

**Avenant n°12**  
**à la délégation de service public pour l'exploitation**  
**de services de transport public de voyageurs**

Entre les soussignés :

Le Syndicat des mobilités de Touraine, dont le siège est situé 60, avenue Marcel Dassault 37200 TOURS, représenté par son Président, Monsieur Emmanuel DENIS, conformément à la délibération du comité syndical en date du 4 juillet 2024,

Ci-après dénommé « l'Autorité organisatrice »

D'une part,

Et

La société Keolis, agissant tant pour elle-même que pour le compte de ses filiales dédiées Keolis Tours et Keolis Tours Access, au capital de 399 793 620 € dont le siège social est situé 34 avenue Léonard De Vinci à Courbevoie (92400), immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Paris sous le numéro 552 111 809, représentée par Madame Annelise AVRIL agissant en qualité de Directrice Générale France, dûment habilitée à cet effet,

Ci-après dénommée « Délégitaire »

D'autre part,

Ci-après dénommées également individuellement « Partie » et collectivement « Parties »

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Préambule :

Le présent avenant n°12 a pour objet de prendre en compte les thématiques suivantes :

- Evolution de l'offre pour le service Hiver 2024/2025 sans prise en compte des travaux de préparation de la ligne 2 de tramway
- Mise à jour du Programme Pluriannuel d'Investissement (Délégataire et Autorité organisatrice)
- Mise à jour de la procédure de gestion des recettes par le Délégataire, suite à un audit externe de ces procédures
- Actualisation de l'échéancier de l'option 6 « AMO maintenabilité et exploitabilité »
- Impact de la loi n°2024-364 du 22 avril 2024 concernant les Congés Payés acquis pendant des périodes d'arrêt de travail
- Application d'un tarif « journée » le 29 juin 2024,
- Recette accessoire liée aux panneaux photovoltaïques.

## Sommaire

<b>1</b>	<b>EVOLUTION DE L’OFFRE POUR LE SERVICE HIVER 2024/2025 SANS PRISE EN COMPTE DES TRAVAUX DE PRÉPARATION DE LA LIGNE 2 DE TRAMWAY</b>	<b>4</b>
1.1	Impact de l’évolution de l’offre TAD.....	4
1.2	Evolution de l’offre hiver 2024-2025 hors TAD (chiffage financier) .....	5
1.3	Impacts du report du projet de 2 <sup>ème</sup> ligne de tramway sur l’année 2025 .....	5
1.4	Bilan des impacts kilométriques sur l’offre bus + Tram .....	7
<b>2</b>	<b>MISE À JOUR DU PROGRAMME PLURIANNUEL D’INVESTISSEMENT (DÉLÉGATAIRE ET AUTORITÉ ORGANISATRICE)</b> .....	<b>8</b>
<b>3</b>	<b>MISE À JOUR DE LA PROCÉDURE DE GESTION DES RECETTES PAR LE DÉLÉGATAIRE, SUITE À UN AUDIT EXTERNE DE CES PROCÉDURES</b> .....	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>ACTUALISATION DE L’ÉCHÉANCIER DE L’OPTION 6 « AMO MAINTENABILITÉ ET EXPLOITABILITÉ »</b> .....	<b>11</b>
<b>5</b>	<b>IMPACT DE LA LOI N°2024-364 DU 22 AVRIL 2024 (CONGÉS PAYÉS ACQUIS PENDANT DES PÉRIODES D’ARRÊT DE TRAVAIL)</b> .....	<b>12</b>
<b>6</b>	<b>APPLICATION D’UN TARIF « JOURNÉE » LE 29 JUIN 2024.</b> .....	<b>12</b>
<b>7</b>	<b>RECETTE ACCESSOIRE LIÉE AUX PANNEAUX PHOTOVOLTAIQUES</b> .....	<b>13</b>
<b>8</b>	<b>EFFETS DE L’AVENANT</b> .....	<b>15</b>
<b>9</b>	<b>DISPOSITIONS DIVERSES</b> .....	<b>20</b>

# 1 EVOLUTION DE L'OFFRE POUR LE SERVICE HIVER 2024/2025 SANS PRISE EN COMPTE DES TRAVAUX DE PRÉPARATION DE LA LIGNE 2 DE TRAMWAY

## 1.1 IMPACT DE L'ÉVOLUTION DE L'OFFRE TAD

L'avenant 11 mentionnait l'évolution des volumes de kilomètres TAD (+ 11 497 km commerciaux en 2024, + 34 490 km commerciaux en 2025) et renvoyait au présent avenant pour en préciser les conséquences sur les valeurs de référence de l'article 4.4, la contribution financière et l'engagement de recettes.

Les charges inhérentes à l'accroissement des moyens mis en place sur les Résabus sont valorisées à 83 500 € HT (€ 2017) en année pleine. L'incidence sur les kilomètres TAD et montants de charges présentés à l'article 15.6, modifiées par l'article 11 de l'avenant 1, est la suivante :

	2024	2025
Kilomètres TAD	11 497	34 490
Charges TAD	27 900 €	83 500 €

L'impact estimé sur la fréquentation de l'offre TAD (en nombre de voyages) est de 1 219 pour 2024 et 3 657 en année pleine, au titre du renfort de moyens de la rentrée 2024.

Par application des dispositions de l'article 15.6, ce nombre de voyages est traduit en recettes du trafic par application de la recette unitaire moyenne observée sur l'exercice précédent, soit, en l'espèce, 0,60 € pour l'année 2023 (données RAD 2023). L'impact sur l'engagement de recettes est le suivant :

	2024	2025
Impact fréquentation	1 219	3 657
Ratio R/V RAD 2023	0,600	0,600
Impact recettes	731 €	2 194 €

La description des modifications apportées à l'offre a été présentée dans l'avenant 11.

## 1.2 EVOLUTION DE L'OFFRE HIVER 2024-2025 HORS TAD (CHIFFRAGE FINANCIER)

L'avenant 11 présentait les évolutions apportées à l'offre d'hiver de la rentrée 2024, qui seront également en vigueur en début d'année 2025.

Pour rappel, les évolutions concernaient :

- Entre le 26 août et le 18 octobre 2024, une adaptation aux travaux sur l'autoroute A10 ;
- SECTEUR TOURS NORD (lignes 10, 12, 13, 17, 18 et 53 ainsi que Résabus 9 et 10 et la création de la ligne de nuit N2),
- SECTEUR ST-ETIENNE-DE-CHIGNY, LUYNES, FONDETTES (lignes 57, 58 et Résabus 8)
- SECTEUR PETITE MADELAINE / CHAMBRAY 2 (Ligne 71)
- AUTRES DEVELOPPEMENTS SUR LE RESABUS (Résabus 3, 6 et 7)

Hors Transport à la demande, les volumes d'évolution de l'offre sont les suivants :

Mesures	Année 2024 (partielle)		Année pleine (base 2025)	
	Impact Km commerciaux	Impact Km totaux	Impact Km commerciaux	Impact Km totaux
<b>TOTAL hors TAD</b>	<b>-5 053</b>	<b>- 436</b>	<b>23 910</b>	<b>26 890</b>

## 1.3 IMPACTS DU REPORT DU PROJET DE 2<sup>ÈME</sup> LIGNE DE TRAMWAY SUR L'ANNÉE 2025

Le planning des travaux et de la date de mise en service de la ligne 2 a évolué.

La date de mise en service du projet de deuxième ligne est désormais prévue en 2028, ce qui implique que les évolutions d'offre prévues jusqu'ici au 1<sup>er</sup> janvier 2025 (la mise en service du tramway L2 au 1<sup>er</sup> janvier 2025 s'accompagnait d'une augmentation de l'offre kilométrique de tramway de 1 441 000 km, réduction de l'offre kilométrique bus de 1 282 000 km,...) doivent être retranchées de l'offre contractuelle jusqu'ici prévue pour 2025. Un certain nombre de charges de structure, mais également une part résiduelle de charges de préparation et de lancement de la ligne 2 doivent également être retranchées. Le niveau de l'engagement de recettes doit aussi être revu à la baisse, il devait, en 2025, sur la base des dispositions du contrat, progresser du fait de la mise en œuvre de la deuxième ligne de tramway.

Concernant les recettes trafic, il est nécessaire de prendre en compte le fait que la ligne 2 de tramway ne sera pas mise en service début 2025 comme cela était prévu lors du calcul de l'engagement de recettes figurant au contrat jusqu'à l'avenant 11. Les parties ont décidé de déterminer l'engagement de recettes 2025 sur la base d'une part de l'engagement de recettes 2024 et d'autre part des évolutions d'engagements de recettes prévus, par les avenants, entre 2024 et 2025. Le nouvel engagement de recettes s'élève ainsi, pour 2025, à 23 858 591 € pour le réseau Fil Bleu ; il demeure inchangé à 122 318 € pour le service Fil Blanc, soit un total de recettes trafic de 23 980 909 €, avant indexation.

Par rapport au niveau prévu au contrat (qui incluait l'induction de recette liée à la ligne 2), il convient d'établir une réfaction de 2 352 402 € sur l'engagement de recettes trafic.

Concernant les charges, sont en particulier à retraiter :

- Les charges variables d'exploitation de la 2<sup>ème</sup> ligne de tramway (conduite, énergie de traction, maintenance des rames,...), à retirer des charges prévues initialement en 2025
- Les charges variables bus, pour les kilomètres bus qui auraient dû être remplacés par de l'offre tramway en 2025 avec la mise en service de la ligne 2, à ajouter aux charges prévues initialement en 2025.
- Les charges de préparation de la 2<sup>ème</sup> ligne de tramway, à retirer des charges prévues initialement en 2025 qui devaient être engagées courant janvier 2025
- Les charges fixes d'exploitation de la 2<sup>ème</sup> ligne de tramway, à retirer des charges prévues initialement en 2025,

Le tableau ci-dessous présente l'impact du report tant sur les recettes (perte nette de 2 352 k€) que sur les charges (économie de 1 745 k€), et donc une augmentation du solde à la charge du SMT de 608 k€ :

	Rubrique	Montant
<b>Recettes :</b>	Impact suppression L2 avnt début travaux 2025	- 2 352 402 €
	<b>TOTAL Recettes à retirer 2025 avnt 12</b>	<b>- 2 352 402 €</b>
<b>Charges</b>		
Charges variables	Surplus km tram	- 5 185 460 €
	Economie km bus	4 902 477 €
	Lancement L2	- 56 777 €
	Fluides et consommables	- 117 330 €
	Maintenance de la plateforme du tram	- 77 190 €
	Maintenance de la plateforme minérale du tram	- €
	Maintenance des autres infrastructures tram	5 190 €
	Maintenance des installations fixes	- 25 200 €
	Maintenance SAEIV - Billettique	- 37 022 €
Charges fixes	Personnel CFO et CFA Tramway	- 181 700 €
	Personnel Infra-Batiment-Voirie	- 139 033 €
	Personnel Gestion des arrêts	- 20 000 €
	Personnel Contrôle	- 249 871 €
	Personnel Accueil du public	- 23 159 €
	Personnel Gestion des parkings relais	- 358 831 €
	Assurances hors exploitation	- 6 864 €
	Informatique de gestion	46 816 €
	Frais bancaires et transport de fonds	- 20 716 €
	Redevance d'occupation du domaine public	- 200 000 €
	<b>TOTAL Charges à retirer 2025 avnt 12</b>	<b>- 1 744 670 €</b>
	<b>Impact décalage L2 sur solde à la charge SMT</b>	<b>607 732 €</b>

Il convient donc de diminuer de 1 744 670 € (valeur 2017) le niveau de la contribution 2025 (- 5 185 460 € pour le terme DVT, + 4 902 477 € DVB et - 1 461 687 € DF), et de diminuer de 2 352 402 € l'engagement de recettes Trafic.

#### 1.4 BILAN DES IMPACTS KILOMÉTRIQUES SUR L'OFFRE BUS + TRAM

Concernant 2024, les modifications de -5 053 km commerciaux décrits à l'article 1.1 ci-dessus sont intégrées dans la marge de manœuvre des +1/-1% décrite dans l'article 15 de la convention et sont sans impact sur la contribution financière, l'engagement de recettes et les valeurs de référence de l'article 4.4.

Concernant l'offre kilométrique Bus + tram 2025, il conviendra de recalculer l'offre dès lors que seront connues les conditions, modalités et échéancier des travaux du projet ligne 2 du Tramway et que leur conséquence sur le kilométrage 2025 seront connues. Les kilomètres 2025 seront donc revus à l'occasion du prochain avenant.

## 2 MISE À JOUR DU PROGRAMME PLURIANNUEL D'INVESTISSEMENT (DÉLÉGATAIRE ET AUTORITÉ ORGANISATRICE)

L'Autorité organisatrice et le Délégué ont convenu de réviser le programme pluriannuel d'investissements du délégataire sur les années 2024 à 2025 pour tenir compte de l'évolution des besoins, en particulier les suivants :

- Concernant les systèmes d'information., une série d'économies est envisagée ; certains besoins identifiés en début de DSP sont désormais considérés comme dispensables.
- En remplacement, l'Autorité Organisatrice souhaite utiliser l'enveloppe du délégataire sur plusieurs projets dont :
  - o L'achat et l'installation de valideurs Fil Bleu dans les gares et haltes du territoire couvert par la DSP. Il a été identifié 27 valideurs à acheter pour une mise en service sur 2025.
  - o L'achat de bornes d'information voyageurs, également sur 2025.

Les parties s'entendent pour transférer la partie non utilisée de l'enveloppe contractuelle au titre du PPI 2024 vers le PPI 2025. L'enveloppe contractuelle totale reste donc inchangée.

Elle se détaille ainsi pour l'ensemble de la DSP :

en € 2017	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	TOTAL
Contrat + avenants € 2017	4 405 189	1 551 535	879 578	715 933	1 095 558	808 913	450 305	9 907 011
en cumul à date	4 405 189	5 956 723	6 836 301	7 552 234	8 647 793	9 456 706	9 907 011	
Réalisé €2017	4 075 294	1 484 310	951 369	868 905	1 321 331	606 558	599 243	9 907 010
en cumul à date	4 075 294	5 559 604	6 510 973	7 379 878	8 701 209	9 307 767	9 307 767	
Variation annuelle	-329 895	-67 225	71 791	152 972	225 773	-202 355	148 938	0
Variation en cumul à date	-329 895	-397 119	-325 328	-172 356	53 416	-148 939	0	

En € 2017, l'enveloppe PPI est de 606 558€ en 2024 et de 599 243€ en 2025.

Les projets 2024 sont décrit dans le tableau suivant. Ceux de 2025 seront arrêtés par l'Autorité Organisatrice et le Délégué dans un prochain avenant.



Référence	Périmètre	Intitulé du projet	Typage projet	Programme 2024 (€ 2017)
FP2022-007	Maintenance	Remplacement abris option 3V	Mobilier Urbain	73 356
FP2022-013	SI	GPA	Environnement billettique	-100 000
en attente	SI	SAE allégé cars	Exploitation réseau	17 430
FP2023-024	SI	Montée de version GMAO MRT	Exploitation réseau	33 000
FP2024-001	Maintenance	Entretien voie	Entretien voie (dont rechargement et aiguille)	130 429
FP2024-002	Maintenance	Renouvellement mobilier	Equipements dépôts et ateliers	5 000
FP2024-003	Maintenance	Mise en conformité HSE	Travaux sur bâtiments administratifs et locaux commerciaux	29 593
FP2024-004	Maintenance	Renouvellement outillage	Matériel et outillage Ateliers	24 000
FP2024-005	Maintenance	Renouvellement équipements Obsolescence et défaillance	Renouvellement équipements Obsolescence et défaillance	31 480
FP2024-006	Maintenance	Obsolescence du tour en fosse	Renouvellement équipements Obsolescence et défaillance	60 000
FP2024-007	Maintenance	Obsolescence caméras tram (2e année)	Renouvellement équipements Obsolescence et défaillance	0
FP2024-008	SI	Renouvellement matériels informatiques	Communication informatique	70 658
FP2024-009	SI	Billettique renouvellement matériels	Environnement billettique	0
FP2024-010	SI	Traitement de l'obsolescence de l'infra SI	Infrastructures informatiques	110 000
FP2024-011	SI	Agents connectés	Exploitation Réseau	0
FP2024-012	SI	Mise à niveau logiciels exploitation	Exploitation Réseau	0
FP2024-013	SI	Information voyageur	Outils clients	30 000
FP2024-014	SI	Reporting et Data Temps réel	Reporting	51 074
FP2024-015	SI	Lecture et rechargement des cartes sur application mobile	Outils clients	40 535
<b>TOTAL</b>				<b>606 556</b>

### 3 MISE À JOUR DE LA PROCÉDURE DE GESTION DES RECETTES PAR LE DÉLÉGATAIRE, SUITE À UN AUDIT EXTERNE DE CES PROCÉDURES

Le Délégué a sollicité le cabinet KPMG pour la réalisation en 2022 d'un audit sur la chaîne de recettes, couvrant notamment :

- l'examen du contrôle interne mis en place par le Délégué sur le cycle recettes et le respect des procédures existantes définies par la société en la matière,
- l'évaluation de son application effective,
- la formulation de recommandations en cas d'écart par rapport à la norme.

Cet audit a eu lieu entre novembre 2022 et janvier 2023.

Au cours des travaux réalisés sur l'efficacité des contrôles manuels (au titre de l'exercice 2022), aucune anomalie significative n'a été relevée.

Les points forts notés ont été les suivants :

- Les différents processus ont fait l'objet d'une description (procédure recettes), annexée au contrat de DSP signé en 2019. Cette procédure détaillée identifie en première approche un certain nombre de risques et de contrôles existants (ou en cours de mise en place), par canal de recettes ;
- Des comptes bancaires et des comptes comptables dédiés à la collecte des recettes usagers ;
- Un système billettique développé, aux nombreuses interfaces automatiques permettant une remontée des informations de vente « en temps réel » ;
- Des titres sans contact non encodés à l'origine et dont l'encodage ne se fait qu'à la vente du titre et par le biais d'une identification obligatoire dans le système, permettant une traçabilité des ventes et des encaissements attendus.

Quelques points d'amélioration ont été proposés et mis en place quand ils étaient considérés probants:

- La procédure recettes a été mise à jour pour la mise en place du contrat de DSP en 2019. Il serait bon de l'actualiser en tenant compte de l'évolution des outils et des pratiques.  
=> Ce travail d'actualisation a été réalisé en 2024. La procédure remise à jour est annexée.
- Au sein de l'agence commerciale, des contrôles de caisse sont effectués mensuellement selon un planning tournant défini par la direction. Ce contrôle n'est cependant pas matérialisé par un visa / une signature.  
=> Ce contrôle est, depuis décembre 2022, matérialisé par un visa et une signature du manager.
- Les usagers bénéficiant d'un tarif « QF » doivent fournir des pièces justificatives qui ne sont pas conservées ensuite. Les auditeurs ont relevé que la destruction des pièces justificatives empêchait un contrôle a posteriori des documents.  
=> le Délégué ne modifiera pas cette procédure, imposée par le RGPD et des raisons de confidentialité.

## 4 ACTUALISATION DE L'ÉCHÉANCIER DE L'OPTION 6 « AMO MAINTENABILITÉ ET EXPLOITABILITÉ »

A l'occasion de l'avenant 2 à la convention de DSP, l'Autorité organisatrice a activé l'option 6, consistant en une prestation d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (AMO) du Délégitaire à l'exploitabilité et la maintenabilité de la ligne 2 de tramway. Cette AMO devait s'étaler sur les 5 années précédant la mise en service commercial de la ligne 2.

Les avenants 6 et 7 de la convention de DSP ont déjà actualisé les prestations d'AMO et la rémunération liée pour 2022 et 2023 (phase d'avant-projet). Cette actualisation faisait suite au décalage du planning de mise en service de la ligne 2, conséquence de la prolongation et de la reprise de la phase d'avant-projet induite par le changement du tracé de la ligne.

Du fait de la confirmation du décalage du planning de mise en service de la ligne 2, il convient d'adapter, pour les années 2024 et 2025, les prestations d'AMO et la rémunération liée, en prenant également en compte les études complémentaires suivantes effectuées en 2024 :

- Analyse de l'AVP BHNS, étude d'Avant-Projet du Bus à Haut Niveau de Service (aménagement de voirie et stations)
- Analyse du second rendu des études d'Avant-Projet Systèmes
- Exploitabilité du boulevard Jean Royer en voie unique (scénario alternatif à l'AVP2)
- Analyse de la compatibilité des circulations de transport exceptionnel avec les infrastructures du tramway sur les boulevards Béranger et Jean Royer
- Etude d'implantation des distributeurs de titres de transport sur les lignes de tramway à horizon de la mise en service de la seconde ligne de tramway
- Etude des scénarios permettant d'accélérer le déploiement de l'Open Payment.

En conséquence, la contribution pour les années 2024 et 2025 est mise à jour dans les proportions suivantes :

Montants en € 2017

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Total
Chiffage initial DSP - Honoraires	225 000	168 750	112 500	168 750	168 750	0	843 750
Marge et aléas	4 592	3 444	2 296	3 444	3 444	0	17 219
<b>Echéancier initial</b>	<b>229 592</b>	<b>172 194</b>	<b>114 796</b>	<b>172 194</b>	<b>172 194</b>	<b>0</b>	<b>860 969</b>
Avenant 1 - Honoraires	103 900	179 850	180 000	129 000	129 000	122 000	843 750
Marge et aléas	2 120	3 670	3 673	2 633	2 633	2 490	17 219
<b>Echéancier avenant 1</b>	<b>106 020</b>	<b>183 520</b>	<b>183 673</b>	<b>131 633</b>	<b>131 633</b>	<b>124 490</b>	<b>860 969</b>
Avenant 2 - Honoraires	65 800	179 850	180 000	129 000	129 000	160 100	843 750
Marge et aléas	1 343	3 670	3 673	2 633	2 633	3 267	17 219
<b>Echéancier avenant 2</b>	<b>67 143</b>	<b>183 520</b>	<b>183 673</b>	<b>131 633</b>	<b>131 633</b>	<b>163 367</b>	<b>860 969</b>
Avenant 6 - Honoraires	65 800	179 850	172 500	78 684	129 000	160 100	785 934
Marge et aléas	1 343	3 670	3 520	1 606	2 633	3 267	16 039
<b>Echéancier avenant 6</b>	<b>67 143</b>	<b>183 520</b>	<b>176 020</b>	<b>80 290</b>	<b>131 633</b>	<b>163 367</b>	<b>801 974</b>
Avenant 7 - Honoraires	65 800	179 850	172 500	110 158	129 000	160 100	817 408
Marge et aléas	1 343	3 670	3 520	2 248	2 633	3 267	16 682
<b>Echéancier avenant 7</b>	<b>67 143</b>	<b>183 520</b>	<b>176 020</b>	<b>112 406</b>	<b>131 633</b>	<b>163 367</b>	<b>834 090</b>
Avenant 12 - Honoraires	65 800	179 850	172 500	110 158	206 240	129 000	863 548
Marge et aléas	1 343	3 670	3 520	2 248	4 209	2 632	17 622
<b>Echéancier avenant 12</b>	<b>67 143</b>	<b>183 520</b>	<b>176 020</b>	<b>112 406</b>	<b>210 449</b>	<b>131 632</b>	<b>881 170</b>
Effets de l'avenant 12	0	0	0	-0	78 816	-31 735	47 081

Par rapport aux niveaux de l'option 6 de la DSP prévus à l'avenant 7, l'impact du décalage du planning de mise en service de la ligne 2 pour les années 2024 et 2025 est :

- une augmentation de 78 816 € (valeur 2017) pour 2024,
- et une diminution de 31 735 € (valeur 2017) pour l'année 2025.

## 5 IMPACT DE LA LOI N°2024-364 DU 22 AVRIL 2024 (CONGÉS PAYÉS ACQUIS PENDANT DES PÉRIODES D'ARRÊT DE TRAVAIL)

La loi du n°2024-364 du 22 avril 2024 a modifié les règles sur l'acquisition des droits congés payés et sur la prise des congés, avec un effet à la fois rétroactif (jusqu'à décembre 2009) et à compter de sa promulgation.

Les charges qui seraient induites par l'application de cette loi feront l'objet d'une compensation par l'Autorité organisatrice, pour autant qu'elles n'auraient pas déjà été prises en compte par l'évolution de l'indice S défini à l'article 26.1 de la convention. Le Délégué présentera tous justificatifs nécessaires à une demande de prise en charge par l'Autorité organisatrice.

## 6 APPLICATION D'UN TARIF « JOURNÉE » LE 29 JUIN 2024.

L'Autorité Organisatrice a souhaité mettre en place une journée au tarif évènementiel de 1,90€ la journée le samedi 29 juin dans le cadre du dynamisme commercial du centre-ville en lien avec les travaux du réseau cyclable.

Pour appréhender l'incidence du coût de la journée, les parties ont pris en référence les validations uniques de la journée du samedi 8 juin. Les parties ont considéré que les autres titres occasionnels avec un tarif inférieur à 1,90€ ne basculeraient pas sur le titre évènement.

D'une manière générale, les parties ont constaté dans l'historique du réseau qu'il n'y avait pas d'augmentation des ventes sur les journées évènements qui ne sont pas accolées à un évènement important de la Métropole.

Le tableau ci-dessous quantifie les hypothèses exposées.

	Vente	Tarifs	Recettes HT	Tarifs	Recettes HT	Ecart
Titre 24h	1564	4,1	5 829,45 €	1,9	2 701,45 €	- 3 128,00 €
Titre 48h	290	6,2	1 634,55 €	1,9	500,91 €	- 1 133,64 €
Titre P+R	207	4,1	771,55 €	1,9	357,55 €	- 414,00 €
2 voyages à bord	896	3,5	2 850,91 €	1,9	1 547,64 €	- 1 303,27 €
1 voyage à bord	2084	2	3 789,09 €	1,9	3 599,64 €	- 189,45 €
1h famille	260	2,6	614,55 €	1,9	449,09 €	- 165,45 €
2 voyages	3525	3	9 613,64 €	1,9	6 088,64 €	- 3 525,00 €
<b>TOTAL</b>			<b>25 103,73 €</b>		<b>15 244,91 €</b>	<b>- 9 858,82 €</b>

Le coût de la mesure est donc estimé à une perte de recettes de 9 859 € HT, niveau qui vient en réduction de l'engagement de recette 2024.

## 7 RECETTE ACCESSOIRE LIÉE AUX PANNEAUX PHOTOVOLTAIQUES

Le Centre d'Exploitation et de Maintenance du tramway subit, depuis sa construction, des fuites dues à un problème de conception. Le phénomène s'est à nouveau produit à l'été 2024 et a nécessité la dépose d'une partie des panneaux solaires. A la suite de cette dépose, l'expertise a révélé que les couvercles des boîtiers de connexions n'étaient plus étanches, et qu'il ne fallait pas les remonter sans les remplacer. L'expert a noté un risque d'incendie. Une société spécialisée ayant fait la pose initiale, a écrit que les panneaux pouvaient être remontés en remplaçant les boîtiers. Cette opération va être réalisée d'ici la fin de l'année 2024.

Les panneaux ainsi mis hors d'utilisation n'ont bien entendu pas pu produire l'énergie attendue. Les recettes diverses s'en trouvent impactées d'autant.

Le Délégué constate une baisse moyenne depuis le démontage de 41% de la production photovoltaïque, selon les relevés faits, indiqués dans le tableau ci-dessous.

<b>production en kWh</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
juin - oct	127 708	140 248	127 104	76 993

<b>évol prod 2024 vs N</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>évol. moyenne 2024 vs N</b>
juin - oct	-40%	-45%	-39%	-41%

L'engagement de recettes diverses prévu au contrat sur 2024 liées au photovoltaïque est de 34 700€ (en € 2017). En appliquant la baisse moyenne de la production sur le reste de l'année, l'engagement de recette serait impacté de 8 757€ (en €2017), comme détaillé dans le tableau ci-dessous.

	<b>poids moyen de la production par période</b>	<b>Engagement de revenu initial</b>	<b>impact</b>	<b>Nouvel engagement</b>
jan - mai	39%	13 555 €		13 555 €
juin - décembre	61%	21 145 €	-8 757 €	12 388 €
<b>Année</b>	100%	<b>34 700 €</b>	<b>-8 757 €</b>	<b>25 943 €</b>

Il n'est pas prévu d'impact sur l'année 2025.

## 8 EFFETS DE L'AVENANT

En synthèse, les articles du présent avenant conduisent aux modifications suivantes :

### Article 25.5 modifié par l'avenant 11

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Charges fixes DF <sub>n</sub>	25 136 657	25 042 569	24 277 824	25 488 720	24 805 412	24 722 497	25 936 279
Charges variables	32 181 412	29 654 636	31 842 864	32 124 928	33 360 898	33 955 490	34 143 700
dont variables bus DV <sub>Bn</sub>	26 258 157	23 452 996	25 469 503	26 265 644	26 390 497	26 673 015	22 801 135
dont variables tramway DV <sub>Tn</sub>	5 923 255	6 201 640	6 373 361	5 859 284	6 970 401	7 282 475	11 342 565
Charges de sous-traitance D <sub>An</sub>	5 690 068	5 118 339	5 510 627	5 468 626	5 413 708	5 646 190	5 631 144
<b>Total des dépenses D<sub>n</sub></b>	<b>63 008 137</b>	<b>59 815 544</b>	<b>61 631 315</b>	<b>63 082 274</b>	<b>63 580 018</b>	<b>64 324 177</b>	<b>65 711 123</b>
Recettes du trafic R <sub>n</sub> trafic	22 823 728	17 864 641	21 741 494	23 147 815	23 991 052	23 890 556	26 333 311
Recettes diverses R <sub>n</sub> divers	771 421	570 867	721 311	788 377	786 455	788 950	848 097
<b>Total des recettes</b>	<b>23 595 149</b>	<b>18 435 508</b>	<b>22 462 805</b>	<b>23 936 192</b>	<b>24 777 507</b>	<b>24 679 506</b>	<b>27 181 408</b>
<b>Solde à la charge du SMT</b>	<b>39 412 988</b>	<b>41 380 036</b>	<b>39 168 510</b>	<b>39 146 082</b>	<b>38 802 511</b>	<b>39 644 671</b>	<b>38 529 715</b>
Rappel : recette Tours Métropole redevance	1 100 000	1 100 000	1 100 000	1 100 000	1 100 000	1 100 000	1 300 000

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Dont contribution économique territoriale	884 553	895 993	898 953	915 948	468 132	401 147	365 042
Dont aides aux salaires	6 620	6 531	6 517	6 720	173 719	173 719	173 719
Dont remboursement TICPE	744 385	752 345	727 160	763 272	706 453	527 209	354 213

### dont option 1 TP<sub>MR</sub>

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Charges fixes DF <sub>n</sub>	504 477	500 715	498 616	457 918	464 212	431 978	430 023
Charges variables bus DV <sub>Bn</sub>	866 352	717 684	815 273	865 248	867 983	863 963	866 192
Charges de sous-traitance D <sub>An</sub>	384 564	244 872	304 706	382 742	381 253	352 669	368 196
<b>Total des dépenses D<sub>n</sub></b>	<b>1 755 393</b>	<b>1 463 271</b>	<b>1 618 595</b>	<b>1 705 908</b>	<b>1 713 448</b>	<b>1 648 610</b>	<b>1 664 411</b>
Recettes du trafic R <sub>n</sub> trafic	121 453	70 991	111 079	123 037	123 301	121 139	122 318
<b>Total des recettes</b>	<b>121 453</b>	<b>70 991</b>	<b>111 079</b>	<b>123 037</b>	<b>123 301</b>	<b>121 139</b>	<b>122 318</b>
<b>Solde à la charge du SMT</b>	<b>1 633 940</b>	<b>1 392 280</b>	<b>1 507 516</b>	<b>1 582 871</b>	<b>1 590 147</b>	<b>1 527 471</b>	<b>1 542 093</b>

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Dont contribution économique territoriale	0	0	0	0	4 674	4 674	4 674
Dont aides aux salaires	0	0	0	0	35 405	35 405	35 405

**Effets de l'avenant 12**

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Charges fixes DFn	0	0	0	0	0	78 816	-1 493 422
Charges variables	0	0	0	0	0	27 900	-199 483
dont variables bus DVbn	0	0	0	0	0	27 900	4 985 977
dont variables tramway DVTn	0	0	0	0	0	0	-5 185 460
Charges de sous-traitance DAn	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total des dépenses Dn</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>106 716</b>	<b>-1 692 905</b>
Recettes du trafic Rn trafic	0	0	0	0	0	-9 128	-2 350 207
Recettes diverses Rn divers	0	0	0	0	0	-8 757	0
<b>Total des recettes</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-17 885</b>	<b>-2 350 207</b>
<b>Solde à la charge du SMT</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>124 601</b>	<b>657 302</b>
Rappel : recette Tours Métropole redevance	0	0	0	0	0	0	-200 000

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Dont contribution économique territoriale	0	0	0	0	0	0	0
Dont aides aux salaires	0	0	0	0	0	0	0
Dont remboursement TICPE	0	0	0	0	0	0	0

**dont option 1 TPMR**

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Charges fixes DFn	0	0	0	0	0	0	0
Charges variables bus DVbn	0	0	0	0	0	0	0
Charges de sous-traitance DAn	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total des dépenses Dn</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Recettes du trafic Rn trafic	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total des recettes</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Solde à la charge du SMT</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Dont contribution économique territoriale	0	0	0	0	0	0	0
Dont aides aux salaires	0	0	0	0	0	0	0



**Article 25.5 modifié par l'avenant 12**

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Charges fixes DF <sub>n</sub>	25 136 657	25 042 569	24 277 824	25 488 720	24 805 412	24 801 313	24 442 857
Charges variables	32 181 412	29 654 636	31 842 864	32 124 928	33 360 898	33 983 390	33 944 217
dont variables bus DV <sub>Bn</sub>	26 258 157	23 452 996	25 469 503	26 265 644	26 390 497	26 700 915	27 787 112
dont variables tramway DV <sub>Tn</sub>	5 923 255	6 201 640	6 373 361	5 859 284	6 970 401	7 282 475	6 157 105
Charges de sous-traitance D <sub>An</sub>	5 690 068	5 118 339	5 510 627	5 468 626	5 413 708	5 646 190	5 631 144
<b>Total des dépenses D<sub>n</sub></b>	<b>63 008 137</b>	<b>59 815 544</b>	<b>61 631 315</b>	<b>63 082 274</b>	<b>63 580 018</b>	<b>64 430 893</b>	<b>64 018 218</b>
Recettes du trafic R <sub>n</sub> trafic	22 823 728	17 864 641	21 741 494	23 147 815	23 991 052	23 881 428	23 983 104
Recettes diverses R <sub>n</sub> divers	771 421	570 867	721 311	788 377	786 455	780 193	848 097
<b>Total des recettes</b>	<b>23 595 149</b>	<b>18 435 508</b>	<b>22 462 805</b>	<b>23 936 192</b>	<b>24 777 507</b>	<b>24 661 621</b>	<b>24 831 201</b>
<b>Solde à la charge du SMT</b>	<b>39 412 988</b>	<b>41 380 036</b>	<b>39 168 510</b>	<b>39 146 082</b>	<b>38 802 511</b>	<b>39 769 272</b>	<b>39 187 017</b>
Rappel : recette Tours Métropole redevance	1 100 000	1 100 000	1 100 000	1 100 000	1 100 000	1 100 000	1 100 000

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Dont contribution économique territoriale	884 553	895 993	898 953	915 948	468 132	401 147	365 042
Dont aides aux salaires	6 620	6 531	6 517	6 720	173 719	173 719	173 719
Dont remboursement TICPE	744 385	752 345	727 160	763 272	706 453	527 209	354 213

**dont option 1 TPMR**

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Charges fixes DF <sub>n</sub>	504 477	500 715	498 616	457 918	464 212	431 978	430 023
Charges variables bus DV <sub>Bn</sub>	866 352	717 684	815 273	865 248	867 983	863 963	866 192
Charges de sous-traitance D <sub>An</sub>	384 564	244 872	304 706	382 742	381 253	352 669	368 196
<b>Total des dépenses D<sub>n</sub></b>	<b>1 755 393</b>	<b>1 463 271</b>	<b>1 618 595</b>	<b>1 705 908</b>	<b>1 713 448</b>	<b>1 648 610</b>	<b>1 664 411</b>
Recettes du trafic R <sub>n</sub> trafic	121 453	70 991	111 079	123 037	123 301	121 139	122 318
<b>Total des recettes</b>	<b>121 453</b>	<b>70 991</b>	<b>111 079</b>	<b>123 037</b>	<b>123 301</b>	<b>121 139</b>	<b>122 318</b>
<b>Solde à la charge du SMT</b>	<b>1 633 940</b>	<b>1 392 280</b>	<b>1 507 516</b>	<b>1 582 871</b>	<b>1 590 147</b>	<b>1 527 471</b>	<b>1 542 093</b>

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Dont contribution économique territoriale	0	0	0	0	4 674	4 674	4 674
Dont aides aux salaires	0	0	0	0	35 405	35 405	35 405

Le programme pluriannuel de l'évolution de l'offre et de la fréquentation défini à l'article 4.4 de la convention et modifié par l'avenant 7 est modifié comme suit :

**Article 4.4 modifié par l'avenant 7**

<b>Km commerciaux</b>	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Offre exploitée directement hors TAD</b>							
Tramway	1 287 436	1 153 035	1 239 988	1 289 906	1 287 436	1 293 515	2 729 418
Bus standard	3 583 854	2 880 536	3 359 263	3 460 359	3 437 936	3 352 804	2 569 977
Bus articulé	2 796 764	2 461 057	2 708 621	2 974 272	2 985 681	2 988 412	2 575 676
Gabarits réduits	0	0	0	0	0	0	0
Minibus	129 117	142 531	151 372	99 130	98 787	98 787	98 099
Cars	0	0	0	0	28 914	28 914	28 914
<b>Total exploité en direct hors TAD</b>	<b>7 797 171</b>	<b>6 637 159</b>	<b>7 459 244</b>	<b>7 823 667</b>	<b>7 838 754</b>	<b>7 762 432</b>	<b>8 002 084</b>
Offre sous-traitée hors TAD	1 535 911	1 326 648	1 357 111	1 362 710	1 326 253	1 411 106	1 375 569
<b>TOTAL GENERAL HORS TAD</b>	<b>9 333 082</b>	<b>7 963 807</b>	<b>8 816 355</b>	<b>9 186 377</b>	<b>9 165 006</b>	<b>9 173 537</b>	<b>9 377 652</b>
Offre TAD	45 525	49 637	77 385	147 246	154 588	171 758	171 177
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>9 378 607</b>	<b>8 013 444</b>	<b>8 893 740</b>	<b>9 333 623</b>	<b>9 319 594</b>	<b>9 345 295</b>	<b>9 548 829</b>

<b>Fréquentation</b>	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Total voyages billettiques	36 650 870	27 067 995	33 895 116	35 707 821	37 363 210	37 396 467	43 353 976
Taux de correspondance	1,29	1,29	1,42	1,30	1,30	1,30	1,30
Total déplacements commerciaux	28 388 966	20 927 298	23 841 470	27 489 010	28 768 993	28 788 079	33 356 504

<b>Dont Fréquentation TAD</b>	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Total voyages billettiques	11 725	12 990	29 896	63 288	64 319	67 087	69 280

<b>Dont Fréquentation hors TAD</b>	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Total voyages billettiques	36 639 145	27 055 005	33 865 220	35 644 533	37 298 891	37 329 380	43 284 696

### Effet de l'avenant 12

Km commerciaux	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Offre exploitée directement hors TAD</b>							
Tramway	0	0	0	0	0	0	-1 440 698
Bus standard	0	0	0	0	0	0	972 866
Bus articulé	0	0	0	0	0	0	198 082
Gabarits réduits	0	0	0	0	0	0	0
Minibus	0	0	0	0	0	0	-8 410
Cars	0	0	0	0	0	0	-22 764
<b>Total exploité en direct hors TAD</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-300 924</b>
Offre sous-traitée hors TAD	0	0	0	0	0	0	142 450
<b>TOTAL GENERAL HORS TAD</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-158 474</b>
Offre TAD	0	0	0	0	0	11 497	34 490
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>11 497</b>	<b>-123 984</b>

Fréquentation	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Total voyages billettiques	0	0	0	0	0	2 119	-3 917 011
Taux de correspondance	1,29	1,29	1,42	1,30	1,30	1,30	1,30
Total déplacements commerciaux	0	0	0	0	0	1 631	-3 013 744

Dont Fréquentation TAD	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Total voyages billettiques	0	0	0	0	0	2 119	3 657

Dont Fréquentation hors TAD	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Total voyages billettiques	0	0	0	0	0	0	-3 920 668

### Article 4.4 modifié par l'avenant 12

Km commerciaux	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Offre exploitée directement hors TAD</b>							
Tramway	1 287 436	1 153 035	1 239 988	1 289 906	1 287 436	1 293 515	1 288 720
Bus standard	3 583 854	2 880 536	3 359 263	3 460 359	3 437 936	3 352 804	3 542 843
Bus articulé	2 796 764	2 461 057	2 708 621	2 974 272	2 985 681	2 988 412	2 773 758
Gabarits réduits	0	0	0	0	0	0	0
Minibus	129 117	142 531	151 372	99 130	98 787	98 787	89 689
Cars	0	0	0	0	28 914	28 914	6 150
<b>Total exploité en direct hors TAD</b>	<b>7 797 171</b>	<b>6 637 159</b>	<b>7 459 244</b>	<b>7 823 667</b>	<b>7 838 754</b>	<b>7 762 432</b>	<b>7 701 160</b>
Offre sous-traitée hors TAD	1 535 911	1 326 648	1 357 111	1 362 710	1 326 253	1 411 106	1 518 019
<b>TOTAL GENERAL HORS TAD</b>	<b>9 333 082</b>	<b>7 963 807</b>	<b>8 816 355</b>	<b>9 186 377</b>	<b>9 165 006</b>	<b>9 173 537</b>	<b>9 219 178</b>
Offre TAD	45 525	49 637	77 385	147 246	154 588	183 255	205 667
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>9 378 607</b>	<b>8 013 444</b>	<b>8 893 740</b>	<b>9 333 623</b>	<b>9 319 594</b>	<b>9 356 792</b>	<b>9 424 845</b>

Fréquentation	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Total voyages billettiques	36 650 870	27 067 995	33 895 116	35 707 821	37 363 210	37 398 586	39 436 965
Taux de correspondance	1,29	1,29	1,42	1,30	1,30	1,30	1,30
Total déplacements commerciaux	28 388 966	20 927 298	23 841 470	27 489 010	28 768 993	28 789 710	30 342 760

Dont Fréquentation TAD	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Total voyages billettiques	11 725	12 990	29 896	63 288	64 319	69 206	72 937

Dont Fréquentation hors TAD	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Total voyages billettiques	36 639 145	27 055 005	33 865 220	35 644 533	37 298 891	37 329 380	39 364 028

Le programme pluriannuel de l'évolution de l'offre et de la fréquentation du TAD défini à l'article 15.6 de la convention et modifié par l'avenant 7 est modifié comme suit :

**Article 25.5 modifié par l'avenant 7**

Services de transport à la demande	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Offre kilométrique prévisionnelle	45 525	49 637	77 385	147 246	154 588	171 758	171 177
Fréquentation TàD (voyages billettiques)	11 725	12 990	29 896	63 288	64 319	67 087	69 280
Total des charges prévisionnelles TàD	233 027 €	263 758 €	335 246 €	486 551 €	503 879 €	540 437 €	536 619 €

**Effets de l'avenant 12**

Services de transport à la demande	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Offre kilométrique prévisionnelle	0	0	0	0	0	11 497	34 490
Fréquentation TàD (voyages billettiques)	0	0	0	0	0	1 219	3 602
Total des charges prévisionnelles TàD	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	27 900 €	83 500 €

**Article 25.5 modifié par l'avenant 12**

Services de transport à la demande	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Offre kilométrique prévisionnelle	45 525	49 637	77 385	147 246	154 588	183 255	205 667
Fréquentation TàD (voyages billettiques)	11 725	12 990	29 896	63 288	64 319	68 306	72 882
Total des charges prévisionnelles TàD	233 027 €	263 758 €	335 246 €	486 551 €	503 879 €	568 337 €	620 119 €

## 9 DISPOSITIONS DIVERSES

Les dispositions de la Convention de Délégation de service public pour l'exploitation de services de transport public de voyageurs en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2019, non modifiées par le présent avenant, demeurent en vigueur.

Les dispositions du présent avenant prennent effet après sa transmission à Monsieur le Préfet d'Indre-et-Loire au titre du contrôle de légalité, et après sa notification.

Fait à Tours le

**Pour le Syndicat des Mobilités de Touraine**

**Pour Keolis**

**Emmanuel DENIS**  
**Président du Syndicat des Mobilités de Touraine**

**Annelise AVRIL**  
**Directrice Générale France**

Annexes :

- Annexe « procédure recettes »