

Nombre de membres élus au Bureau : 47	Membres en fonction : 47	Membres présents : 34	Absent(s) excusé(s) : 10	Absent(s) : 3	Pouvoir(s) : 2
---------------------------------------	--------------------------	-----------------------	--------------------------	---------------	----------------

Date de convocation : 24 novembre 2015

Vote(s) pour : 36
Vote(s) contre : 0
Abstention(s) : 0

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU BUREAU

Séance du Lundi 30 novembre 2015,

Sous la présidence de Monsieur Jean-Luc BOHL, Président de la Communauté d'Agglomération de Metz Métropole, Maire de Montigny-lès-Metz.

Secrétaire de séance : Hélène KISSEL.

Point n°2015-11-30-BD-9 :

Avenant n°6 à la convention de Délégation de Service Public pour l'exploitation du transport urbain de voyageurs et du transport des personnes à mobilité réduite passée entre Metz Métropole et la SAEML TAMM.

Rapporteur : Monsieur Pierre MUEL

Le Bureau,
Les Commissions entendues,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU la délibération du Conseil de Communauté du 28 avril 2014 portant délégation du Conseil au Bureau,

VU la convention de Délégation de Service Public, en date du 15 décembre 2011, relative à l'exploitation du transport urbain de voyageurs et du transport des personnes à mobilité réduite, passée entre la Communauté d'Agglomération de Metz Métropole et la SAEML TAMM,

VU l'arrêté préfectoral du 24 juillet 2013 constatant l'établissement, à compter du 1^{er} janvier 2014, d'un Périmètre de Transports Urbains sur l'ensemble du territoire de Metz Métropole, Etablissement Public de Coopération Intercommunale issu de la fusion de la Communauté d'Agglomération de Metz Métropole et de la Communauté de Communes du Val Saint-Pierre,

VU la délibération du Bureau du 4 novembre 2013 intégrant des lignes régulières des Transports Interurbains de Moselle dans le réseau urbain de l'Agglomération,

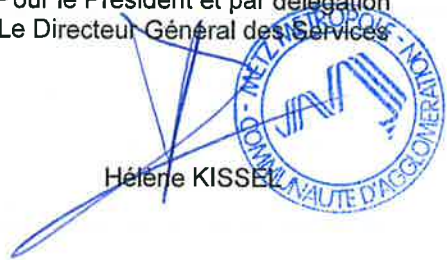
VU le projet d'avenant n° 6 à la convention de Délégation de Service Public relative à l'exploitation du réseau urbain de transport des voyageurs liant Metz Métropole à la SAEML TAMM,

VU les stipulations de l'avenant n° 6, dont un exemplaire est joint à la présente délibération, qui prévoit :

- le recalage des objectifs de validations pour tenir compte des évolutions du réseau et des conditions d'exploitation demandées par l'Autorité organisatrice avec effet cliquet ;
- la création d'un système de bonus/malus complémentaire lié aux performances de validations pour inciter le délégataire et l'assistant technique à atteindre les niveaux initiaux de validations ou sanctionner leurs moindres performances ;
- la détermination précise, sur toute la durée contractuelle, des niveaux de productivité interne à hauteur de 9 M€, en cours de réalisation au sein de l'entreprise, et externe pour 6 M€, par la mise en œuvre du 3^{ème} appel à projets, ainsi que leurs conditions d'évaluation.

AUTORISE Monsieur le Président ou son représentant à finaliser et à signer l'avenant n° 6 modifiant sur ces bases la convention de Délégation de Service Public passée entre Metz Métropole et la SAEML TAMM.

Pour extrait conforme
Metz, le 1 décembre 2015
Pour le Président et par délégation
Le Directeur Général des Services



Hélène KISSEL

**DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION
DE SERVICES DE TRANSPORT PUBLIC URBAIN ET DU
TRANSPORT DES PERSONNES À MOBILITE RÉDUITE DE LA
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION METZ MÉTROPOLE EN
RÉGIE INTÉRESSÉE**

AVENANT N° 6

ENTRE

La Communauté d'Agglomération de Metz Métropole (METZ MÉTROPOLE),
représentée par son Président, Monsieur Jean-Luc BOHL,
dûment habilité par délibération du Bureau en date du 30 novembre 2015,

Ci-après désignée « *l'Autorité Organisatrice* », d'une part

ET

La société des Transports de l'Agglomération de Metz Métropole (TAMM),
SAEML au capital de 2 millions d'euros,
dont le siège social est situé 10 rue des intendants Joba, à METZ,
immatriculée au RCS de METZ sous le no 538 567 793
représentée par son Directeur Général, Monsieur Franck DUVAL,
dûment habilité à signer les avenants conformément à l'article 20 des statuts de la société,

Ci-après dénommée « *le Déléataire* »

Ensemble dénommés « *Les parties* »

IL A ÉTÉ PRÉCÉDEMMENT RAPPELÉ :

Les Parties ont signé en date du 15 décembre 2011 une convention de délégation de service public pour la gestion et l'exploitation des transports publics urbains sur le périmètre des transports urbains de Metz Métropole (ci-après désignée « *la Convention de DSP* »).

Depuis le début de l'exécution contractuelle, différentes circonstances extérieures aux parties ont impacté l'économie du contrat, nécessitant des ajustements contractuels.

La prise en compte complète de ces événements impose d'assurer le maintien de l'équilibre contractuel de la délégation confiée à TAMM, dans le respect de l'esprit de l'offre initiale de Keolis notamment sur les objectifs de validations, de performances et de productivité d'une part et du contrat de DSP aux risques et périls signé entre les parties d'autre part.

De même, dans ce contexte, il est indispensable, pour l'Autorité organisatrice, de parvenir à maîtriser le budget annexe Transports pour tendre vers un équilibre des dépenses et des recettes tout en optimisant le service apporté.

Les parties ont donc choisi de faire application des dispositions contractuelles permettant l'adaptation et la revoyure contractuelle pour ouvrir des négociations sur l'ensemble des éléments ayant impacté l'exploitation depuis l'entrée en vigueur du contrat.

La négociation s'est déroulée en présence de Keolis, actionnaire minoritaire et conseil de la SAEML en vertu d'une convention d'assistance technique conclue entre la société et TAMM le 21 décembre 2011.

DANS CE CONTEXTE AINSI RAPPELÉ, LES PARTIES ONT ARRÊTÉ CE QUI SUIT :

Article 1^{er} : VALIDATIONS

Le compte d'exploitation prévisionnel du contrat de délégation de service public, notamment la rémunération R1 attendue, est basée sur un objectif de validations sur lequel s'est engagé TAMM lors de la conclusion contractuelle, modifié par les avenants subséquents. La rémunération réelle R1 versée au délégataire est en revanche fondée sur les validations réelles.

Les validations réelles s'entendent comme le total des validations BHNS, Bus et TPMR.

Dans l'analyse de la rémunération de la partie variable de la rémunération R1, il conviendra d'analyser les écarts entre l'objectif de validations et les validations réelles : en global Bus et BHNS d'une part et TPMR d'autre part.

Le détail de la rémunération figure en Annexe 5.

1.1 Les parties prenant acte des différents éléments qui ont pu impacter l'exploitation depuis l'origine ont choisi de substituer aux engagements initiaux les nouveaux niveaux de validations en annexe 1 au présent avenant.

Les critères retenus pour modifier les engagements initiaux sont notamment les suivants :

- Ajustement du niveau d'engagement de validations en fonction de la fréquentation réelle de 2011,
- Modification de l'offre de transport par rapport au cahier des charges,
- Effet hausse tarifaire sur la fréquentation en raison d'application d'augmentations tarifaires supérieures à l'inflation (application d'une élasticité aux prix).

Par ailleurs, il est expressément convenu entre les Parties qu'une nouvelle pente de progression sera appliquée au nouvel objectif de validations à compter du 1^{er} janvier 2018.

Ce nouvel objectif de validations intègre un complément de validations à hauteur de 590 000 validations.

L'intégration du complément de validations mentionné au précédent alinéa est subordonnée aux conditions préalables suivantes :

- la réalisation par Metz Métropole des aménagements de voirie tels que mentionnés à l'article 3.2 du présent avenant ;

- l'évolution de l'offre pouvant viser notamment à atteindre une fréquence moyenne de 12 minutes sur les lianes L1 à L5, induisant une augmentation du Dn (Dn étant la composante de R1 définie au contrat initial et présenté en annexe 5). Toutefois, cette augmentation ne pourra excéder le montant des gains de productivité mentionnés à l'article 3.2. et détaillé annuellement dans l'annexe 5.

Il est expressément convenu entre les Parties que ce complément de validations ne sera en totalité effectif qu'à compter du moment où les aménagements auront été réalisés et que :

- ✓ **soit** l'offre aura évoluée par exemple lorsque la fréquence des lianes L1 à L5 aura atteint une fréquence moyenne de 12 minutes
- ✓ **soit** le montant des gains de productivité précités aura été utilisé pour financer une hausse de Dn.

En cas de non réalisation des conditions préalables susmentionnées, le complément d'objectif de validations est supprimé du nouvel objectif fixé, dans des proportions à évaluer entre les parties.

En cas de réalisation partielle des conditions préalables susmentionnées, les Parties se rencontrent afin de définir d'un commun accord et de bonne foi la proportion dans laquelle le complément d'objectif de validations doit être conservé dans le nouvel objectif de validations.

Deux niveaux de validations sont établis comme suit :

- niveaux d'engagements de validations initiaux réajustés des données de validations réelles de 2011 : ligne 2 du tableau joint en annexe 1;

Appelés dans la suite de cet avenant « **objectifs réajustés** »

- niveaux d'engagements de validations recalés en fonction des données de validations réelles de 2011 et des évènements intervenus depuis 2011 : ligne 5 du tableau joint en annexe 1.

Appelés dans la suite de cet avenant « **objectifs recalés** »

1.2. En cas de dépassement des objectifs recalés pour l'année N, l'objectif recalé en vigueur sur les années suivantes sera calculé à partir de ce nouveau point de départ auquel seront appliqués les taux de progression des objectifs recalés (ligne 56 du tableau de l'annexe 1).

Dans ce cas, ce dépassement donnera lieu à une mise à jour de l'annexe 1, sans autre négociation. Ce mécanisme est appelé « **effet cliquet** ».

En revanche, aucune modification sur l'objectif recalé des années suivantes n'aura lieu si les validations réelles de l'année N sont inférieures à celles des objectifs recalés de cette année.

Le mécanisme de l'effet cliquet est illustré par l'exemple suivant :

En Année N+1, les validations dépassent l'objectif recalé. A compter de N+2 et jusqu'à la fin de la DSP, l'objectif de validations est recalculé selon l'effet cliquet, c'est-à-dire en appliquant à compter de N+2 les taux de progression annuels à la valeur réelle de validations N+1 et ce jusqu'à la fin de la DSP.

	Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Année N+4	... Fin DSP
objectif recalé	100 000	108 000	118 000	127 000	134 000	140 000
variation objectif n vs n-1		8,00%	9,26%	7,63%	5,51%	4,48%
validations réelles	98 000	110 000				
nouvel objectif recalé (intégrant l'effet "cliquet")	100 000	110 000	120 185	129 352	136 481	142 593
variation objectif n vs n-1		10,00%	9,26%	7,63%	5,51%	4,48%

1.3 Les objectifs recalés de 2015 seront modifiés pour tenir compte des validations réelles de 2015. Les objectifs recalés des années suivantes seront recalculés à partir de ce nouveau point de départ auquel seront appliqués les taux de progression des objectifs recalés (ligne 6 du tableau de l'annexe 1). Cette modification donnera lieu à une mise à jour de l'annexe 1, sans autre négociation.

Cette disposition induit que, pour l'année 2015, la rémunération contractuelle R1, calculée avec les validations réelles, sera strictement égale à la rémunération R1 théorique calculée avec les objectifs recalés.

Article 2 : Rémunération liée aux validations

2.1. Dans le cas où les validations annuelles réelles dépasseraient les objectifs réajustés de l'année concernée tels que prévus à l'article 1^{er}, TAMM conservera 100% de l'excédent considéré, l'excédent se définissant comme la différence entre le montant perçu au titre de la rémunération contractuelle R1 calculée avec les validations réelles, et le montant théorique que TAMM aurait perçu avec les objectifs réajustés.

Dans cette hypothèse, TAMM s'engage à reverser à Keolis, conseil de la société délégataire, titulaire d'une convention d'assistance technique, 15% de cet excédent, dans la limite annuelle de 100 000 € HT.

Par ailleurs, TAMM percevra également 20% de la différence entre le montant théorique que TAMM aurait perçu avec les objectifs réajustés et le montant théorique que TAMM aurait perçu avec les

objectifs recalés au titre de la rémunération contractuelle R1. Sur cette différence, Keolis ne bénéficie d'aucun reversement.

2.2. Dans le cas où les validations réelles seraient supérieures aux objectifs recalés tels que visés à l'article 1^{er} mais inférieures aux objectifs réajustés, TAMM percevra 20% de la différence entre le montant perçu au titre de la rémunération contractuelle R1 calculée avec les validations réelles, et le montant théorique que TAMM aurait perçu avec les objectifs recalés.

Dans cette hypothèse, Keolis ne bénéficie d'aucun reversement.

2.3. Dans le cas où les validations annuelles réelles seraient inférieures aux objectifs recalés de l'année concernée tels que prévus à l'article 1^{er}, TAMM verra la part variable de sa rémunération forfaitaire R1 amputée à 100% de l'insuffisance de validations, l'insuffisance se définissant comme la différence entre le montant perçu au titre de la rémunération contractuelle R1 calculée avec les validations réelles, et le montant théorique que TAMM aurait perçu avec les objectifs recalés.

Enfin, TAMM s'engage à modifier le contrat d'assistance technique signé avec Keolis, pour prévoir qu'en cas de validations réelles inférieures aux objectifs recalés, la société prestataire verra sa part variable de l'assistance technique amputée d'une somme équivalente à 15 %, limitée annuellement à 100 000 € HT, du montant de l'insuffisance de validations définie à l'alinéa précédent.

TAMM se porte fort de l'accord express de Keolis sur cette modalité de rémunération qui devra prendre effet au 1^{er} janvier 2016. La convention d'assistance technique modifiée en ce sens sera annexée à la convention de DSP.

Article 3 : Gains de productivité et CICE

En application de l'article 4.18.3 du contrat, il était prévu que la maîtrise croissante du service par TAMM, son expérience, le développement des outils, des avancées technologiques, généreraient des gains progressifs de productivité, à partir de 2018.

L'article 5 de l'avenant 2 a modifié cet engagement en le portant à 15 099 982€.

Les parties ont donc convenu d'abroger l'article 5 de l'avenant 2 et de préciser les gains de productivité attendus sur toute la durée contractuelle, dans les conditions suivantes :

3.1 La part de productivité liée à l'amélioration de la gestion interne des Tamm, fixée à 9.301.165 € à compter de 2018 prend en compte les gains de productivité internes déjà réalisés, à hauteur de 3.669.270 € (détails des gains en annexe 2), étant précisé que les gains complémentaires à obtenir au terme de la productivité non conditionnée s'élèvent à 5 631 895 € et devront être acquis sur la période contractuelle à compter du 1^{er} janvier 2019.

L'engagement de productivité liée à l'amélioration de la gestion interne de Tamm se fonde sur l'application du coefficient PR_n de l'article 4.18.3 du contrat modifié selon les modalités suivante :

Article 4.17.3 :		
Exercices		Valeurs de PR_n
2012		0
2013		0
2014		0
2015		0
2016		0
2017		0
2018		0
2019		0,00934
2020		0,01868
2021		0,02802
2022		0,03740
2023		0,04674

Par ailleurs, en cas de changement de PTU, les parties conviennent de se rencontrer pour évaluer de bonne foi l'impact de cette modification sur l'engagement PR_n.

3.2 Les gains de productivité complémentaires, conditionnés à la réalisation, par Metz Métropole, des travaux d'aménagement de voirie (3^{ème} appel à projets annexé), sont fixés à un montant de 5.979.640 €. Les parties apprécieront ensemble l'opportunité des travaux envisagés et les gains potentiels qui pourraient en découler en tenant compte des possibilités techniques, financières et politiques réalistes de Metz Métropole, sur la base de critères objectifs, précis et non discutables.

L'impact de ces gains sur les dépenses contractuelles (Dn) figure en annexe 5. Toutefois, conformément à l'article 1.1, ces gains pourront être réintégrés dans les dépenses Dn pour financer des mesures permettant notamment et par exemple d'atteindre une fréquence moyenne de 12 minutes sur les lignes L1 à L5.

Il est précisé entre les parties qui l'acceptent que seule, la réalisation des aménagements prévus génère l'engagement de TMM sur les gains escomptés sans que ne puisse être opposée la réalité des gains obtenus.

En cas de non réalisation des investissements conditionnant la productivité, les parties réajustent le terme Dn de manière à tenir compte des gains de productivité non réalisés.

Cette régularisation est intégrée dans le calcul du décompte du solde annuel du terme Dn dans les conditions visées à l'article 4.19.3.

Dans le cas où les gains de productivité réalisés grâce aux aménagements de voirie précités excèderaient la productivité conditionnelle fixée dans l'annexe 5, l'excédent bénéficiera exclusivement à parts égales entre Metz Métropole et TMM, étant cependant précisé que la part acquise à l'Autorité organisatrice viendra en déduction du Dn et ne sera pas affectée à une amélioration de l'offre de services.

Les parties conviennent qu'elles pourront faire appel à un cabinet spécialisé, pour les accompagner dans la démarche de fixation des aménagements à réaliser, dans la limite du troisième appel à projets, et dans la détermination des gains escomptés.

3.3 Enfin, à compter de 2015, TMM s'engage à reverser le montant du CICE à Metz Métropole dans les conditions définies à l'article 14. Metz Métropole s'engage à consacrer un montant équivalent au CICE reversé à la réalisation des aménagements de voirie susmentionnés (3^{ème} appel à projets).

Article 4 : Assistance technique

L'article 2.20.2.1 du contrat de DSP prévoit que le Délégué apportera à l'Autorité délégante une assistance courante correspondant à l'expérience et au savoir-faire à la bonne marche et à l'amélioration du réseau et à l'amélioration constante du service.

Conformément au contrat d'assistance technique figurant en annexe 1.2.2 du contrat de DSP, Keolis, acteur reconnu dans le domaine du transport public et accord minoritaire, met à disposition de la SAEML TAMM du personnel qualifié et compétent dans ce domaine.

Conformément à la convention de détachement du personnel conclue entre Keolis et TAMM, cette prestation est facturée avec des frais de gestion de 14%.

TAMM s'engage à modifier la convention pour prévoir l'abandon par Keolis de ce pourcentage de rémunération, à compter du 1er novembre 2015.

TAMM se porte fort de l'accord exprès de Keolis sur cette modalité de rémunération. La convention d'assistance technique modifiée en ce sens sera annexée à la convention de DSP.

L'impact de ce gain sur les dépenses contractuelles (Dn) figure en annexe 5.

Article 5 : Sous-traitance et contrats conclus avec des tiers.

En application de l'article 3.10 de la convention, dans le respect des dispositions nationales et communautaires, TAMM peut sous-traiter jusqu'à 33 % des km totaux et conclure des conventions de prestations de services avec des tiers.

Dans ce contexte, la société a conclu des conventions d'affrètement, des conventions de gardiennage des parcs relais et de prestations de gestion de la relation client. Ces contrats ont fait l'objet de renouvellements par tacite reconduction.

En accord avec l'Autorité organisatrice, TAMM s'engage à remettre en concurrence, dans le respect de la réglementation applicable aux SAEML, tous les contrats d'affrètement et de prestations de service susmentionnés en dénonçant les contrats au terme de leur reconduction en cours, avec respect du préavis contractuellement prévu.

Article 6 : Centre de maintenance JOBA

L'article 3.9.2. du contrat de DSP prévoit la mise à disposition de TAMM, pour exploitation, l'ensemble immobilier composant le centre de maintenance JOBA.

Il est apparu que la réalisation du local de préparation des peintures et des solvants nécessaires pour l'entretien de la carrosserie des bus ne répondait pas aux exigences posées par la réglementation en vigueur.

Les parties conviennent que les travaux de mise en conformité du local de préparation des peintures et des solvants incombent à Metz Métropole en sa qualité de propriétaire de l'immeuble.

Ils devront être réalisés dans des délais en adéquation avec les besoins du délégataire et en tout état de cause avant le 1^{er} juin 2016.

Article 7 : Remplacement des bus sinistrés

Conformément à l'article 3.4.6 du contrat, les parties conviennent de traiter les bus sinistrés de la façon suivante :

- Conservation des primes d'assurance par le délégataire
- Achat des véhicules de remplacement par le biais du terme C3 sous déduction des franchises et indemnités d'assurance dès acquisition du véhicule de remplacement.

TAMM s'engage à se rapprocher de Metz Métropole, avant toute acquisition d'un véhicule de remplacement pour évoquer, ensemble, les caractéristiques de l'investissement à pratiquer, dans le cadre de la gestion globale du parc de véhicules et des besoins de la DSP tels qu'ils ont été conjointement arrêtés par les parties.

Les parties arrêteront, d'un commun accord, les modalités pratiques de ce mécanisme.

Article 8 : Programme d'investissement du matériel roulant

Le contrat de DSP comporte, en annexe 3.4.6, un programme pluri annuel d'investissement, dont la partie 1 concerne les matériels de transport, amendé par l'article 8 et annexe 6 de l'avenant n°2 du 13 juin 2013. Cette partie du programme est impactée par les modifications intervenues depuis dans l'offre de transport et, subsidiairement, par le remplacement avant terme normal de véhicules sinistrés.

En conséquence, l'annexe 3.4.6 du contrat de DSP - partie 1 « Matériel de transport » est modifiée, comme détaillé à l'annexe 4 du présent avenant.

Metz Métropole confirmera chaque investissement par OS comme le prévoit le contrat.

Article 9 : Mode de financement des bus, biens de catégorie A

En application des articles 3.4.3 et 3.4.4, l'acquisition, le renouvellement ou le remplacement d'un bus L'article 4.14 prévoit que le Délégué perçoit une rémunération C3 pour compenser les coûts d'investissement liés au renouvellement du parc de véhicules. L'article 5.4 de l'avenant 1 précise le renouvellement du parc de véhicules est financé par crédit-bail.

Pour les investissements réalisés à compter du 1er janvier 2015, le mode de financement du matériel roulant s'effectue par emprunt dont les loyers et frais annexes sont répercutés à l'euro/l'euro à Metz Métropole par TAMM.

L'annexe 3.4.7 de la DSP relative au financement de la composante C3 sera modifiée dès que le taux de financement sera arrêté.

Article 10 : Viabilité hivernale des LHNS

L'article 2.12. du contrat de DSP met à la charge du délégataire une obligation de résultat de viabilité hivernale sur les voies constituant le site propre du BHNS.

Metz Métropole réaffirme sa volonté que cette obligation soit assurée par le Délégué de telle sorte, qu'en cas de difficultés climatiques, le fonctionnement du service soit garanti, dans de parfaites conditions de sécurité humaine et matérielle, dans la limite de l'article 2.6 de la convention « Continuité du service public ».

Cependant, pour permettre à TAMM d'en prendre la mesure après mise à disposition des sites propres, Metz Métropole s'est jusqu'à présent substitué au délégataire pour l'accomplissement de cette tâche.

En conséquence, les parties ont convenu que le délégataire prendra toutes mesures pour couvrir cette prestation pouvant, au choix, faire appel, dans le respect de la réglementation applicable, à des prestataires compétents en la matière, participer à un groupement d'achat avec Metz Métropole ou une autre collectivité locale ayant ces mêmes obligations sur le domaine public, ou tout autre

moyen qui lui paraîtra pertinent de telle façon que le dispositif soit opérationnel au plus tard le 1er octobre 2016, pour la saison hivernale 2016-2017.

Pour la saison en cours 2015-2016, Metz Métropole assurera le déneigement des sites propres du BHNS en réduisant toutefois les moyens mis en œuvre de telle sorte que les frais engagés à ce titre soient raisonnables. En compensation, Metz Métropole facturera à TAMM la somme forfaitaire de 143 544 € HT, par facture établie au plus tard le 30 avril 2016.

Ce forfait ne pourra être analysé comme étant un minimum ou un maximum du niveau d'engagement de TAMM à cet égard.

En toutes hypothèses, la viabilité hivernale des quais des stations du BHNS et des cheminements d'accès demeure intégralement à la charge de Metz Métropole.

Article 11 : Consommations énergétiques

L'article 4.6.2.de la DSP prévoit qu'au titre des charges de la DSP que doit assumer le Délégué figurent les dépenses énergétiques.

Les parties ont convenu de préciser ce point.

11.1 Consommations énergétiques stations METTIS

Les stations du BHNS dispose d'une alimentation électrique unique qui alimente indifféremment les matériels techniques directement liés à l'exploitation du réseau de transport (billettique, information des voyageurs, sonorisation, vidéosurveillance...) et l'éclairage des quais et des abris et de leurs abords.

Metz Métropole reconnaît que l'éclairage des panneaux publicitaires DECAUX inclus dans le mobilier urbain des stations METTIS ou implantés sur les stations METTIS et celui des luminaires des stations et des candélabres ne servent pas directement ou exclusivement la délégation de service public et restent à la charge de l'Autorité Organisatrice.

Les parties prennent acte de ce que, compte tenu de l'impossibilité technique de réseaux électriques séparés alimentant lesdits équipements susvisés, TAMM supporte en direct l'ensemble du coût de consommation énergétique correspondant.

En conséquence, il est convenu que, à compter de 2016, Metz Métropole prendra en charge annuellement une participation forfaitaire de 30 000 € HT couvrant consommations et quotes-parts d'abonnements. Elle s'en libèrera par paiement d'une facture présentée par TAMM au plus tard le 31 mars de l'année N+1 au titre de l'année N et pour la première fois le 31 mars 2017 pour l'année 2016.

Le montant de cette participation forfaitaire sera actualisé en fonction du prix du kWh facturé à TAMM et pour la première fois, le cas échéant, en 2018 au titre de 2017, sur justification de l'actualisation.

11.2. Consommations énergétiques afférentes aux parcs relais P +R

Conformément à l'article 2.16 du contrat de DSP, le Délégué assumera les frais d'abonnement et consommations énergétiques afférentes aux parcs relais P+R, dès achèvement des travaux de séparation des réseaux entre la voirie et l'alimentation des P+R, exploités par TAMM.

Article 12 : Frais SEPA

L'OS n°15, repris dans l'avenant n°3, introduisait des dépenses supplémentaires au titre de la réforme « SEPA », estimées à 60 000 euros par an en valeur euros 2011.

Les parties se sont accordées pour considérer, sur la base des données réelles de 2014 et 2015, que l'impact réel est de 50 000 euros valeur 2015

L'impact sur les dépenses contractuelles Dn est donc corrigé et figure en annexe 5.

Article 13 : Autres charges

13.1 Les parties reconnaissent que les investissements réalisés par TAMM au sein du Centre de maintenance Joba en application des articles 3.9.2.3. et 3.9.2.5. de la convention de DSP sont des charges de la délégation qui ont été couverts par la rémunération R1 visée à l'article 4.11 de la DSP, versée au titre des exercices sociaux considérés.

13.2 Les parties reconnaissent que les améliorations faites sur le SAEIV relèvent de l'article 2.18.4 et à ce titre couvertes par la rémunération R1, versée au titre des exercices sociaux considérés.

Article 14 – Reversement du CICE

Dans le cadre des discussions menées, les parties sont convenues de reverser le CICE à Metz Métropole laquelle s'engage à investir un montant au moins équivalent dans les aménagements de voirie évoqués à l'article 3.2 du présent avenant.

Aussi, ont elles décidé qu'à compter de l'année 2015, le montant annuel du CICE ayant vocation à être versé à TAMM serait pris en compte dans les échanges financiers entre Autorité organisatrice et régisseur intéressé. Il diminuera, à due concurrence du montant acquis, la rémunération R1 due à TAMM en application de l'article 4.11 du contrat de DSP (R1), au titre de son année de comptabilisation dans les comptes de la SAEML.

En cas de disparition ou de modification significative du mécanisme du CICE, les présentes dispositions s'appliqueront à tout dispositif futur qui remplacerait, le cas échéant, le CICE.

Article 15 - Régularisation des ordres de service émis par l'autorité délégante

Les différents ordres de services émis par l'Autorité Délégante au Délégitaire depuis l'avenant 5 figurent en Annexe 6 du présent Avenant.

Ils concernent notamment :

- **les renforcements pour les dessertes évènementielles de 2015 :**

Afin de répondre à un besoin de déplacement de la population de Metz Métropole lors des évènements suivants :

- Fête de la musique le dimanche 21 juin 2015

- Feu d'artifice (Plan d'eau Metz) lors de la Fête nationale le mardi 14 juillet 2015
- Feu d'artifice (Parc Seille) lors de la Fête de la Mirabelle le samedi 29 Août 2015
- Fête agricole de plein air « Terres de JIM » du 11 au 13 septembre 2015
- Foire internationale de Metz du 25/09/2015 au 05/10/2015
- Ouverture exceptionnelle des commerces et présence des marchés de Noël les dimanches 6, 13 et 20 décembre 2015.

Metz Métropole en tant qu'Autorité Organisatrice demande à son Délégué, conformément à l'article 2.5 du contrat de délégation de service public susnommé de mettre en place les dispositifs suivants :

- Le 21 juin 2015 : renforcement de la fréquence de la ligne Mettis A qui est exceptionnellement portée à 15 minutes de 18 h à 0 h 30, renforcement de 2 départs complémentaires sur les lignes FLEXO à 21 h 30 et à 0 h 30 et mise en place de bus articulés en lieu et place de bus standards sur la ligne L3.
- Le 14 juillet 2015 : renforcement avant et après le feu d'artifice sur les lignes METTIS incluant un dernier départ à 0 h 30 et renforcement des lignes FLEXO à 23 h 30 avec ajout d'un articulé par demi-ligne
- Le 29 août 2015 : renforcement avant et après le feu d'artifice sur les lignes METTIS et renforcement pour assurer la liaison Pompidou-République puis en renfort sur les lignes FLEXO à 23 h 30
- Le 13 septembre 2015 : mise en place d'une déviation « tiroir » sur la ligne L2 et circulation en bus articulés en lieu et place de bus standards avec renforcement de la fréquence (environ 30 minutes le matin et 15 minutes l'après-midi)
- Les 27 septembre et 4 octobre 2015 : doublement de la fréquence sur Mettis B de 13 h à 20 h
- Les 6, 13 et 20 décembre 2015 : doublement de la fréquence de Mettis A de 13 h à 19 h, circulation en bus articulés en lieu et place de bus standards sur les lignes L2, L3 et L5 et circulation de la navette Actisud en midibus.

Le montant de cette prestation est de : 27 148.09 € HT (valeur 2011) sur l'année 2015.

- **les modifications des dessertes des lignes suivantes à compter du 31/08/2015 :**
 - o modification de la desserte de la ligne L2 dont le terminus est ramené à l'arrêt « Ferry » et dont la fréquence est portée de 12-17 minutes à 10-15 minutes

- Création d'une navette N82 à Marly en rabattement sur L2 : petite boucle dans Marly en heure de pointe et grande boucle en heures creuses et samedis
- Suppression de la ligne N92, modification de l'itinéraire de la ligne N91 pour fusionner les lignes N91 & N92 et modification horaires/fréquences sur lignes régulières et en TAD

Le montant de cette prestation est de : -7 045.11 € HT (valeur 2011) sur l'année 2015 et de - 25 614.88 € HT (valeur 2011) annuel sur les années 2016 à 2023.

- les renforcements complémentaires pour les dessertes événementielles de 2015 :

Afin de répondre à un besoin de déplacement de la population de Metz Métropole lors des évènements suivants :

- Match Derby FC METZ /ASNL le 18 septembre 2015
- Ouverture exceptionnelle des commerces et présence des marchés de Noël les dimanches 6, 13 et 20 décembre 2015

Metz Métropole en tant qu'Autorité Organisatrice demande à son Délégué, conformément à l'article 2.5 du contrat de délégation de service public susnommé de mettre en place les dispositifs suivants :

- Le 18 septembre 2015 : mise en place de 2 renforts Mettis en fin de match, l'un en direction de Woippy, l'autre en direction de Borny
- Les 6, 13 et 20 décembre 2015 : adaptation du départ de la navette Actisud en midibus facturée dans l'OS40 de 9 h 00 à 10 h 00

Le montant de cette prestation est de : 149.54 € HT (valeur 2011) sur l'année 2015

- la prolongation de l'amplitude de la navette N82 :

Afin de répondre à un besoin de déplacement de la population de Metz Métropole et pour assurer des correspondances plus tardives avec la liane L2:

Metz Métropole en tant qu'Autorité Organisatrice demande à son Délégué, conformément à l'article 2.5 du Contrat de Délégation de Service Public susnommé de mettre en place les dispositifs suivants :

- Prolongation de la navette N82 pour assurer 4 départs complémentaires après 18 h 44 les jours de semaine selon les fiches horaires jointes.

Le montant de cette prestation est de : 2 530.42 € HT (valeur 2011) sur l'année 2015 et de 12 772.60 € HT (valeur 2011) annuel sur les années 2016 à 2023.

Le détail du chiffrage de ces adaptations figure en annexe 6

L'effet total sur la durée du contrat est estimé à -79 955.29 euros HT valeur 2011.

Article 16 - Prise en charge par Metz Métropole du coût de l'abonnement de transport Le Met' pour certains élèves scolarisés en primaire.

Afin de traiter de manière égalitaire tous les enfants scolarisés au sein de l'agglomération, Metz Métropole a décidé de prendre en charge à compter de la rentrée 2015 le coût de l'abonnement Le Met' des enfants scolarisés en primaire au sein d'un regroupement pédagogique intracommunautaire et contraints à prendre le bus pour se rendre à l'école publique dont ils relèvent selon les règles de l'Éducation Nationale, ceci lorsque le trajet nécessite un changement de commune ou de hameau avec rupture de la continuité urbaine. Tout élève rattaché à une autre école sur demande spécifique des parents est exclu du bénéfice de ce dispositif.

La liste des élèves bénéficiant de cette gratuité sera arrêtée annuellement par Metz Métropole en liaison avec les communes concernées.

En application de cette décision, la SAEML TAMM délivrera les abonnements scolaires aux élèves répondant à ces critères et refacturera le coût de ces abonnements à Metz Métropole.

Article 17 – Portée de présentes

Les parties reconnaissent que le présent avenant représente l'intégralité de leur accord et que les autres articles du contrat et des avenants déjà conclus non visés par le présent avenant restent inchangés.

Fait à Metz

Le

Pour TAMM
Franck DUVAL
Directeur général

Pour METZ METROPOLE
Jean-Luc BOHL
Président

Liste des annexes

Annexe 1 : tableau des validations jusqu'en 2023

Annexe 2 : Détail des gains de productivité acquis au 31 décembre 2015

Annexe 3 : Liste des travaux de voirie 3ème appel à projets

Annexe 4 : Programme pluri annuel d'investissement en matériels de transport

Annexe 5 : Impact sur Dn des dispositions de l'avenant 6 et conséquences sur la rémunération R1

Annexe 6 : Modifications complémentaires OS 2015

ANNEXE 1 VALIDATIONS

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Objectifs de validations Avenant 5	14 073 148	14 890 716	18 837 883	20 689 770	21 769 354	22 209 023	22 496 867	22 778 486	23 062 259	23 334 184	23 609 011	23 862 067
Objectifs de validations Avenant 5 réajustés des données 2011 réelles	14 073 148	14 890 716	18 837 883	19 887 585	20 925 689	21 348 198	21 824 928	21 895 676	22 168 496	22 429 924	22 694 144	22 937 431
Objectifs de validations des données 2011 et des événements depuis 2011 hors axes aménagés	14 073 148	14 890 716	18 837 883	18 306 000	19 013 193	19 644 866	19 963 913	20 277 593	20 635 002	20 962 767	21 294 825	21 616 927
Objectifs de validations liés aux axes aménagés							590 000	590 000	590 000	590 000	590 000	590 000
Objectifs de validations réajustés des données 2011 et des événements depuis 2011 y compris axes aménagés	14 073 148	14 890 716	18 837 883	18 306 000	19 013 193	19 644 866	20 553 913	20 867 593	21 225 002	21 552 767	21 884 828	22 206 927
Variation Objectif n vs n-1		5,738%	26,593%	-2,823%	3,863%	3,222%	4,627%	1,526%	1,713%	1,544%	1,541%	1,472%

Commande Metz Métropole pour augmentation de la fréquence L3 à compter de septembre 2014

	Actuel	Projet	Différence
Semaine	2167,535	2266,466	98,931
Kilomètres	163:14:00	177:30:00	14:16:00
Heures	1680,68	1730,233	49,553
Samedi	128:18:00	137:36:00	9:18:00
Heures			9,30

212 jours en période semaine 89 jours en période samedi-hété
33,16 € coût horaire main d'œuvre 1,81 € coût kilométrique
127 744,68 € coût annuel main d'œuvre 45 817,38 € coût annuel kilomètres
173 562,06 € coût annuel HT (valeur 2011)

version qui aurait du être facturée dans OS 33 si pas de productivité réalisée

Production réalisée à compter de septembre 2014 avec optimisation des temps

	Actuel	Projet	Différence
Semaine	2167,535	2304,565	137,03
Kilomètres	163:14:00	167:30:00	4:16:00
Heures	1680,68	1730,233	49,553
Samedi	128:18:00	128:06:00	-0:12:00
Heures			-0,20

212 jours en période semaine 43 jours en période samedi
33,16 € coût horaire main d'œuvre 1,81 € coût kilométrique
29 710,22 € coût annuel main d'œuvre 56 281,96 € coût annuel kilomètres
85 992,18 € coût annuel HT (valeur 2011)

OS 33

différentiel

-87 569,88 € coût annuel HT (valeur 2011)

	Actuel		Samedis/vacances		Différence		Gain		
	Kms	Heures	Kms	Heures	Kms	Heures	kms	Heures	
Ligne A	LàV	2617,246	180,67	2441,474	167,1	-175,772	-13,57	-12 551,88 €	-16 649,91 €
	Samedi	2099,242	147,8	1995,303	140,87	-103,939	-6,93	-8 625,90 €	-9 881,71 €
Ligne B	LàV	2531,555	153,75	2372,231	140,47	-159,324	-13,28	-11 377,33 €	-16 294,09 €
	Samedi	1984,858	126,57	1859,922	118,98	-124,936	-7,59	-10 368,44 €	-10 822,82 €

Gain Total (LàV vacs)	-56 873,20 €
Gain Total (Sam)	-39 698,86 €

	Actuel		10/11 min		Différence		Gain		
	Kms	Heures	Kms	Heures	Kms	Heures	kms	Heures	
Ligne A	LàV	2617,246	180,67	2487,298	166,17	-129,948	-14,5	-53 169,52 €	-101 937,53 €
Ligne B	LàV	2531,555	153,75	2440,523	152,25	-91,032	-1,5	-37 246,65 €	-10 545,26 €
								-90 416,18 €	-112 482,79 €
		Gain Total (LàV)						-202 898,97 €	-299 471,03 €
		Gain Total (LàV Scol + LàV vacs + Sam 11 min)							

Productivité incluse dans réduction offre OS38
Fréquence revenue à 10 minutes en sept 2015 sans
facturation à Metz Métropole sur cette partie d'offre

	Actuel		Test courses soir 35 min		Différence		Gain		
	Kms	Heures	Kms	Heures	Kms	Heures	kms	Heures	
Ligne A	LàV	2617,246	180,67	2566,681	176,62	-50,565	-4,05	-24 885,56 €	-34 247,23 €
Ligne B	LàV	2531,555	153,75	2485,425	152,17	-46,13	-1,58	-22 702,88 €	-13 360,65 €
								-47 588,44 €	-47 607,88 €
		Gain Total (Làs)						-95 196,32 €	

Réduction offre en février 2015

Km BHNS	1,93
Heure Cond.	33,1612
LàV Scol	175
LàV	212
Samedi	43

CHANGEMENTS DU 9 FEVRIER 2015

C15 UO Lundi à Samedi

Application année 2015 : 264 jours / Application année pleine : 301 jours

	sept-14	janv-15	Bilan	Coût 2015	Année pleine
heures :	26:29:00	25:24:00	-1:05:00	-9 484,10 €	-10 813,31 €
kms :	348,6	331,2	-17,400	-6 482,03 €	-7 390,50 €
				total : -15 966,13 €	-18 203,81 €

inclus dans OS 38

Amélioration des temps de parcours sept. 2015

Période Hiver (période L 3) S. été non incluse	Hiver 2014-2015 (février 2015)				Hiver 2015-2016				Ecart			Comparatif			Bilan financier € HT (valeur 2011)		
	heures	kms utiles	kms HLP	kms totaux	Vitesse com.	Barterments	heures	kms utiles	kms HLP	kms totaux	Vitesse com.	Barterments	heures	kms totaux		h (cent)	kms
L1	Semaine 174:45:00	2263,07	769,30	2532,367	16,2	18,23 / 15,42	17:28:00	2303,95	229,20	2532,146	17,3	22 / 18	-3:17:00	0,779	-3,28	0,78	-22 849,37 €
	Samedi 133:54:00	1729,73	195,20	1924,928	16,9	24,00 / 19,36	12:52:00	1729,05	181,00	1910,051	18,5	25,37 / 20,24	-10:02:00	-14,877	-10,03	-14,88	-15 209,54 €
	Dimanche 45:59:00	621,62	72,40	694,021	19,9	38,30 / 21,69	45:37:00	621,62	72,40	694,021	20,3	40 / 28	-0:22:00	0	-0,37	0,00	-1 167,23 €
L4	Semaine 152:57:00	2065,12	339,00	2404,12	17,3	17,13 / 14,62	146:57:00	2065,12	315,60	2380,72	18,2	19 / 16	-6:00:00	-23,4	-6,00	-23,40	-49 181,23 €
	Samedi 115:50:00	1653,92	146,10	1800,017	18,3	21,55 / 17,73	113:07:00	1683,21	146,10	1829,313	19,9	26,81 / 21,14	-2:43:00	29,296	-2,72	29,30	-2 096,18 €
	Dimanche 46:09:00	664,69	72,90	737,591	20,4	32,81 / 24,70	44:55:00	664,69	72,90	737,591	21,2	36,35 / 26,66	-1:14:00	0	-1,23	0,00	-3 926,14 €
L5	Semaine 169:11:00	2395,58	346,30	2740,877	18,3	19,09 / 16,03	164:13:00	2406,21	409,30	2815,51	19	18 / 15	-4:56:00	74,632	-4,97	74,63	-5 188,25 €
	Sem. PVS 168:06:00	2387,49	330,70	2718,194	19,6	21,10 / 17,42	124:55:00	1935,25	167,00	2102,25	20,7	26,65 / 21,04	-4:56:00	74,632	-4,93	74,63	-1 126,50 €
	Samedi 125:53:00	1937,94	167,00	2104,936	21,7	Page 3	163:10:00	2398,13	394,70	2792,83	19	18 / 15	-0:58:00	-2,682	-0,97	-2,68	-1 586,56 €
	Dimanche 41:08:00	633,49	82,40	715,886	18,7	18,41 / 15,54	41:36:00	632,63	82,40	715,025	21,4	29,66 / 22,88	0:28:00	-0,861	0,47	-0,86	1 407,81 €
C11	Semaine 84:10:00	1204,00	100,00	1303,995	18,5	19,66 / 16,43	83:09:00	1204,00	100,00	1303,995	19,2	20,65 / 17,12	-1:01:00	0	-1,02	0,00	-1 102,92 €
	Samedi 75:04:00	1113,66	54,00	1167,66	18,7	19,66 / 17,22	74:21:00	1113,66	54,00	1167,66	19,9	25,41 / 20,26	-0:43:00	0	-0,72	0,00	-1 021,22 €
	Dimanche 28:45:00	464,03	18,00	482,025	20,4	20,80 / 17,42	28:41:00	464,03	18,00	482,025	21	23,86 / 19,27	-0:04:00	0	-0,07	0,00	-212,22 €
C12	Semaine 66:42:00	882,89	125,10	1003,987	18,6	22,35 / 18,27	66:09:00	908,89	125,10	1033,987	19,3	25,68 / 20,43	-0:33:00	0	-0,55	0,00	-3 866,60 €
	Samedi 63:20:00	882,93	111,10	994,033	19,1	23,98 / 19,34	60:27:00	896,26	94,10	990,356	20,9	28,68 / 22,29	-2:53:00	-3,677	-2,88	-3,68	-4 394,55 €
	Dimanche 14:27	240,53	23,10	264,534	23,5	30,38 / 23,30	14:31	240,53	23,10	263,634	23,4	29,64 / 22,86	0:04:00	-0,9	0,07	-0,90	130,94 €
C17	Semaine 37:12:00	579,93	115,00	694,932	19,3	14,52 / 12,68	36:52:00	579,93	115,00	694,932	21,1	23,09 / 18,76	-0:20:00	0	-0,33	0,00	-2 343,39 €
	Samedi 34:25:00	546,79	67,70	614,489	19,3	15,88 / 13,70	34:00:00	546,79	67,70	614,489	21,8	28,45 / 22,15	-0:25:00	0	-0,42	0,00	-594,14 €
Total															-120 312,40 €		

Productivité interne

611 545,01 €

C14 SEMAINE (212 jours) - Fréquence : 21 / 30

Aujourd'hui

kms 1418,931 heures 86:30:00 86,50

heures 78:23

heures 78:14:00 -8,27

Projet

kms 1382,731 heures 78:14:00

heures 78,23

heures -36,2

Projet

kms 1279,605 heures 73:21:00

heures 73,35

heures -18,2

Projet

kms 1297,805 heures 78:21:00 78,35

heures 78,35

heures -17 042,43 €

années pluri anné 2015

heures -11 872,76 €

années pluri anné 2015

C14 SAMEDI (89 jours) - Fréquence : 21 / 30

Aujourd'hui

kms 1297,805 heures 78:21:00 78,35

heures 78,35

heures -18,2

Projet

kms 1279,605 heures 73:21:00

heures 73,35

heures -36,2

Projet

kms 1297,805 heures 78:21:00 78,35

heures 78,35

heures -17 042,43 €

années pluri anné 2015

heures -11 872,76 €

années pluri anné 2015

C14 Aujourd'hui

Fréquence Heures Creuses 30'

Fréquence Heures Pleines 20'

Premier Départ de Moulins 04:50

Premier Départ de Schuman 05:14

Dernier Départ de Moulins 20:43

Dernier Départ de Schuman 21:15

Projet

Fréquence Heures Creuses 30'

Fréquence Heures Pleines 21'

Premier Départ de Moulins 04:55

Premier Départ de Schuman 05:02

Dernier Départ de Moulins 20:26

Dernier Départ de Schuman 21:15

Economie année pleine

-45 987,89 €

Productivité incluse dans réduction offre OS39

Suivi de la productivité Annexe 2 avenant 6

Item	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Complément OS 33 Productivité interne L3	87 570	87 570	87 570	87 570	87 570	87 570
Productivité interne METTIS	299 471	299 471	299 471	299 471	299 471	299 471
Productivité interne C15	18 204	18 204	18 204	18 204	18 204	18 204
S/Total	405 245	405 245	405 245	405 245	405 245	405 245
Productivité Mettis septembre 2015	206 300	206 300	206 300	206 300	206 300	206 300
TOTAL	611 545	611 545	611 545	611 545	611 545	611 545

Totaux
525 419
1 796 826
109 223
2 431 468
1 237 802
0
3 669 270

AVENANT N°6
Annexe 3 : Liste des travaux de voirie
(Troisième appel à projets)

Le troisième appel à projets consiste à mettre en œuvre :

- **Des axes aménagés**, favorisant la circulation des bus par la réalisation de couloirs bidirectionnels ou unidirectionnels. Chaque tronçon homogène est analysé indépendamment.
 Le projet concerne :
 - La ligne 1 : Création de 7 couloirs réservés à sens unique et un site propre bilatéral avec voies également réservées,
 - La ligne 2 : Création de 3 couloirs d'approche réservés aux bus, dont 2 à sens unique,
 - La ligne 5 : Création d'un site propre bilatéral avec voies réservées aux bus.
- **La priorité aux feux** est assurée sur l'ensemble des tronçons concernés par le projet, y compris les lignes 3 et 4.
- **D'autres aménagements viennent améliorer la circulation des bus sur les 5 lignes** : suppression de dos-d'âne ou plateformes, suppression des priorités à droite, suppression des stationnements perturbant la circulation, aménagement de tourne-à-gauche,...

Les aménagements les plus importants :

Ligne 1				
Rues	Rue de Pont-à-Mousson (entre les rues Charles Pêtre et Mangin)	Rue de Pont-à-Mousson (entre les rues Mangin et St Paul)	Rue de Pont-à-Mousson (entre les rues Meurisse et St Louis)	Rue de Pont-à-Mousson (entre les rues Heintz et de la Victoires)
Sens de circulation	Double sens	Double sens	Double sens	Double sens
Circulation des bus	Couloir réservé au bus à sens unique, vers le centre ville, implanté dans l'axe de la rue.	Couloir réservé au bus à sens unique, vers le centre ville, implanté en approche du carrefour Mangin, dans l'axe de la chaussée.	Couloir réservé au bus à sens unique vers le sud, implanté en approche et dans le giratoire, à droite de la chaussée.	Couloir réservé au bus à sens unique, vers le sud, implanté en approche du carrefour, à droite de la chaussée.
Particularités	Circulation automobile dans la station pour le sens nord-sud, prise en compte des bus au carrefour à feux.	Circulation automobile dans la station pour le sens nord-sud, prise en compte des bus au carrefour à feux.		Prise en compte des bus au carrefour à feux

Ligne 2			
Rues	Rue du XXème Corps Américain (entre les rues Charles Pêtre et le passage piéton existant à proximité de la rue Lançon)	Rue du XXème Corps Américain (entre les rues Mangin et David Dietz)	Rue du XXème Corps Américain et franiatte (de part et d'autre du carrefour Bécoeur)
Sens de circulation	Double sens	Double sens	Double sens
Circulation des bus	Couloir d'approche réservé aux bus à sens unique vers le centre ville, implanté dans l'axe de la rue	Couloir d'approche réservé aux bus à sens unique vers le centre ville, implanté dans l'axe de la rue	Couloirs d'approche réservés aux bus, implanté sur les 2 branches du carrefour, à droite de la chaussée
Particularités	Prise en compte des bus au carrefour à feux	Prise en compte des bus au carrefour à feux, arrêts de bus en pleine voie	Prise en compte des bus au carrefour à feux, arrêts de bus en pleine voie

Ligne 1				
Rues	Rue des Tanneurs (entre la rue de l'Épaisse Muraille et la Fourmirue)	Rue Haute Seille (entre la Fournirue et la place Saint Simplicie)	Rue Haute Seille (entre la place des Charrons et la rue du Cambout)	Rue Haute Seille (entre la rue du Cambout et la place Mazelle)
Sens de circulation	Sens unique vers le centre ville.	Sens unique vers le centre ville.	Double sens	Double sens
Circulation des bus	Couloir réservé vers le Bd Paixhans	2 couloirs réservés (un par sens)	Couloir réservé vers la place Mazelle	Couloir réservé vers la place Mazelle
Particularités	Prise en compte des bus au carrefour à feux	Prise en compte des bus au carrefour à feux	Prise en compte des bus au carrefour à feux	Prise en compte des bus au carrefour à feux

Ligne 5	
Rues	Avenue André Malraux (sauf approche du carrefour avec la rue Lothaire)
Sens de circulation	Double sens
Circulation des bus	Avec la circulation générale
Particularités	Prise en compte des bus au carrefour à feux

AVENANT N°6

Annexe 4: Tableau des investissements en véhicules de transport

Investissements en nombre													
Type VH.	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	TOTAL
TPMR	-	2	6	-	-	-	1	-	-	-	-	-	9
Minibus	-	-	-	-	5	-	-	-	2	-	-	-	7
Midibus	-	4	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	8
Standard	-	5	-	3	9	8	3	4	8	7	-	7	54
Articulés	-	8	-	-	3	3	8	2	-	4	8	-	33
	-	19	6	3	14	11	12	6	10	15	8	7	111

Investissements en € (montants prévisionnels)													
Type VH.	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	TOTAL
TPMR	-	89 164	255 651	-	-	-	59 000	-	-	-	-	-	403 816
Minibus	-	-	-	-	750 000	-	-	-	300 000	-	-	-	1 050 000
Midibus	-	840 470	-	-	-	-	-	-	-	948 000	-	-	1 788 470
Standard	-	1 162 046	-	714 652	2 313 000	2 056 000	771 000	1 028 000	2 056 000	1 799 000	-	1 799 000	13 698 698
Articulés	-	2 466 922	-	-	-	1 101 000	2 936 000	734 000	-	1 468 000	2 936 000	-	11 641 922
	-	4 558 602	255 651	714 652	3 063 000	3 157 000	3 768 000	1 762 000	2 366 000	4 215 000	2 936 000	1 799 000	28 582 906

C3 Crédit-bail													
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	TOTAL
	-	360 407	591 396	600 254	582 676	565 097	547 519	529 621	479 738	436 375	419 447	402 520	5 515 050
	-	360 407	591 396	600 254	582 676	565 097	547 519	529 621	479 738	436 375	419 447	402 520	5 515 050

C3 Emprunt													
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	TOTAL
Capital	-	-	-	8 809	242 126	443 876	695 948	908 923	1 089 462	1 360 010	1 573 617	1 731 934	8 054 704
Interets	-	-	-	7 075	66 155	130 352	226 090	291 330	328 553	398 148	467 793	493 197	2 408 694
	-	-	-	15 883	308 281	574 228	922 039	1 200 252	1 418 015	1 758 158	2 041 410	2 225 131	10 463 398

C3 Total													
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	TOTAL
Fonctionnement	-	360 407	591 396	607 329	648 831	695 450	773 609	820 951	806 292	834 523	887 240	895 717	7 923 743
Investissement	-	-	-	8 809	242 126	443 876	695 948	908 923	1 089 462	1 360 010	1 573 617	1 731 934	8 054 704
Montant financement	-	360 407	591 396	616 137	890 956	1 139 326	1 468 558	1 729 874	1 897 753	2 194 632	2 460 667	2 627 661	15 978 448

AVENANT 6 - ANNEXE 5 - REMUNERATION R1 APRES PRISE EN COMPTE DE L'AVENANT 6 (EN EUROS HT V0 - 2011) - CICE

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	TOTAL
EVOLUTION Dn Total														
euros 2011	37 552 297	39 639 800	43 660 042	42 217 448	41 483 018	41 698 517	41 622 399	41 291 868	40 337 247	40 596 660	41 046 787	41 019 048	492 165 131	
euros 2012														
euros 2011					27 148									27 148
euros 2011					-7 045									-25 615
euros 2011					150									150
euros 2011					2 550									12 773
euros 2011														12 773
euros 2011														12 773
euros 2011														12 773
neutralisation effet SEPA avenant 3 (OS15)					-60 000	-60 000	-60 000	-60 000	-60 000	-60 000	-60 000	-60 000	-60 000	-540 000
impact SEPA (article 12)					47 619	47 619	47 619	47 619	47 619	47 619	47 619	47 619	47 619	428 571
euros 2011					-10 272	-61 631	-61 631	-61 631	-61 631	-61 631	-61 631	-61 631	-61 631	-503 323
neutralisation effet productivité avenant 2 (annexe 10)					430 482	861 624	1 312 425	884 853	659 029	453 607	244 227	244 227	27 781	5 979 640
impact productivité (article 3) (1)					-229 986	-459 972	-689 958	-919 945	-919 945	-919 945	-919 945	-919 945	-919 945	-5 979 640
Dn avenant 6	37 552 297	39 639 800	43 660 042	42 648 060	42 027 801	42 464 115	41 951 198	41 169 922	39 989 477	40 043 468	40 284 215	40 040 030	491 470 424	
euros 2011	0	0	0	0	430 612	544 783	328 799	-121 946	-347 770	-553 192	-762 572	-979 018	-694 707	

(1) conformément aux articles 1.1 et 3.2, ce montant pourra être réintégré dans les dépenses Dn en tant que de besoin pour financer des modifications d'offre permettant d'atteindre par exemple une fréquence moyenne de 12 minutes sur les lignes L1 à L5.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	TOTAL
VALORISATION P1 / P2 / P3														
Dn hors TMR	36 828 311	38 905 361	41 900 497	42 917 613	41 900 497	41 276 482	41 714 660	41 192 562	40 486 792	39 312 052	39 362 906	39 602 232	39 355 301	482 854 768
Dn TPMR	723 986	734 439	747 563	742 429	747 563	751 319	749 455	758 636	683 130	677 425	680 562	681 983	684 729	8 615 656
Dn TOTAL	37 552 297	39 639 800	43 660 042	42 648 060	42 648 060	42 027 801	42 464 115	41 951 198	41 169 922	39 989 477	40 043 468	40 284 215	40 040 030	491 470 424
RIn Fixe (70%)	26 286 608	27 747 860	29 853 642	30 562 029	29 853 642	29 419 461	29 724 881	29 365 839	28 818 945	27 992 634	28 030 427	28 198 950	28 028 021	344 029 297
RIn variable (30% selon nombre de validations)	11 265 689	11 891 940	12 794 418	13 098 013	12 794 418	12 608 340	12 739 235	12 585 359	12 350 977	11 996 843	12 013 040	12 085 264	12 012 009	147 441 127
RIn total théorique (1)	37 552 297	39 639 800	43 660 042	42 648 060	42 648 060	42 027 801	42 464 115	41 951 198	41 169 922	39 989 477	40 043 468	40 284 215	40 040 030	491 470 424
Reversement CICE (2)					-860 421	-849 057	-845 070							
RIn total théorique payée après impact CICE (1) (2)					41 787 639	41 178 744	41 619 045							
(1) si validations réelles = objectif de validation														
(2) montant prévisionnel CICE														
VAL.Bhns /Autres	14 043 348	14 848 535	18 803 039	18 270 000	18 977 193	19 608 866	20 517 913	20 831 593	21 189 002	21 516 767	21 848 825	22 170 927	22 206 927	232 626 008
VAL.tpmr	29 800	32 181	36 000	34 844	36 000	36 000	36 000	36 000	36 000	36 000	36 000	36 000	36 000	420 825
Validations TOTAL	14 073 148	14 880 716	18 837 883	18 306 000	19 013 193	19 644 866	20 553 913	20 867 593	21 225 002	21 552 767	21 884 825	22 206 927	22 206 927	233 046 833
Valorisation Validations Bus & BHNS (P1/P3)	0,787	0,786	0,685	0,688	0,653	0,638	0,603	0,583	0,557	0,549	0,544	0,544	0,533	
Valorisation Validations TPMR P2	7,289	6,847	6,392	6,230	6,261	6,246	6,322	5,693	5,645	5,671	5,683	5,683	5,706	

NOTE: l'objectif de validations devra être mis à jour en fonction des données réelles de 2015, et des éventuelles conséquences de "l'effet cliquet" mentionné à l'article 1.

