimé à 20 606 €<sub>2013</sub> pour 2021

Les biens investis par le Délégué, pour un montant de 22 978€<sub>2013</sub> en 2021, sont des biens de retour avec une valeur nette comptable nulle au 31/12/2022.

S'agissant de l'exploitation, les lignes affectées à ce nouveau dépôt sont les Lianes 4 et 35 qui seront exploitées sur le site de Vaquier uniquement en semaine, les services du week-end seront donc assurés depuis le dépôt du CEL afin d'optimiser les coûts d'exploitation.

Cette organisation implique une variation des unités d'œuvre suivantes :

- 53 042 kilomètres haut-le-pied supplémentaires
- 833 services agents supplémentaires
- 780 services agents d'encadrements supplémentaires par an

Soit un surcoût d'exploitation de 430 020€<sub>2013</sub> en 2022

S'agissant des opérations de maintenance, l'organisation nécessite un volume de 3,23 ETP supplémentaires de maintenance, soit un surcoût de maintenance de 138 441€<sub>2013</sub> en 2022

A ces éléments s'ajoutent d'autres charges supplémentaires liées à l'occupation du site pour un montant total de 98 731 €<sub>2013</sub> (consommation eau et électricité, nettoyage, assurance notamment).

Sur la base du mémoire et des pièces justificatives, transmises par le Délégué, ainsi que des contrôles effectués par les services de la Métropole, **le montant total de la mise en service du dépôt et de son exploitation est donc estimé à 710 776 €<sub>2013</sub> H.T.** sur 2021-2022, dont 43 584 €<sub>2013</sub> sur 2021 et 667 192 €<sub>2013</sub> sur 2022.

Les biens investis sont qualifiés de biens de retour et ont une valeur nette comptable nulle en fin de contrat.

## Article 2 – la prolongation de mise à disposition et d’occupation du site de Bastide Niel

Par application de l’article n°5 de l’avenant n°3, le dépôt provisoire de Bastide Niel situé Rive droite de Bordeaux – Quai de Queyries, a été mis à disposition du Délégué, à compter du 4 février 2017 jusqu’au 31 décembre 2021.

Dans ce cadre, l’exploitation du site a eu pour conséquences sur 2016-2021 :

- Des prestations et des investissements supplémentaires réalisés par le Délégué pour garantir l’ouverture du site dans les délais escomptés et la continuité de service
- La réorganisation de l’exploitation du réseau de bus avec un transfert de plusieurs lignes de bus de Lescure vers le dépôt du Lac ou de Bastide Niel
- Une réorganisation de l’activité de maintenance des véhicules impactés par ses transferts entre les dépôts et de la gestion d’un nouvel abri de maintenance sur Lescure
- Une réorganisation du stationnement du personnel de Tbm sur le parc situé Porte de Bordeaux

A cet effet, les impacts financiers liés ont été intégrés dans l’économie contractuelle sur la période 2016-2021 pour un montant total de 18 865 783 €<sub>2013</sub> dont 1 701 455 €<sub>2013</sub> relatifs aux dotations aux amortissements et frais financiers liés aux investissements opérés sur ce site.

Au 31 décembre 2021, des contraintes d’exploitation subsistent et nécessitent la prolongation d’occupation du site de Bastide Niel jusqu’au terme de la Délégation, le 31 décembre 2022.

D’une part, les travaux de restructuration du dépôt de Lescure ne sont pas terminés et la livraison du 3<sup>ème</sup> dépôt de bus situé à Floirac ne sera pas effective d’ici le terme de la Délégation.

D’autre part, les caractéristiques et les aménagements du dépôt provisoire Vaquier ne sont pas adaptés aux besoins d’exploitation et de maintenance actuellement pris en charge sur le site de Bastide Niel

Conformément à l’article 53.1 du contrat et du cas de révision prévu à cet effet, cette prolongation d’occupation nécessite une révision des conditions économiques et financières afin d’intégrer les impacts de l’année 2022 dans l’économie contractuelle.

Sur la base des pièces justificatives transmises par le Délégué sur la période 2017-2021, les montants financiers ont été ajustés pour l’année 2022 au regard des impacts techniques prévus en termes de :

- Moyens humains supplémentaires pour l’exploitation et la maintenance (services conducteurs, techniciens et agents de maîtrise, encadrement exploitation), pour un montant total de 2 801 703€<sub>2013</sub>
- Maintien de la navette spécifique de desserte du dépôt pour le personnel pour un montant total de 142 276€<sub>2013</sub>
- Prestation de gardiennage pour la sécurité du site pour un montant total de 90 188€<sub>2013</sub>
- Coût de fonctionnement des installations (station GNV, station gazole, machine à laver, portail, ponts de maintenance) pour un montant total de 35 054€<sub>2013</sub>
- Frais généraux (fluides, nettoyage, réseaux, informatique...) pour un montant total de 30 000 €<sub>2013</sub>
- Stationnement du personnel Tbm sur le parc situé « Porte de Bordeaux » pour un montant total de 91 736 €<sub>2013</sub>

**Pour l’année 2022, le montant total des charges relatives aux activités d’exploitation et de maintenance s’élève à 3 190 958 €<sub>2013</sub>. H.T**

### Article 3 – Evolution du calendrier de l'exploitation du parc relais Stalingrad

Par application de l'article n°3 de l'avenant n°5, l'économie contractuelle de l'annexe 30.1 a intégré une hypothèse de fermeture du parc relais Stalingrad au 31/12/2020. Or, l'exploitation de ce site est maintenue sur les années 2021 et 2022 au regard de l'avancée des travaux du projet Euratlantique.

Conformément à l'article 53.1 du contrat, il convient de prendre en compte les impacts techniques et financiers de cette prolongation, soit :

- Un montant cumulé de 164 484 €<sub>2013</sub>, soit 82 242€<sub>2013</sub> par an sur le forfait de charges
- Un montant cumulé de 100 551€<sub>2013</sub>, soit 50 275€<sub>2013</sub> par an sur les recettes tarifaires
- Un nombre de voyages comptables de 172 014 et de validations de 144 645.

### PARTIE II - Les évolutions d'offres justifiant d'un ajustement financier et/ou techniques du contrat

#### Article 4 – Les impacts techniques et financiers de la crise sanitaire liée à la pandémie COVID-19 sur 2020-2021

Dans le cadre de la crise liée à la pandémie de la COVID-19, au regard du décret n°2020-325 du 25 mars 2020 et l'ordonnance n°2020-346 du 27 mars 2020, le Délégrant a demandé au Déléataire d'assurer un service de transports adapté aux objectifs stratégiques de retardement et de maîtrise de la propagation du virus, avec la mise en place de plans de transports adaptés et plusieurs mesures sanitaires. Ces adaptations ont eu des incidences majeures sur l'offre de transports et les modalités d'exploitation, générant un bouleversement de l'économie contractuelle sur l'année 2020 qu'il convient de régulariser.

#### 4.1.– Les incidences financières liées à l'offre de transports et les services

Afin de répondre à la nécessité d'adapter l'offre aux conséquences de la situation sanitaire sur la fréquentation et les déplacements, il a été décidé de réduire le volume d'offre de transport mis en œuvre sur le réseau TBM à travers une succession de plans de transports adaptés sur l'année 2020. Cette diminution drastique s'observe particulièrement sur la 1ère période de confinement, soit du 16 mars au 3 juillet, avec une réduction de plus de 35% de l'offre de transport (et de (-) 50% du 16 mars au 31 mai) ; les autres périodes ayant une incidence moindre en termes d'offre kilométrique.

Au regard des données contractuelles et des données réelles de l'année 2020, il est constaté un écart de -14% sur le volume global d'offre commerciale, tel que décrit dans le tableau ci-dessous.

Kilomètres commerciaux - contrat - avenant 8 (hors PMR)	Prévu 2020 (Avenant 8)	Réel - 2020 (annexe 10 RAD)	Ecart Réel - Prév	Ecart %
<b>Total kilomètres commerciaux contractuels</b>	<b>32 519 557</b>	<b>27 929 501</b>	<b>- 4 590 056</b>	<b>-14,1%</b>
Tramway	8 087 938	6 579 391	- 1 508 547	-18,7%
Bus standard	7 648 756	5 935 277	- 1 713 480	-22,4%
Bus articulé	9 203 522	8 253 505	- 950 017	-10,3%
Bus gabarit réduit	1 161 876	804 959	- 356 917	-30,7%
Minibus	25 233	46 418	21 184	84,0%
Navette électrique	85 666	15 828	- 69 838	-81,5%
Affrètement	6 306 565	6 294 123	- 12 442	-0,2%

Conformément à l'article 53 de la convention, « en cas de modification significative du réseau et/ou du kilométrage commercial annuel de référence, en plus ou en moins », les Parties s'engagent à discuter des conditions d'une révision des conditions économiques et techniques. Par ailleurs, l'article 48.2.2 du contrat précise que « une modification du kilométrage commercial annuel de référence par mode de plus de 10%, en plus ou en moins, entraîne une renégociation du forfait de charges concerné dans les conditions prévues à l'article 53 du contrat ».

Au regard des constats d'écart sur l'offre kilométrique réalisée en 2020, une révision des conditions économiques du contrat est justifiée afin d'intégrer les conséquences financières de la crise sanitaire sur l'année 2020.

Pour établir les conditions de cette révision, au regard de la particularité de l'année 2020 en termes de variations d'offres et de conditions d'exploitation qui furent différentes selon les mois de l'année, il convient de distinguer les modalités de régularisation de ces différentes périodes au regard du cadre de « force majeure » et du cadre « nominal » défini au présent contrat.

S'agissant de la qualification de la situation, l'article 9.1 définit le cas de force majeure comme un « *évènement extérieur aux parties et indépendant de leur volonté, imprévisible, inévitable et irrésistible, rendant en conséquence impossible l'exécution totale ou partielle du présent contrat, malgré tous leurs efforts raisonnablement possibles.* »

Les conséquences financières résultant du cas de force majeure, telles que prévues dans le contrat, en termes de charges, relèvent de l'application de l'article 48.2.5 sur la prise en compte des pertes kilométriques qui dispose que « *en cas de non-réalisation de service, pour quelque cause que ce soit, et même en cas de force majeure, le forfait de charges fait l'objet d'une réfaction de charges calculée sur la base des kilomètres non faits par rapport à l'offre annuelle de référence et des coût unitaire de roulage, tels que définis en annexe 30* ».

La pandémie de la COVID-19 et ses implications sur l'année 2020 répondant à ces différents critères, les Parties ont convenu de régulariser les conséquences financières de cette crise sur cette base contractuelle pour la période de l'année répondant précisément à cette définition contractuelle, soit celle allant du 15 mars 2020 au 2 juillet 2020.

A compter du 3 juillet, le territoire national amorçait une nouvelle phase de gestion de la pandémie avec des périodes de déconfinement et de confinement. Pour autant, les incidences sur l'exploitation étaient moindres et les critères du cas de force majeure définis au contrat ne sont pas remplis : l'exécution de l'exploitation n'a pas été interrompue et les annonces gouvernementales levalaient le critère d'imprévisibilité. Par conséquent, il convient de traiter les incidences techniques et financières de la période allant du 3 juillet au 31 décembre au regard des dispositions générales du contrat et l'impact global de la pandémie sur l'année 2020.

Parmi celles-ci, il convient de citer l'article 48.2.2 du contrat sur la prise en compte des modifications d'offres qui dispose d'une part, que « *au-delà de 5% et jusqu'à 10%, en plus ou en moins, par rapport au kilométrage commercial de référence par mode de l'année considérée, le forfait de charges est ajusté, sur la base des coûts kilométriques de conduite et de roulage, tels que définis en annexe 30, et éventuellement des frais généraux.* »

D'autre part, qu' « *une modification du kilométrage commercial annuel de référence par mode de plus de 10%, en plus ou en moins, entraîne une renégociation du forfait de charges concerné dans les conditions prévues à l'article 53 du contrat.* »

Par conséquent, la valorisation financière de l'offre non réalisée doit s'effectuer dans le cadre prescrit par ces deux dispositions avec :

- L'application des coûts unitaire de roulage contractuel pour la phase allant du 16 mars au 3 juillet (article 48.2.5)
- L'application des coûts kilométriques de conduite et de roulage contractuels pour la phase allant du 3 juillet au 31 décembre (article 48.2.2).

Conformément à ce cadre contractuel, l'impact financier des adaptations d'offre des services bus et tramway génère une économie de charges évaluée à 7 011 K€, montant qu'il convient de restituer au Délégué.

A ces adaptations s'ajoutent celles mises en place pour :

- les autres services P+R, Bat3, V3 qui ont généré une économie de 778 K€ sur 2020, montant qu'il convient de restituer au Délégrant
- le service PMR qui a généré une économie de 137 K€ sur 2020, montant qu'il convient de restituer au Délégrant.

## **4.2 – Les incidences techniques et financières liées à l'organisation de l'exploitation**

Outre les adaptations d'offres, d'autres éléments ont été impactés par la situation sanitaire tels que la masse salariale, le coût de mise en œuvre des mesures sanitaires, les charges variables hors conduite. Afin de traiter l'ensemble des impacts financiers, il convient d'appliquer les dispositions relatives à :

- l'article 53.1 qui prévoit un cas de révision économique en cas de changement de législation ou de réglementation ;
- l'article 48.1 stipulant que l'objet du forfait de charges versé au Délégataire est le financement des missions qui lui sont confiées.

Par suite, les économies réalisées sur les charges de personnel et autres charges sont totalement intégrées à la refaction du forfait de charges, dans la mesure où elles correspondent à des dépenses que le délégataire n'a pas eu à acquitter et où les économies réalisées correspondent, en partie, au cas défini aux deux derniers alinéas de l'article 53.1 sur les modifications législatives.

### *4.2.1- Les incidences sur la masse salariale du Délégataire*

Le décret n°2020-325 du 25 mars 2020 et l'ordonnance °2020-346 du 27 mars 2020 ont permis aux entreprises telle que Keolis Bordeaux Métropole de recourir au dispositif d'activité partielle en augmentant l'indemnité versée au salarié et celle versée aux entreprises. Le taux horaire de l'allocation d'activité partielle qui était auparavant forfaitaire est devenu proportionnel à la rémunération des salariés s'élevant à 70% de la rémunération horaire brute. Pour chaque salarié en chômage partiel, le Délégataire a donc économisé la totalité de la masse salariale chargée puisqu'il ne versait pas de salaire et que l'indemnité qu'il versait à la place lui était remboursée par l'Etat.

Pour la période du 12 mars au 30 juin, KBM a déclaré 1862 salariés en activité partielle et leur a versé une « indemnité d'activité partielle » égale à 70% du montant de salaire brut, non soumise à cotisations sociales patronales ni versement mobilité. Etant donné que, sur la période de mars à juin, les kilomètres non réalisés ont été valorisés sur une base de coût contractuel, hors masse salariale, le Délégataire doit restituer au Délégrant l'ensemble des économies sur l'activité partielle sur la même période.

A ce titre, l'ensemble des pièces justificatives nécessaires ont été transmis et contrôlés par le Délégrant. Le montant des économies au titre de l'activité partielle s'élève à 3 761 K€, montant qu'il convient de restituer au Délégrant. Les contrôles n'ont relevé aucune anomalie et les montants annoncés par KBM sont justifiés et validés.

Sur le dispositif de maintien de salaire en activité partielle, le Délégataire a signé avec les organisations représentatives du personnel un accord relatif à l'indemnisation de l'activité partielle aux termes duquel le Délégataire prend en charge une partie de la perte de salaire subie par les salariés du fait du recours au dispositif. Le Délégataire a donc versé aux salariés un complément égal à 10% de leur salaire brut pendant la période, ce complément ne supportant pas de charges sociales. Il a été convenu entre les Parties que le coût de cet accord serait partagé équitablement, soit un montant de 139K€, à compenser au Délégataire.

S'agissant des éléments variables de paie correspondant aux éléments de rémunération, autres que les salaires de base, qui n'ont pas été versés du fait de la réduction d'activité, un certain nombre de primes (les primes de panier, primes de dimanche, primes de travail de nuit ...) n'ont pas été versés pendant la période de mars à mai, du fait que les salariés n'ont pas travaillé dans les conditions devant donner droit à celles-ci. Après contrôle des pièces justificatives transmises, le montant des économies à restituer au Délégrant s'élève à 405 K€.

Concernant les absences maladie pour garde enfants, en application des dispositions du décret n°2020-227 du 9 mars 2020, l'Etat a donné la possibilité aux parents dont les enfants n'étaient plus accueillis à Bordeaux Métropole / Keolis Bordeaux Métropole - Avenant n°11

l'école la possibilité de bénéficier des indemnités journalières de sécurité sociale (IJSS) jusqu'au 30 avril. Pendant cette période, le salarié en arrêt maladie pour garde d'enfant a touché à la place de son salaire une indemnité IJSS, ainsi qu'un complément employeur lui permettant de disposer de 100% du salaire brut, l'employeur payant des cotisations sociales sur ce complément de salaire.

Par ailleurs, à compter de mi-mars, une dégradation de l'absentéisme pour maladie est également constatée. Les salariés concernés ont donc perçu une indemnité IJSS par la sécurité sociale (à la place de leur salaire), ainsi qu'un complément permettant de disposer de 100% du salaire brut.

Le Délégué doit restituer au Délégué les économies permises par le dispositif de garde d'enfants, ainsi que celui indemnisé par l'assurance maladie, dont le montant s'élève à 2 382 K€.

S'agissant des économies sur les intérimaires, le Délégué restitue au Délégué un montant de 715 K€ au titre de la baisse du volume de cet effectif durant la crise sanitaire.

S'agissant de l'offre sous-traitée, les économies de masse salariale réalisées par les différents sous-traitants ont été valorisées et justifiées pour un montant total de 777K€ qu'il convient de restituer au Délégué.

**En synthèse, sur la masse salariale, le montant total des économies à restituer au Délégué au titre de l'année 2020 s'élève, après contrôles, à 7 901 K€.**

#### *4.2.2- Les incidences sur les autres postes de charges fixes*

Il s'agit des économies de couts structures / couts fixes qui ne sont pas intégrées dans les restitutions de kilomètres commerciaux non réalisés et de masse salariale. Les économies ont été identifiées sur la base des variations des soldes comptables constatées entre le réalisé 2019 (considéré comme le niveau normatif de charges) et le réalisé 2020. **La valorisation financière s'élève à 1 215 K€, montant qu'il convient de restituer au Délégué.**

#### *4.2.3 – Les incidences des mesures sanitaires*

Considérant le changement de réglementation initié par l'article 6 du décret n°2020-293 du 23 mars 2020, tel qu'il avait été modifié en dernier lieu par le décret n°2020-400 du 5 avril 2020 avant abrogation, et telles qu'elles figurent aujourd'hui dans le décret n°2020-1310 du 29 octobre 2020, il convient de compenser au Délégué l'impact financier des mesures sanitaires mises en place pour respecter les obligations de désinfection des véhicules, la fourniture d'équipements de protection aux salariés, ou encore des dispositifs spécifiques d'informations des voyageurs.

**Pour l'année 2020, les surcoûts « sanitaires » s'élèvent à 2 878 K€, montant qu'il convient de compenser au Délégué.**

Sur la base des pièces justificatives et après contrôle du Délégué, pour l'année 2021-2022, les charges relatives à l'application des mesures sanitaires seront compensées par le Délégué délégué dans le cadre des arrêtés des comptes annuels correspondant.

### **4.3 – Récapitulatif des impacts sur le forfait de charges de l'exercice 2020**

A l'issue des contrôles menés et l'application du cadre contractuel énoncé, il résulte un montant total d'économies de charges arrêté par les parties à +14 M€ qui s'expliquent principalement par les économies de charges relatives aux réductions de l'offre de transports (+7,9M€), à la masse salariale (+7,9M€), aux charges fixes (+1,2M€). A ces économies ont été retraités les surcoûts sanitaires (-2,8M€).

IMPACT CRISE SANITAIRE 2020 - ECONOMIES ET SURCOÛTS		Montant K€ 2020
<b>Impact total - Adaptations d'offres</b>		<b>-7 926</b>
	Impact des adaptations d'offre des services TBM hors PMR	-7 011
	Impact des adaptations d'offre du service PMR	-778
	Impact des adaptations d'offre du service P+R, Bat3, V3	-137
<b>Impact total - Masse salariale</b>		<b>-7 901</b>
	Restitution des indemnités de chômage partiel et économies induites	-3 761
	Restitution indemnités journalières d'absence et charges afférentes	-2 382
	Restitution des économies des éléments variables de paie	-405
	Prise en charge de 50% du non maintien de salaire en activité partielle	139
	Intérimaires	-715
	Avoirs restitués en sous-traitance	-777
<b>Impact total - Economies de charges fixes</b>		<b>-1 215</b>
<b>Impact total - Surcoûts sanitaires</b>		<b>2 878</b>
	Nettoyage	1 451
	Consommation de gel, masques, gants et autres protections	797
	Marquage au sol stations	58
	Surcoûts informatique	41
	Gardiennage des sites fermés	41
	Information voyageurs	4
	Dépréciation des stocks	49
	Surcoûts sanitaires - affrétés	438
<b>Impact total - Crise sanitaire 2020</b>		<b>-14 164</b>

#### **4.4 Impacts sur le dispositif d'intéressement 2020-2021**

Les mesures d'adaptations d'offres et le contexte de crise sanitaire ont généré une perte de recettes totales de 27 M€, non imputables au Délégataire. A cela s'ajoutent des impacts majeurs sur la fréquentation et la réalisation d'actions en lien avec le plan qualité.

Au regard du contexte exceptionnel de cette année 2020, il est convenu entre les Parties de neutraliser intégralement le système d'intéressement pour l'année 2020.

S'agissant de l'année 2021, les Parties conviennent de neutraliser uniquement et partiellement le dispositif d'intéressement aux recettes tarifaires afin de tenir compte de l'impact des mesures prises sur les adaptations d'offres liées au contexte sanitaire qui a perduré dans une moindre mesure sur cette année 2021, soit un montant représentant 50% du malus constaté.

#### **Article 5 – Adaptations du réseau TBM suite aux réunions sectorielles 2021 et autres ajustements**

Le réseau métropolitain, mis en place au 1<sup>er</sup> janvier 2015, est décrit dans le contrat, en annexe 1 « Offre de service », sur la base du réseau approuvé par la délibération n° 2013/0329 du 31 mai 2013. Au titre de l'article 10.3 « Modifications d'offre » et de l'article 53.1 « Révision des conditions économiques » sur le cas de modifications significatives du réseau, cette offre de base a été modifiée par les avenants (n°3, 5, 6 et 7) afin d'y intégrer les résultats de ces réunions sectorielles.

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

Pour l'année 2021 et 2022, de nouvelles réunions sectorielles se sont déroulées afin d'apporter des

adaptations pour certaines lignes du réseau et/ou pour certains secteurs, permettant d'optimiser le réseau métropolitain. Ces adaptations du réseau, validées par les délibérations n° 2021-58 du 29 janvier 2021, n° 2021-418 du 9 juillet 2021 et n° 2021-547 du 23 septembre 2021, concernent entre autres :

- Les impacts du déplacement du terminus des « Aubiers » à « Cracovie » pour les lignes Corols 33 et 35, avec la location d'un local conducteur,
- Le renforcement partiel de la ligne 84 pour pallier les impacts des travaux BHNS sur la Lianes 3,
- L'amélioration de l'offre de la Lianes 9 du fait de la mise en œuvre des couloirs de bus avec une amélioration des fréquences et une extension du créneau horaire,
- Des renforts d'offre ou des modifications d'itinéraires sur plusieurs lignes du secteur rive droite (Lianes 7, ligne 67,80,63,45), du secteur Nord-Ouest (Lignes 37 et 76) et du secteur Sud (lignes 26, 34 et 8) ou du Campus (lignes 10, 31).

A celles-ci, s'ajoutent d'autres adaptations d'offre visant à une réduction de la fréquence de certaines lignes au regard du trafic et des besoins associés sur les lignes 12, 25, 42, 44 et 73, générant ainsi des économies de coûts.

Conformément à l'article 53.1 du contrat, il convient d'intégrer les impacts de ces modifications du réseau dans l'économie contractuelle.

**L'ensemble de ces adaptations génère un volume de kilomètres commerciaux supplémentaires de + 144 082 km sur la période 2021-2022. L'impact cumulé de ces adaptations de 2021 à 2022, sur le forfait de charges, est de + 558 844 €<sub>2013</sub> et de - 203 556 €<sub>2013</sub> en termes d'objectifs de recettes tarifaires**

**Pour la fréquentation, l'impact est de - 294 633 validations et de - 351 471 voyages comptables déclinés annuellement dans les tableaux ci-après.**

<b>Impacts financiers - Sectorielles 2021 et adaptations (€<sub>2013</sub> H.T)</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>Total</b>
Forfait de charges	166 337	392 507	558 844
Recettes tarifaires	-164 314	-39 242	-203 556
<b>Impacts fréquentation - Sectorielles 2021 et adaptations</b>			
Nombre de validations	-238 729	-55 904	-294 633
Nombre de voyages comptables	-285 317	-66 153	-351 471

## **Article 6 – La mise en œuvre de la tarification solidaire**

Conformément à l'article 46 du contrat, la tarification et les titres de transports du réseau sont ceux établis par le Délégué. Dans le cadre de la mise en place d'une tarification solidaire sur le réseau TBM, il a été décidé, par délibération n°2021-341 du conseil métropolitain du 9 juillet 2021, de permettre aux usagers éligibles au dispositif de bénéficier de cette nouvelle tarification pour la rentrée de septembre 2021. En outre, une clause spécifique de résiliation est autorisée pour permettre aux abonnés de basculer sur un abonnement de la gamme solidaire sans avoir à atteindre la fin de leur abonnement commercial. Enfin, il a été prévu de prolonger temporairement (5 mois) les contrats gratuits des bénéficiaires sociaux dont les droits sociaux s'arrêteraient entre mai 2021 et septembre 2021.

A cette fin, le Délégué a mis en place, en septembre 2021, un dispositif organisationnel exceptionnel afin d'assurer le lancement de cette gamme solidaire et procéder à la création des cartes TBM pour les nouveaux usagers solidaires ainsi que la résiliation des abonnements commerciaux classiques pour les ayants-droits. Ces actions se conjuguent avec celles relatives à la gestion des abonnements lors de la rentrée scolaire de chaque année, générant un surcroît d'activité pour le Délégué. Aussi, le délégué a mis en place des moyens humains complémentaires et réorganisé son activité commerciale sur cette période.

Le projet de tarification solidaire et ses implications techniques ne sont pas intégrés dans l'économie contractuelle. Compte tenu de l'impact organisationnel et financier de cette décision du Délégué, il

convient de compenser au Délégitaire les surcoûts engagés sur le mois de septembre 2021, étant précisé que la suite de la gestion de ce dispositif commercial s'intègre dans les missions nominales du Délégitaire et ne saurait faire l'objet d'une régularisation financière.

**L'impact financier relatif à ces renforts s'élève à 123 164€<sub>2013</sub> ou 131 154€<sub>2021</sub> et seront intégrés à l'arrêté des comptes de l'année 2021.**

#### **Article 7- La prestation de gardiennage du parc relais « Arts et Métiers »**

L'article 9.7 du contrat énonce que le Délégitaire assure en permanence et sans interruption la surveillance et la sécurité des ouvrages, locaux et installations délégués, étant précisé que toutes mesures nécessaires pour prévenir ou mettre fin à tout danger devra être prise dans les meilleurs délais.

Suite à un dysfonctionnement du dispositif d'alerte à incendie dans le parc relais « Arts et Métiers », l'alarme a été désactivée le 28 décembre 2021, sur décision du Délégitant pour cesser les nuisances journalières et nocturnes. Afin de maintenir le site ouvert au public et garantir la sécurité du biens et des usagers, le Délégitaire a mis en place un dispositif de gardiennage du site, dans l'attente du changement du système d'alerte à incendie par le Délégitant. Celui-ci repose sur l'affectation de deux agents de sécurité, de 8h à 19h, du lundi au dimanche.

Considérant que l'alternative de gardiennage résulte de la responsabilité du Délégitant quant à la mise à disposition d'un ouvrage sécurisé, **il convient de compenser au Délégitaire le montant correspondant à cette prestation de sécurité supplémentaire, qui s'élève, sur la base des pièces justificatives transmises par le Délégitaire, à 128 329€<sub>2013</sub>, en 2022.**

#### **Article 8 – Accompagnement sur l'évolution du système informatique industriel**

Dans le cadre de l'exploitation du service des transports, l'article 9.8.1 du contrat – Mission d'assistance et de conseil - stipule que « *le délégataire assure, conformément aux stipulations de l'annexe 16 du contrat, auprès du délégant, une mission d'assistance technique relative au fonctionnement du service, permettant à celui-ci de bénéficier de son savoir faire et de son expérience dans le domaine des transports. Ces prestations sont réalisées dans le cadre de la rémunération du délégataire* ».

A cet effet, le titre III de l'annexe 16 – Missions d'études d'assistance technique, d'expertise et d'expérimentation – précise le volume moyen d'ETP prévu à ces missions au regard du périmètre des projets initiaux (3 ETP d'ingénieur d'études). En outre, il prévoit que l'impact financier devra être évalué au cas par cas de sorte à garantir au délégataire le maintien de l'équilibre financier du contrat.

A ce titre, le Délégitaire assiste le Délégitant sur différents projets métropolitains dont Bordeaux Métropole assure la maîtrise d'ouvrage.

En termes de périmètre, plusieurs projets métropolitains ont été ajoutés au gré des enjeux et des besoins. Aussi, le délégataire a mobilisé des ressources supplémentaires pour répondre aux besoins d'accompagnement sur ces projets.

En termes de spécificités, plusieurs projets portent sur les systèmes d'information (SI) industriels. Jusqu'alors, le Délégitaire a assuré sa mission d'assistance technique par ses équipes opérationnelles, en sus de leurs activités récurrentes. Au regard de la complexité technique de certains sujets, l'organisation actuelle de l'équipe d'assistance mise en place par le délégataire ne permet plus de répondre aux besoins spécifiques de Bordeaux Métropole.

Aussi, le délégataire estime le besoin à 4 ETP pour l'accompagnement sur des items généralistes et à 1ETP pour l'accompagnement sur les SI industriels.

Après accord entre les parties, il est convenu d'intégrer dans l'économie contractuelle le surcoût généré par une prestation spécifique sur l'accompagnement des SI industriels, le délégant prenant à sa charge le besoin de moyens supplémentaires sur les autres thématiques.

**L'impact financier de cette prestation est estimé à 74 646 €<sub>2013</sub> pour le 1<sup>er</sup> semestre 2022, qu'il convient d'intégrer au forfait de charges dédié à la réalisation des missions d'assistance technique du délégataire.**

#### **Article 9 – Evolution liée au lancement de l'application M'Ticket**

Dans le cadre de la nouvelle billettique, acté par délibération n°2016-415 du conseil métropolitain du 23 septembre 2016, une application numérique a été développée afin de permettre aux usagers des tramways, bus et navettes fluviales de TBM d'acheter des titres de transports dématérialisés « M'Ticket » et de valider leur trajet grâce à leur smartphone. Il s'agit de l'application TBM « Witick », lancée le 30 avril 2019.

Le « M'Ticket » est décliné en 1,2,10 voyages et 1 ou 7 jours. Son fonctionnement consiste à télécharger cette application sur son téléphone, de procéder à son inscription puis à l'achat de titres dématérialisés et de valider son titre directement depuis ce dernier, à chaque montée dans le bus ou le tramway. En cas de contrôle, l'utilisateur doit présenter son « QR code » généré à chaque validation. Au-delà de l'aspect écologique, limitant l'usage de papier et plastiques, l'application affiche plusieurs avantages : moins d'attente aux bornes, pas de perte de ticket et un moyen d'accès aux titres de transport plus intuitif pour les touristes.

La mise en place de cette application fait l'objet d'un contrat de service, signé le 7 février 2019 entre le Délégataire et un prestataire numérique, pour une durée initiale de 2 ans avec tacite reconduction par année, sans pouvoir excéder le 31 décembre 2022. La rémunération est de 4,5% du montant H.T des transactions réalisées sur cette application.

Afin de limiter le coût de cette prestation et garantir son indépendance, le Délégataire a proposé une solution alternative que Bordeaux Métropole n'a pas souhaité développer au regard des enjeux à venir sur les applications numériques de transports et notamment le futur MaaS (Mobility as a Service).

Si le projet de la nouvelle billettique a été prévu dans l'offre de transport, telle que mentionné à l'article II.2 de l'annexe 32 du contrat, l'économie contractuelle n'intègre pas ce poste de charges. Compte tenu de l'impact financier de la mise en œuvre de ce nouvel outil numérique et de la prolongation du contrat de prestations jusqu'au 31/12/2022, il convient de prendre en compte les surcoûts liés sur la période 2021-2022, conformément aux dispositions de l'article 53.1 du contrat.

La méthode de calcul de ce surcoût consiste à constater le montant de la rémunération due au prestataire numérique, fonction du nombre de transactions, et de déduire le montant des économies générées par une moindre consommation des billets sans contact pour Bordeaux Métropole, tout en tenant compte des dispositions de l'article 9 de l'avenant n°6.

Après accord entre les parties, il est décidé un partage des surcoûts constatés sur cette période, à hauteur de 50%, respectivement pour le Délégant et le Délégataire. Cet impact financier sera régularisé à chaque arrêté des comptes annuels, sur la base des pièces justificatives des montants réellement identifiés.

#### **Article 10 – Dysfonctionnements sur des infrastructures non imputables au délégataire**

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.

Néanmoins, deux zones restent néanmoins critiques et nécessiteront des interventions jusqu'à la fin du contrat. A ce titre, il convient de compenser au Délégataire, dans le cadre des arrêtés des comptes annuels 2021-2022,

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.

### PARTIE III - Les mises à jour d'articles de la convention et de certaines annexes

#### Article 11 - Le récapitulatif des impacts sur le forfait de charges et engagements de référence

Au regard des différents thèmes décrits précédemment, les impacts de l'avenant n°11 sur le forfait de charges annuel de référence et sur les engagements du Délégitaire se déclinent selon les tableaux récapitulatifs ci-dessous et s'expliquent principalement par l'impact de la prolongation d'occupation du dépôt Bastide Niel.

En termes de forfait de charges contractuel, l'impact cumulé de l'avenant n°11 s'élève à donc à **4 828 037** €<sub>2013</sub> sur la période 2020 à 2022.

Rappel (Article 48.1 et Annexe 30.1)	2021	2022	Total
<b>Forfaits de charges de référence : base Avenant n°10</b>	<b>228 786 901</b>	<b>225 326 938</b>	<b>454 113 839</b>
Ajustements en € H.T. valeur 2013 suite avenant n°11			
Mise en service du dépôt provisoire Vaquier	43 584	667 192	710 776
Prolongation d'occupation du site Bastide Niel		3 190 958	3 190 958
Prolongation d'exploitation du parc relais Stalingrad	82 242	82 242	164 484
Réunions sectorielles 2021	166 337	392 507	558 844
Prestation de gardiennage du parc relais Arts et Métiers		128 329	128 329
Accompagnement sur l'évolution du SI industriel		74 646	74 646
<b>Total des ajustements</b>	<b>292 163</b>	<b>4 535 874</b>	<b>4 828 037</b>
<b>Nouveau forfait de charges de référence : base Avenant n°11</b>	<b>229 079 064</b>	<b>229 862 812</b>	<b>458 941 876</b>

En termes d'engagements sur les recettes tarifaires, l'impact sur la base de calcul de référence des intéressements s'élève à **(-) 103 005** €<sub>2013</sub> sur la période 2020 à 2022, du fait de l'impact des adaptations d'offres issues des réunions sectorielles.

L'impact cumulé des évolutions contractuelles, tout avenants et protocoles confondus, depuis 2015, s'élève à **+ 80,25** M€<sub>2013</sub> soit **+ 4,76** % du forfait de charges initial de référence, tel que détaillé en suivant.

		Cumul en € <sub>2013</sub>
<b>Forfait de charges de référence</b>		<b>1 687 322 795</b>
<b>Total des impacts des avenants</b>		<b>77 090 294</b>
Avenants 1 à 11	Avenant n°1	285 610
	Avenant n°2	0
	Avenant n°3	33 198 993
	Avenant n°4	0
	Avenant n°5	2 097 293
	Avenant n°6	16 058 900
	Avenant n°7	13 262 031
	Avenant n°8	942 386
	Avenant n°9	0
	Avenant n°10	6 417 044
	Avenant n°11	4 828 037
<b>Total des impacts des protocoles</b>		<b>3 165 479</b>
Protocoles 1 à 5	Protocole 1	802 974
	Protocole 2	1 851 457
	Protocole 3	-288 296
	Protocole 4	arrêté des comptes
	Protocole 5	799 344
<b>Total des impacts financiers liées aux évolutions contractuelles</b>		<b>80 255 773</b>
<b>Part relative des impacts financiers sur le forfait de charges de référence</b>		<b>4,76%</b>

## Article 12 - Les mises à jour de certaines annexes

### 12.1 - Annexe 5.1 : Plan Pluriannuel d'Investissements du Déléguataire

L'annexe est mise à jour et figure en annexe A du présent avenant,

### 12.2 – Annexe 9.3 – Règlement public d'usage du service VCUB

L'annexe 9.3 – Règlement public d'usage du service VCUB est mise à jour et figure en Annexe B du présent avenant

### 12.3 – Annexe 31 et 32 – Règles de facturation des prestations réalisées pour la société dédiée par sa société-mère / Documents exposants les principes comptables

L'annexe 31 est mise à jour et figure en Annexe C du présent avenant

L'annexe 32 est mise à jour et figure en Annexe D du présent avenant

### 12.3 - Annexe 30 : Compte d'Exploitation Prévisionnel

L'annexe est mise à jour et figure en Annexe E du présent avenant.

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

Fait à Bordeaux, en quatre exemplaires originaux, le .....2022.

**Pour Bordeaux Métropole :**  
Le Président,

**Pour la société Keolis Bordeaux Métropole :**  
Le Président,

M. Alain Anziani

M. Frédéric Baverez

## ANNEXES DE L'AVENANT N°11

**Annexe A** : Annexe 5.1 : Plan Pluriannuel d'Investissements du Déléataire

**Annexe B** : Annexe 9.3 – Règlement public d'usage du service VCUB

**Annexe C** : Annexe 31 : Règles de facturation des prestations réalisées pour la société dédiée par sa société-mère

**Annexe D** : Annexe 32 – Documents exposant les principes comptables

**Annexe E** : Annexe 30 : Compte d'Exploitation Prévisionnel