



AVENANT N° 6

CONTRAT DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC PORTANT SUR L'EXPLOITATION DES SERVICES DE LA MOBILITE

2017-2022

Avril 2022

ENTRE LES SOUSSIGNES :

Monsieur François REBSAMEN, agissant en qualité de Président de Dijon métropole, en vertu d'une délibération du Conseil métropolitain en date du 2022, ci-après dénommée “ **l'Autorité Délégente** ”,

D'UNE PART,

ET

Monsieur Frédéric BAVEREZ, agissant en qualité de Directeur exécutif France, tant pour le compte de la société KEOLIS – Société anonyme ayant son siège social 20-22 rue Le Peletier – 75009 PARIS CEDEX 9 – inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le n° B 552 111 809, que pour sa filiale dédiée exploitante, KEOLIS DIJON MOBILITES dont il est par ailleurs mandataire social, domiciliée 49 rue des Ateliers à Dijon (Côte d'Or) ci-après dénommées « **le Délégataire** »,

D'AUTRE PART,

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

SOMMAIRE

Titre 1.	Objet du contrat.....	66
Titre 2.	Traitement des impacts de la crise sanitaire de la COVID-19.....	77
Article 1.	Impact sur les forfaits de charges	77
Article 2.	Autres impacts	77
Article 3.	Synthèse.....	88
Titre 3.	Service public de transport urbain	99
Article 4.	Evolutions d'offre.....	99
4.1.	P30 et P31	99
4.2.	F43	99
4.3.	VYV 2021	1010
4.4.	Autres.....	1010
4.5.	Synthèse	1212
Article 5.	Nouveau site de relève à Quetigny	1212
Article 6.	Sécurisation de la lutte contre la fraude.....	1313
Article 7.	Prolongation de durée de vie et renouvellement des matériels roulants.....	1313
Article 8.	Innovation : Coach de mobilité	1414
Article 9.	SAEIV et radio TETRA	1515
9.1.	Contrat de maintenance et location de fréquences radio	1515
9.2.	Optimisation de l'environnement Digital	1515
9.3.	Synthèse	1515
Article 10.	Renouvellement des DAAC	1515
Article 11.	Vélo	1616
11.1.	Organisation exploitation Vélos.....	1616
11.2.	DiviaVélodi : Bourg-Dauphine et Voltaire Mirande.....	1616
11.3.	Implantation de DiviaVéloPark dans les DiviaPark.....	1616
11.4.	Renouvellement des flottes de vélo DiviaVélo et DiviaVélodi	1717
11.5.	Synthèse	1717
Article 12.	Contribution économique territoriale (CET)	1717
Article 13.	Projet H2.....	1717
13.1.	Atelier.....	1717
13.2.	Mesure de bruit.....	1818
13.3.	Synthèse	1818
Article 14.	Mise à jour du Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) Transports Urbains <u>1818</u>	
14.1.	Obsolescence des e-TPVS.....	1818
14.2.	Modification des positions des caméras T1 et T2	1818

14.3.	Salle de relève Monge	<u>1818</u>
14.4.	Travaux bruit PCC	<u>1818</u>
14.5.	Travaux bruit Agence commerciale	<u>1818</u>
14.6.	Travaux sûreté agence commerciale	<u>1919</u>
14.7.	Modification Tramway.....	<u>1919</u>
14.8.	Travaux CDEM.....	<u>2020</u>
14.9.	Synthèse financière de la mise à jour du PPI	<u>2121</u>
Article 15.	Diviaccès - Modification du règlement et diverses dispositions	<u>2121</u>
Article 16.	Titres et recettes.....	<u>2121</u>
16.1.	Tarif jeune week-end été	<u>2121</u>
16.2.	Tarif accompagnateur CMI	<u>2222</u>
16.3.	Bouquet Liberté.....	<u>2222</u>
16.4.	Tarification Cité Internationale de la Gastronomie et du Vin (CIGV)	<u>2222</u>
Titre 4.	Service public du stationnement en parcs en ouvrage	<u>2424</u>
Article 17.	Parking Grangier.....	<u>2424</u>
17.1.	Ascenseur Grangier	<u>2424</u>
17.2.	Colonne sèche	<u>2424</u>
17.3.	Synthèse	<u>2424</u>
Article 18.	Parking Dauphine	<u>2424</u>
18.1.	Ascenseur Dauphine.....	<u>2424</u>
18.2.	Référé préventif.....	<u>2424</u>
18.3.	Report travaux	<u>2525</u>
18.4.	Synthèse	<u>2525</u>
Article 19.	Contribution économique territoriale (CET)	<u>2525</u>
Titre 5.	Service public du stationnement en voirie	<u>2626</u>
Article 20.	Extensions du stationnement payant en voirie	<u>2626</u>
20.1.	Création de la zone de stationnement payant Monchapet Est.....	<u>2626</u>
20.2.	Extension de la zone de stationnement payant gare Nord.....	<u>2626</u>
20.3.	Extension de la zone de stationnement payant gare Sud.....	<u>2626</u>
20.4.	Extension de la zone de stationnement payant Tivoli-Transvaal.....	<u>2626</u>
20.5.	Extension de la zone de stationnement payant Montchapet.....	<u>2626</u>
20.6.	Extension de la zone de stationnement payant Allées du Parc	<u>2626</u>
20.7.	Achats et déplacement des horodateurs	<u>2727</u>
20.8.	Synthèse	<u>2727</u>
Article 21.	PIAF.....	<u>2727</u>
Article 22.	Titres et recettes.....	<u>2727</u>
Article 23.	Contribution économique territoriale (CET)	<u>2727</u>
Titre 6.	Service public de la fourrière.....	<u>2929</u>
Article 24.	Convention Rodéo	<u>2929</u>

Article 25. Expertises des véhicules mis en fourrière.....	2929
Article 26. Ajustement sur le Plan Pluriannuel d'Investissements (PPI) des fourrières relatif à la sécurisation du site	2929
Titre 7. Synthèse des effets de l'avenant	3131
Article 27. Synthèse des impacts de l'avenant	3131
Article 28. Principaux éléments financiers contractuels mis à jour.....	3131
Article 29. Actualisation des annexes.....	3232
Article 30. Dispositions diverses	3333
Article 31. Entrée en vigueur.....	3333

TITRE 1. OBJET DU CONTRAT

L'avenant n°6 (ci-après « l'Avenant) a pour objet :

- 1. De traiter les conséquences de la crise sanitaire 2021 liée à la covid-19 et son impact sur les forfaits de charges et les investissements, pour toutes les opérations du contrat
- 2. pour la partie Transport public, et en application de l'article 11 du contrat, d'opérer divers ajustements du forfait de charges compte tenu des impacts financiers liés à l'évolution de l'offre, du renouvellement du matériel roulant, des conséquences de la création d'un nouveau site de relève à Quetigny, de l'expérimentation de caméra piétons pour sécuriser la lutte contre la fraude, de la prolongation de l'expérimentation du coach vocal, des conséquences financière du traitement de l'obsolescence du SAEIV et des DAAC, des impacts de la politique vélo, de la restitution des économies relatives à la baisse de la CVAE, de la mise à jour du plan pluriannuel d'investissements, des modifications du règlement DiviAccès et des évolutions relatives aux titres.
- 3. Pour la partie Parking en ouvrage, d'opérer des ajustements liés aux travaux des parking Grangier et Dauphine, et de restituer les économies relatives à la baisse de la CVAE
- 4. Pour la partie stationnement sur voirie, d'étendre les zones de stationnement, d'acter la possibilité pour les résidents centre-ville de stationner dans les secteurs longue durée de proximité et de restituer les économies relatives à la baisse de la CVAE
- 5. Pour la partie Fourrière et conformément à l'article 11 du contrat, de traiter des véhicules saisis lors de rodéos urbains, d'acter les évolutions légales sur les expertises et d'améliorer la sécurisation du site.

Tel est l'objet du présent Avenant, conclu dans le respect des dispositions du code de la commande publique et en particulier ses articles (i) R.3135-1 pour ce qui concerne les objets 2 et 5 (ii) R.3135-5 pour l'objet 1 et (iii) R.3135-7 (modifications dénuées de caractère substantiel compte tenu du niveau des conséquences financières de l'avenant) pour les objets 3 et 4.

TITRE 2. TRAITEMENT DES IMPACTS DE LA CRISE SANITAIRE DE LA COVID-19

La crise sanitaire de Covid 19 revêt la qualification de circonstance imprévue.

Les articles 11 et 34.4.1 de la convention prévoient en tout état de cause une clause de réexamen en cas de variation du kilométrage commercial au-delà du seuil de 3%, ce qui a été le cas en conséquence de la crise sanitaire de la Covid 2019 sur les années 2020 et 2021.

Sur le premier semestre 2021, en concertation entre l'Autorité Délégante et le Déléataire, l'offre a été adaptée régulièrement pour s'adapter aux différentes évolutions des horaires du couvre-feu puis à la mise en place du 3^{ème} confinement le 3 avril et au déconfinement progressif entre le 26 avril et la fin juin. Ces ajustements ont conduit à une réduction de l'offre de 551.901 Km.

Article 1. Impact sur les forfaits de charges

Sur 2021, le Déléataire a continué de réaliser des économies liées à la baisse de l'activité :

- Réduction des litrages carburant consommés
- Réduction des opérations de maintenance sur le matériel roulant
- Réduction des coûts de sous-traitance
- Réduction des coûts d'accompagnement de la ligne Pleine Lune

Le Déléataire a poursuivi la mise en œuvre des actions visant à réduire ses coûts de fonctionnement notamment par le recours au travail partiel pour une partie de ses salariés et le décalage d'embauche. Le Déléataire a également bénéficié d'économies liées à l'absentéisme non remplacé.

Néanmoins la lutte contre la propagation du virus a nécessité une poursuite du recours accru à des prestations de nettoyage à bord des matériels roulants, sur tous les sites accueillant du public ou des personnels.

Les parties conviennent que les économies réalisées nettes des surcoûts sont déduites du forfait de charges. Ces économies sont évaluées provisoirement.

Les parties conviennent de la même façon que si des économies complémentaires venaient à être mise en évidence après la clôture des comptes 2021, elles feraient l'objet d'une régularisation dans un prochain avenant.

Lors de la clôture annuelle des comptes 2020 des économies complémentaires significatives ont été mise en évidence par rapport au économies estimées dans l'avenant n°5 sur les activités de stationnement. Ces économies se traduisent par une restitution de 150 K€.

Article 2. Autres impacts

La généralisation du télétravail sur les postes administratifs a rendu nécessaire l'achat de matériel informatique adapté (12 PC portables) au-delà de ce que le PPI prévoyait en volume de renouvellement.

Article 3. Synthèse

En conséquence les forfaits de charges en €2016 HT sont modifiés de la façon suivante :

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Forfait de charges variables TU (Ctv)	0	0	0	0	-870 881	0
Forfait de charges fixes TU (Ctf)	0	0	0	0	-374 219	3 570
Forfait de sous-traitance TU (Ctst)	0	0	0	0	-45 984	0
Forfait de charges TU	0	0	0	0	-1 291 083	3 570
Forfait de charges Ouvrage (Fcp)	0	0	0	0	-80 738	0
Forfait de charges Voirie (Fcv)	0	0	0	0	-206 246	0
Forfait de charges Fourrières (Fcf)	0	0	0	0	0	0
Forfaits de charges	0	0	0	0	-1 578 067	3 570

TITRE 3. SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT URBAIN

Article 4. Evolutions d'offre

Les modifications d'offre intervenues à la rentrée de septembre 2021 sur le réseau sont les suivantes :

4.1. P30 et P31

A partir du 18/01/2021, afin de mieux répondre à la demande des habitants des communes de Bresse-sur-Tille et Magny-sur-Tille, l'offre des lignes P30 et P31 a été revue pour offrir davantage de courses ainsi que des horaires affinés permettant de mieux correspondre aux horaires d'entrée et sortie des établissements scolaires.

4.1.1. P30

- En semaine :
 - Des décalages de quelques minutes pour mieux répondre aux besoins des scolaires
 - Création de 2 allers/retours répondant à la fois aux besoins des scolaires, des actifs, des déplacements de loisirs
 - Remplacement du Bus Class' du mercredi midi par une course régulière P30
- Samedi :
 - Pas de modification de la grille horaire
 - Passage de l'ensemble de courses sur réservation
- En semaine – période de vacances scolaires : Mêmes horaires qu'en période scolaire, mais avec l'ensemble des courses sur réservation

4.1.2. P31

- En semaine :
 - Des décalages de quelques minutes pour mieux répondre aux besoins des scolaires
 - Création de 1,5 aller/retour répondant à la fois aux besoins des scolaires, des actifs, des déplacements de loisirs
- Samedi :
 - Pas de modification de la grille horaire
- En semaine – période de vacances scolaires : mêmes horaires qu'en période scolaire, mais avec l'ensemble des courses sur réservation

4.2. F43

Afin d'accompagner le développement de la ZAE Bois Guillaume sur la commune de Saint Apollinaire, la ligne F43 a été mise en service à la rentrée 2021 dans l'optique de relier cette nouvelle zone qui compte déjà 400 emplois, une quinzaine d'entreprises de plus de 10 salariés déjà installées et plusieurs projets d'implantation, et le quartier des Grésilles où elle est reliée aux lignes T1 et B11 pour rejoindre le centre-ville.

Cette ligne fonctionne selon les principes suivants :

- Fonctionnement uniquement du lundi au vendredi toute l'année hors jours fériés
- Fonctionnement du service en régulier pendant les périodes de pointe du matin (7:00 – 9:00) et du soir (16:30-18:30) et sur réservation le reste de la journée
- Pas de desserte en soirée et le week-end.
- 17 courses par jour et par sens : 8 courses régulières / 9 courses sur réservation
- Temps de parcours : environ 15 mn

4.3. VYV 2021

Le festival VYV a eu lieu au Parc de la Combe à la Serpent sur 4 soirées, du 2 au 5 septembre 2021.

Dans le cadre de l'organisation de cet événement, seuls les bus mis en place par le réseau Divia ont été autorisés à accéder au site du festival. Ainsi, un système de navettes a été mis en place sur les 4 soirées, entre la Cité de la Gastronomie et la Combe à la Serpent à Corcelles-les-Monts, afin de permettre l'acheminement des 5000 à 7000 festivaliers attendus par soir :

- Un bus toutes les 5 mn de 17h00 à 1h30 le samedi, 2h30 le vendredi
- Un bus toutes les 5 à 8 mn de 14h30 à 2h30 le samedi, 13h30 à 00h30 le dimanche.

De plus, des renforts de tramway ont été mis en place sur le tronçon Bourroches-Drapeau de la ligne T2 en fin de soirée pour assurer le retour des festivaliers sur le territoire dijonnais : un tram toutes les 18 mn jusqu'à 2h00 le jeudi, 3h00 le vendredi et samedi, 1h00 le dimanche.

Des solutions gratuites de stationnement pour les vélos ont été mises en place à différents endroits, afin de permettre aux festivaliers de sécuriser leurs vélos à proximité des arrêts de la navette VYV :

- 40 places à Monge
- 64 places à Bourroches-Eiffel
- 96 places dans le DiviaPark Monge gardienné comme suit :
 - jeudi de 17h00 à 2h00
 - vendredi de 17h00 à 2h30
 - samedi de 14h00 à 3h00
 - dimanche de 13h00 à 1h00

En complément, un service de renfort de régulation sur DiviaVélodi a été mis en place le week-end afin d'assurer que les festivaliers puissent utiliser ce service pour se rendre à l'arrêt de prise en charge de la navette VYV.

En lien avec le festival VYV et le Vélotour qui avait lieu le même week-end, le DiviaVéloPark de la gare a été exceptionnellement ouvert le dimanche 5 septembre, pour assurer les retours des vélos en locations courte-durée qui auraient été empruntés au cours de ce week-end.

Signalétique : une signalétique spécifique a été mise en place autour de la station « Monge Cité de la Gastronomie » et de l'arrêt de bus « Bourroches-Eiffel » afin de d'orienter les voyageurs vers l'arrêt de la navette (à Monge, cet arrêt n'était pas visible depuis le centre-ville, la station tram ou les arrêts de bus) ou les emplacements de stationnements vélos.

Les parties conviennent que le Délégué participera à hauteur de 50% des coûts engagés dans le cadre de ses actions de partenariats.

4.4. Autres

4.4.1. B16 – Ecole de Gendarmerie

L'Ecole de Gendarmerie de Longvic a été créée en 2016 sur les terrains de l'ancienne Base Aérienne 102. Elle peut accueillir jusqu'à 1200 élèves au total, répartis, à partir de septembre 2021, sur deux sites : Longvic (Ecole actuelle) et Neuilly-Crimolois(nouveau quartier). L'Ecole de Gendarmerie est déjà desservie par le réseau Divia sur son quartier de Longvic avec la ligne

Express, et souhaite que les stagiaires résidant dans le quartier de Neuilly-Crimolois puissent également bénéficier d'une desserte en transports publics. Afin de répondre à cette demande, une expérimentation avec des courses sur réservation réservées à l'École a été lancée à la rentrée 2021, sur la base de courses existantes de la ligne B16 qui dessert la ligne de Neuilly-Crimolois, à 600 m de l'École. L'expérimentation est reconduite sur 2022 avec de nouveaux horaires toujours sur les vendredis et dimanches soir.

4.4.2. B10 et B12

Afin d'adapter l'offre à la demande de mobilités, certaines courses des lignes B10 et B12 sont exploitées depuis la rentrée 2021 sur réservation uniquement. Il s'agit de la première et dernière course de la journée sur B10 (départ Talant Citadelle à 05h11 et départ Fontaine Centre Commercial à 21h15) ainsi que de la première course de la journée sur B12 (départ Chicago direction Plombières à 05h13).

4.4.3. Tram dimanche

Après observation de la fréquentation des premiers mois de la rentrée 2021, il est proposé d'adapter l'offre sur le tram les dimanches : l'offre de base est une fréquence de 15mn le matin et 10mn l'après-midi sur des dimanches classiques, qu'il est proposé de passer à 15mn toute la journée. De plus, les dimanches du mois de décembre, habituellement renforcés avec une fréquence de 10mn le matin et 8 mn l'après-midi, seraient renforcés à hauteur de 15mn le matin et 10mn l'après-midi. Enfin, certains jours fériés verraient leur offre tramway évoluer d'une fréquence de 15mn toute la journée à une fréquence de 20mn.

4.4.4. Fontaine d'Ouche

Dans le cadre du projet de requalification du quartier de Fontaine d'Ouche, la Lianes 3 a été déviée sur une distance importante au cours de l'été 2021. De ce fait, certains arrêts habituels n'étaient pas desservis au cours de cette période. Des dispositifs spécifiques ont été mis en place afin d'accompagner les voyageurs au cours de cette période perturbée.

4.4.5. City

L'ouverture de la Cité Internationale de la Gastronomie et du Vin (CIGV) est prévue en mai 2022. Dans un environnement exceptionnel, la CIGV constituera un véritable quartier et s'inscrira dans un secteur de la ville idéalement situé et desservi : Tramway T2 et Parking Monge Cité de la Gastronomie, proximité de la gare de Dijon Ville, rue Monge et Centre-ville.

Pour compléter cette offre de transport et redéfinir l'offre en hyper-centre, la navette City adapte son itinéraire à partir du 2 mai 2022. Tout en conservant la desserte des points d'intérêts majeurs, ce nouvel itinéraire emprunte la rue Condorcet, la rue de l'Hôpital, la rue Charles Vêques, la rue des Corroyeurs, la rue de la manutention puis la rue de Tivoli. Le nouvel itinéraire permet la desserte de 3 nouveaux arrêts avec des correspondances possibles avec d'autres lignes du réseau Bus&Tram : « Zola » (L4), « Monge Cité de la Gastronomie » (L5, B12, B18, P33, Express) et « Suquet-Lagny » (L5, B12, B18).

4.4.6. Changements de noms

Afin de promouvoir des équipements et lieux emblématiques du territoire de Dijon métropole, certains arrêts de bus, tram, et stations DiviaVélodi ont évolué à la rentrée 2021. L'ensemble des documents d'informations voyageurs ont été modifiés en conséquence, et les noms ont été changés sur les arrêts et stations :

- « Monge » devient « Monge Cité de la gastronomie »
- « Godrans » devient « Godrans Les Halles »

- « Grésilles » devient « Grésilles Trimolet »
- « Auditorium » devient « Auditorium Robert Poujade »

La station DiviaVélodi « Cellier de Clairvaux » devient « Godrans Les Halles », en cohérence avec la station de tramway.

4.5. Synthèse

Les impacts en kilomètres commerciaux sont les suivants :

	2021	2022
F43	7 041	22 818
P30	-5 478	-5 478
B10	-1 797	-5 105
B12	-892	-2 533
P31	3 545	3 545
Tramway	-2 274	-27 188
L3	10 299	
City		-1 785

En conséquence le forfait de charges en €2016 HT est modifié de la façon suivante :

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Forfait de charges variables TU (Ctv)	0	0	0	0	37 645	-99 780
Forfait de charges fixes TU (Ctf)	0	0	0	0	16 103	-4 143
Forfait de sous-traitance TU (Ctst)	0	0	0	0	49 039	47 032
Forfait de charges TU	0	0	0	0	102 788	-56 891

Article 5. Nouveau site de relève à Quetigny

Dans le cadre du projet Capatram, afin d'augmenter la capacité de transport en heures de pointe, un fonctionnement appelé glissement au terminus du Tram T1 à Quetigny a été mis en place. Le principe est que le conducteur, arrivant à ce terminus voie 1, assure le retournement dans la zone de manœuvre et une fois la rame mise en place, sur le quai voyageur voie 2, quitte la rame pour qu'un autre conducteur puisse rapidement le relever et partir en direction de la Gare. Cela permet d'insérer plus rapidement les rames sur le carrousel et d'augmenter la fréquence offerte aux clients sans augmenter le nombre de rames nécessaires. La fréquence moyenne en heure de pointe est ainsi passée de 4 mn 45s à 4 mn cadencées et régulières.

Pour permettre cette évolution, les conducteurs doivent pouvoir prendre une pause à ce terminus, le temps que la rame qu'ils devront relever soit mise en place par les conducteurs suivants. Un local, est aménagé via la location d'un Algéco accolé au bâtiment préexistant (toilettes) en attendant l'agrandissement de ce dernier de manière durable. Ce local est constitué d'une pièce avec les outils d'information sur les services en cours, les relèves à venir, un téléphone avec le PCC, des assises et tables pour permettre de prendre une pause dans de bonnes conditions pour les conducteurs.

En conséquence le forfait de charges en €2016 HT est modifié de la façon suivante :

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Forfait de charges fixes TU (Ctf)	0	0	0	0	8 499	15 257

Article 6. Sécurisation de la lutte contre la fraude

Conformément au décret n°2021-543 du 30 avril 2021 pris en application de l'article 113 de la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, le délégataire a proposé, dans le cadre d'une expérimentation, l'équipement des AVSR (agents de contrôle) avec 10 caméras piétons. Les objectifs de cette expérimentation sont d'avoir un effet dissuasif envers les clients virulents, de réduire les atteintes et incivilités envers les agents, faciliter l'identification des auteurs d'atteintes et l'enquête de police, préserver la sécurité et la santé des salariés et augmenter le sentiment de sécurité des clients.

Ces caméras-piétons seront portées par des agents assermentés et volontaires de façon ostensible. Le déclenchement de l'enregistrement sera réalisé uniquement dans le cadre des missions de contrôle, dans une situation de tension ou d'agression et après information du client. L'exploitation des images ne sera réalisée que par les personnels habilités.

En conséquence le forfait de charges en €2016 HT est modifié de la façon suivante :

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Forfait de charges fixes TU (Ctf)	0	0	0	0	294	4 340

Article 7. Prolongation de durée de vie et renouvellement des matériels roulants

Les articles 11 et 34.4.3 de la convention prévoient une clause de rencontre en cas de décalage du projet de renouvellement du parc prévu en septembre 2019 et/ou un écart significatif par rapport à l'âge moyen du parc.

Dans la perspective de la concrétisation du projet de Dijon métropole compatible avec la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, le Délégué a proposé un programme qui s'articule autour de deux axes :

- le renouvellement progressif sur 3 ans de 64 matériels roulants par des matériels d'occasion, et le renouvellement des minibus
- des travaux préventifs et de remplacement d'organes

Dans l'attente du renouvellement du parc non Hybride par des bus nouvelle technologie, il est nécessaire de remplacer la quasi-totalité du parc thermique car 64 bus avait une moyenne d'âge de près de 20 ans et les 7 Jumpers avaient dépassé les 12 ans.

En 2020 et 2021, le renouvellement du parc a pris du retard du fait de la pandémie et de la tension croissante sur le marché de l'occasion du fait de la Loi de Transition Énergétique (LTE) qui rendent plus difficile l'identification et l'acquisition de matériel correspondant aux attentes et aux besoins puis leur mise en service. Par ailleurs, le lancement de la nouvelle ligne F43 implique l'augmentation du parc en ligne d'un standard.

Le plan de réforme est ajusté ainsi :

- 2019 : Achat de 7 articulés d'occasion, inclus dans l'avenant n°4, en remplacement de 3 articulés et 4 standards réformés en 2020.
- 2020 : Achat de 5 minibus neufs en remplacement des 7 Jumpers
Achat de 9 standards modèle Citélis
Location de 9 standards modèle GX137L
- 2021 : Achat de 10 articulés (contre 19 prévus à l'avenant n°5) dont 1 hybride
Achat d'1 standard hybride
Location de 1 standard (contre 13 prévus à l'avenant n°5)
Réforme de 3 articulés et 21 standards
- 2022 : Achat de 8 articulés
Achat d'1 standard hybride
Location de 9 standards et 3 Midibus
Réforme de 15 articulés et 18 standards

Cela conduira donc à une réduction du parc de 5 standards et 2 microbus en réduisant le taux de réserve.

En conséquence le forfait de charges en €2016 HT est modifié de la façon suivante :

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Forfait de charges variables TU (Ctv)	0	0	0	0	-219 000	-36 000
Forfait de charges fixes TU (Ctf)	0	0	0	0	-13 632	25 931
Forfait de charges TU	0	0	0	0	-232 632	-10 069

Article 8. Innovation : Coach de mobilité

Une innovation, inédite pour un réseau de transport urbain en France, a été lancée le 1^{er} octobre 2019 : le coach de mobilité. Cet assistant vocal intégré dans l'application DiviaMobilités permet à l'utilisateur de faire des requêtes oralement et d'échanger directement avec son appli :

- Faire des recherches d'itinéraires (fonctionne avec la géolocalisation pour le point de départ)
- Demander les horaires des prochains passages de votre bus/tram à un arrêt
- Afficher une page dédiée de l'appli parmi les suivantes :
 - o Etat du trafic (oriente vers la page Infos trafic)
 - o Favoris (page de mes Favoris Bus&Tram, vélo, stationnement)
 - o Points de vente à proximité (affiche la page Relais DiviaMobilités)
 - o Appel vers l'Agence (ouvre une fenêtre pour lancer un appel à Mobigo)

De nouvelles fonctionnalités ont été ajoutées en relation avec le service DiviaVelodi (vélos en libre de service) permettant de localiser la station la plus proche, de connaître le nombre de vélos ou de places disponibles dans les stations.

L'Autorité Organisatrice souhaite prolonger l'expérimentation du Coach Vocal jusqu'au 31/12/2022.

En conséquence le forfait de charges en €2016 HT est modifié de la façon suivante :

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Forfait de charges fixes TU (Ctf)	0	0	0	0	19 703	39 405

Article 9. SAEIV et radio TETRA

L'Autorité Délégante a fait face à l'obsolescence de plusieurs composants du SAEIV INEO (calculateurs, radio). Le traitement de ces obsolescences et l'utilisation du réseau TETRA en support de phonie d'exploitation a nécessité une évolution majeure du SAEIV portée par l'Autorité Délégante.

9.1. Contrat de maintenance et location de fréquences radio

Le Délégué restitue à l'Autorité Délégante :

- les économies réalisées sur les contrats de maintenance pendant la période projet et de garantie.
- les économies liée à la reprise par l'Autorité Délégante du coûts de location des fréquences radio à compter de 03/2022. Seule restent à la charge du délégataire 4 fréquences.

9.2. Optimisation de l'environnement Digital

L'évolution du SAEIV permet la mise en place de nouvelles solutions plus performantes en remplacement de solutions vieillissantes à moindre coût :

- Le module Traffic Report (information sur les déviations) est remplacé par l'API CHAOS afin de permettre l'interface avec Qommuté (outil de gestion de l'information voyageur en situation perturbée)
- Le module TIMEO (information en temps réel) est remplacé par l'implémentation des flux GTFS et GTFS-RT issus du SAE
- Le calculateur d'itinéraire Navitia PnP est remplacé par la nouvelle version Navitia NWS permettant l'intégration de calculateurs spécifiques vélos (GEOVELO), voiture (HERE), marche à pied et mobilité réduite (STREETCO)
- Le module TimeTable (génération des affichables aux arrêts) est remplacé par une solution intégrée Koredge basée sur l'utilisation du GTFS

9.3. Synthèse

En conséquence le forfait de charges en €2016 HT est modifié de la façon suivante :

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Forfait de charges fixes TU (Ctf)	0	0	0	0	-356 812	-246 720

Article 10. Renouvellement des DAAC

Les distributeurs automatiques de carnet de titre destinés à la vente par les conducteurs doivent être renouvelés en raison de leur obsolescence (âge supérieur à 15 ans, taux de panne élevé et difficultés d'approvisionnement en pièces de rechange).

La diminution des volumes de vente par les conducteurs notamment grâce à l'open payment permet de réduire le nombre de DAAC de 3 à 2. Les nouveaux DAAC auront une période de garantie de 3 ans permettant de réduire le coût de fonctionnement de 16 K€ sur 2022.

En conséquence le forfait de charges en €2016 HT est modifié de la façon suivante :

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Forfait de charges fixes TU (Ctf)	0	0	0	0	366	-6 688

Article 11. Vélo

11.1. Organisation exploitation Vélos

La gestion du service DiviaVélo est partiellement sous-traitée à la SCIC La Bécane à Jules. L'internalisation de cette gestion était prévue grâce à la mutualisation avec les autres activités vélo et permettait des économies d'échelles à hauteur de 25 K€. A la demande de l'Autorité Organisatrice, cette internalisation, déjà décalée à début 2022, est annulée.

11.2. DiviaVélodi : Bourg-Dauphine et Voltaire Mirande

Dans le cadre des travaux du centre commercial Dauphine, la station DiviaVélodi n°2 « Bourg-Dauphine » a été retirée du réseau le 09 mai 2021.

Afin d'adapter le réseau de stations DiviaVélodi aux besoins de mobilité des dijonnais et aux évolutions du territoire, une étude de modification de l'implantation de certaines stations a été lancée début 2021. La première évolution a concerné la création d'une station « Voltaire-Mirande » à proximité des zones d'emplois et d'habitation du Boulevard Voltaire, face au Lycée Hippolyte Fontaine, mise en service le 1er septembre 2021. Cette nouvelle station a été implantée en utilisant les équipements de la station Bourg-Dauphine.

Ce déplacement est facturé selon les modalités de l'article 33.2 de la convention.

11.3. Implantation de DiviaVéloPark dans les DiviaPark

Afin de renforcer l'offre de stationnement vélo sécurisé au centre-ville, de nouveaux espaces ont été installés courant novembre 2021 dans 5 DiviaPark du centre-ville : 24 places à Darcy-Liberté, 26 places à Tivoli, 30 places à Sainte-Anne, 34 places à Condorcet et 56 places à Clémenceau. Il s'agit d'abris similaires aux DiviaVéloPark existants sur le réseau, mais utilisant les espaces abrités des DiviaPark. Afin d'accompagner le lancement de ce nouveau service, une signalétique dédiée a été mise en place dans les DiviaPark, pour prévenir les automobilistes de l'arrivée de cyclistes et favoriser la cohabitation entre les deux modes. Pour faciliter la mobilité des cyclistes et leurs déplacements finaux, des consignes sécurisées ont été installées à proximité de chaque nouveau DiviaVéloPark, afin qu'ils puissent y déposer leurs affaires.

Une demande de financement a été déposée par le Délégué auprès du programme Alveole, qui vise à inciter à l'installation d'abris vélos sécurisés sur le territoire français, dans l'optique d'encourager la pratique cyclable. Le Délégué s'engage à reverser les montants des subventions encaissées à ce titre à l'Autorité Déléguée.

11.4. Renouvellement des flottes de vélo DiviaVélo et DiviaVélodi

La flotte DiviaVélo, mise en service à partir de 2011, nécessite un renouvellement progressif. En effet, certains vélos ont été réformés ou volés, d'autres deviennent difficiles à maintenir en raison de leur vieillissement. En conséquence, 200 nouveaux vélos seront mis en service à la rentrée 2022 ce qui permettra de débiter le rajeunissement de la flotte. Ces renouvellements avaient été valorisés à 150 K€ dans le PPI sur la durée de la DSP. Le PPI est donc réduit de 65 K€.

L'état de la flotte de DiviaVéloDi ne rend pas nécessaire le renouvellement prévu au PPI ce qui permet de réduire le PPI de 185 K€.

11.5. Synthèse

En conséquence le forfait de charges en €2016 HT est modifié de la façon suivante :

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Forfait de charges variables TU (Ctv)	0	0	0	0	0	25 156
Forfait de charges fixes TU (Ctf)	0	0	0	0	-110 182	-28 221
Forfait de charges TU	0	0	0	0	-110 182	-3 064

Article 12. Contribution économique territoriale (CET)

La Loi n° 2020-1721 du 29 décembre 2020 de finances pour 2021 prévoit, à compter du millésime d'imposition 2021, un abaissement du taux d'imposition à la Cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE) à hauteur de la part affectée à l'échelon régional, soit 50% du produit de la CVAE. Le nouveau taux d'imposition est fixé à 0,75%. Parallèlement, de manière à ne pas pénaliser les entreprises dont la contribution économique territoriale, constituée de la Contribution Foncière des Entreprises (CFE) et de la CVAE, est plafonnée en fonction de la valeur ajoutée, le taux de ce plafonnement est abaissé de 3% à 2%.

Le Délégué restitue à l'Autorité Déléguée l'économie issue de cette baisse de la fiscalité conformément aux dispositions de l'article 11 relatives à la survenance de modification des règles de nature fiscale.

En conséquence le forfait de charges en €2016 HT est modifié de la façon suivante :

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Forfait de charges fixes TU (Ctf)	0	0	0	0	-351 244	-351 244

Article 13. Projet H2

13.1. Atelier

Dans le cadre du projet Hydrogène, l'autorité organisatrice a demandé la réalisation d'une étude de pré-faisabilité pour déterminer les modifications nécessaires dans l'atelier de maintenance pour réaliser les opérations de maintenance préventive et curative, en toute sécurité :

- Estimation budgétaire pour l'adaptation de l'atelier conformément à la réglementation
- Etude technique pour la modification des équipements et installation

13.2. Mesure de bruit

Dans le cadre de la consultation pour l'acquisition de bus hydrogène, l'autorité organisatrice a demandé au délégataire de faire réaliser des mesures acoustiques sur les 3 bus hydrogène prêtés par les soumissionnaires. Les mesures ont été réalisées à l'intérieur et à l'extérieur de chaque bus en position statique et dynamique. La prestation a été réalisée par l'APAVE au prix de 1.350 € HT par bus.

13.3. Synthèse

En conséquence le forfait de charges en €2016 HT est modifié de la façon suivante :

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Forfait de charges fixes TU (Ctf)	0	0	0	0	13 981	0

Article 14. Mise à jour du Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) Transports Urbains

14.1. Obsolescence des e-TPVS

Les 64 e-TPVS sont en situation d'obsolescence :

- Difficultés de réparation
- Matériel plus commercialisé

Deux nouveau e-TPVS sont acquis pour vérifier et valider le bon fonctionnement avec le reste du système billettique en prévision du renouvellement du reste du parc. Grâce à l'offre par la Région BFC de leurs matériels remplacés, les achats pour le renouvellement sont reportés à une date postérieure à la fin de la DSP.

14.2. Modification des positions des caméras T1 et T2

Le délégataire a proposé l'ajout de 3 et le déplacement de 4 caméras de vidéosurveillance sur le tracé des 2 lignes de tramway afin d'accroître la surveillance depuis le PCC de zones techniques et commerciales identifiées.

14.3. Salle de relève Monge

Le délégataire a aménagé des locaux en salle prise de service et de repos pour les personnels de conduite et de contrôle dans le parking Monge. Ces aménagements consistent en la création d'un coin kitchenette et la fourniture de mobiliers (tables, chaises, fauteuils).

14.4. Travaux bruit PCC

Après une étude de bruit réalisée en 2020, des actions sont engagées en faveur de l'amélioration du confort acoustique dans l'objectif de mieux isoler acoustiquement la tisanerie et la salle de réunion, principale source de nuisances sonore vers le PCC. Ces travaux consistent en la pose de 5 cubes et réhausse d'une cloison existante avec traitement acoustique.

14.5. Travaux bruit Agence commerciale

Après une étude de bruits faite par les services de santé eu travail en 2017, des actions sont engagées en faveur de l'amélioration du confort acoustique de l'agence commerciale par la pose de 22 cubes et de 5 panneaux isolants pour la zone où le plafond est plus bas.

14.6. Travaux sûreté agence commerciale

Des incidents sûreté sont survenus ces dernières années aux abords immédiats de l'agence commerciale Divia Mobilités du fait de la présence de marginaux, personnes ivres, vendeurs de stupéfiants installés sur les marches à la hauteur de la rotonde et à l'arrière de l'agence. Leurs comportements, dégradations, intrusions et actes d'insalubrité détériorent considérablement la tranquillité de l'espace public pour les clients, inquiètent les salariés de l'agence et sont nuisibles pour l'image des services de Divia Mobilités malgré les interventions régulières de la Police Municipale de Dijon et de la Police Nationale.

Aussi, des travaux d'aménagement visant à améliorer la sécurisation et la salubrité de l'extérieur de l'agence ont été décidés :

- Purge des bambous remplacés par un glacis béton avec galets rendant l'assise très inconfortable voire impossible
- Prolongation du Corten pour supprimer le renforcement
- Dispositifs pour limiter les intrusions dans la cour arrière

14.7. Outillages et équipements

Afin d'internaliser une partie de la maintenance des Minibus électrique de la navette City, l'achat d'un ensemble d'outillages a été nécessaire permettant de réaliser des diagnostics plus poussés. Cet ensemble se compose essentiellement de boîtiers informatiques permettant de se connecter aux différents équipements (batteries, chauffage, chaîne de traction ...) ainsi que des outils mécaniques comme des gabarits permettant de réaliser des contrôles sur les portes par exemple.

Des barrières mobiles sont conçues et fabriquées afin de permettre lors d'interventions et de travaux de ne laisser passer que les tramways sur les zones mixtes de la plateforme tramway.

Les 5 défibrillateurs du CEM sont obsolètes et doivent être renouvelés.

14.8. Modification Tramway

14.8.1. Feux de pénétration

Suite à l'innovation du groupe Keolis, nous avons voulu déployer l'ajout de feux flash couplés au gong pour alerter les tiers par un canal visuel en complément du canal sonore. Cette modification vise à améliorer la sécurité du réseau DIVIA, notamment pour éviter des collisions avec les piétons, cyclistes, trottinettes et tiers. L'efficacité a été évaluée à partir de questionnaires en interne et en externe et par une analyse de la sinistralité. A ce jour :

- 3 rames ont été équipées d'un prototype en 2020 (feux blanc),
- A l'issue de ce premier déploiement, des optimisations ont été apportées sur le matériel. Les flashes sont de couleur orange et orientés de 10 ° vers l'extérieur pour être plus visibles par les tiers et ne pas perturber les conducteurs de rames lors des croisements. 2 autres rames ont été équipées en 2021
- La généralisation des feux de pénétration orange, couplés au gong, a été approuvée par Dijon métropole et est prévue en 2022

14.8.2. Modification du son du gong

L'augmentation de la fréquence des collisions ou quasi-accidents et du manque de réactivité des usagers de la voie publique au son actuel du gong du tramway témoignent d'une forme d'habitude à ce son. L'objectif de cette évolution est de modifier et d'être en capacité de changer

régulièrement le son du gong du tramway parmi 3 sons différents afin de casser l'habitude et ainsi réduire le nombre de collisions.

14.8.3. Modification de la commande de priorité au carrefour

Une amélioration a été identifiée dans le cadre du projet Capatram permettant d'améliorer la fluidité de la signalisation lumineuse et donc de limiter les temps d'attentes du tramway et des usagers de la route au départ après l'arrêt en station du Tramway. Il s'agit d'une modification du logiciel TCMS sur la phase d'envoi d'information au boîtier de télécommande aiguille.

14.8.4. Modification du manipulateur

Dans l'objectif d'améliorer le confort de conduite et de prévenir les risques de Troubles Musculo-Squelettiques (TMS), une expérimentation a été réalisée consistant à remplacer le manipulateur initialement installé par une poignée équipée d'un dispositif de veille sensitive sur 3 rames. Cette évolution permet de supprimer la rotation de l'épaule et le geste répété de maintien de l'appui pour le conducteur. Après un avis favorable de l'ergonome des services de santé de l'AIST 21 et un accueil positif par les conducteurs sur l'expérimentation, cette modification est étendue à l'ensemble du parc.

14.9. Travaux CDEM

14.9.1. Porte accès salle de prise de service Conducteur

La porte d'accès à la salle de prise de service, la porte la plus utilisée du site, était à remplacer. Le choix s'est porté sur une porte automatique coulissante deux vantaux plus adaptée à un usage intensif.

14.9.2. Protection contre le risque incendie

Un audit du risque incendie sur le CEM a été réalisé par les assureurs du Délégué et a permis d'identifier quelques axes d'amélioration dans les équipements.

Tous les locaux électriques du CEM sont sous détection incendie sauf la sous-station n°6, qui présente un risque d'incendie électrique et est stratégique puisqu'il alimente les bâtiments du CEM et la section 13 du réseau tramway.

Le local huilerie n'est pas sous détection automatique. Or, un local contenant des hydrocarbures doit l'être pour limiter les risques. De même le local « produits dangereux » n'est pas sous détection automatique. Or, un local contenant des produits dangereux dont inflammables doit l'être également.

Les locaux adjacents aux archives RH ne sont pas dotés de détection incendie. Il s'agit des locaux surpresseur et compresseur. En cas de départ de feu dans un de ces locaux adjacents (risque électrique), l'alerte pourrait être donnée plus tôt et avant une éventuelle propagation au local archives.

Ces locaux vont donc être équipés de système de détection incendie.

La porte du magasin des ateliers est équipée d'un contrôle d'accès pour interdire l'entrée du personnel non autorisé dans le magasin. Toutefois, en cas de déclenchement de l'alarme incendie, la procédure d'évacuation, et notamment la mission de serre-fils chargé de contrôler la présence de personnel dans le magasin, ne peut pas être conduite. En conséquence, il est nécessaire d'asservir ce contrôle d'accès à la détection incendie ainsi en cas d'alerte incendie,

le SSI ordonnera de déverrouiller automatiquement cette porte, permettant l'accès au magasin le temps du contrôle de présence.

14.10. Synthèse financière de la mise à jour du PPI

En conséquence, le forfait de charges en €2016 HT évolue de la façon suivante :

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Forfait de charges fixes TU (Ctf)	0	0	0	0	53 123	52 291

Article 15. Diviaccès - Modification du règlement et diverses dispositions

Afin d'accompagner les modifications législatives induites par la LOM, le service DiviAccès évolue au 1er juillet 2022 :

- Le parcours d'accès est modifié :
 - Les UFR ainsi que les personnes non-voyantes détentrices de la CMI Invalidité bénéficient du service sur simple formulaire d'inscription (validé par Dijon métropole sous un délai de 18 jours ouvrés)
 - Les autres détenteurs de CMI Invalidité doivent soumettre un dossier, étudié en commission d'accès, comprenant un formulaire d'inscription ainsi qu'un questionnaire mobilité
 - Les autres personnes doivent soumettre un dossier, étudié en commission d'accès, comprenant un formulaire d'inscription ainsi qu'un questionnaire mobilité et un certificat médical
- Certaines règles du service évoluent :
 - Afin d'être assuré d'avoir un transport adapté au besoin de l'adhérent, la réservation est possible au plus tôt 30 jours avant et au plus tard la veille du déplacement jusqu'à 17h.
 - Au-delà, la réservation reste possible jusqu'à 2 heures avant l'heure du déplacement, mais dans la limite des moyens engagés.
 - Les annulations tardives et/ou répétées font l'objet de pénalités.
 - La proposition de trajet peut se faire de -60 minutes à +60 minutes par rapport à l'horaire demandé
 - La prise en charge de l'adhérent peut se faire de -15 minutes à +15 minutes par rapport à l'horaire convenu

Article 16. Titres et recettes

16.1. Tarif jeune week-end été

Une mesure de gratuité destinée aux moins de 26 ans a été mise en place tous les week-ends en juillet et août 2021. Un nouveau titre a été créé : le Pass WE été -26 gratuit, valable les Week-End en juillet et en août, disponible uniquement sur carte nominative.

Conditions pour bénéficier de la mesure :

- être âgé de moins de 26 ans

- être muni d'une carte DiviaMobilités.
- souscrire à l'abonnement produit « Pass WE été -26 »

16.2. Tarif accompagnateur CMI

L'article 19 de la LOM stipule que les réseaux de transports publics sont dans l'obligation de proposer des tarifs préférentiels aux accompagnateurs des personnes handicapées ayant une carte mobilité inclusion (CMI), quelle qu'en soit la mention (invalidité, stationnement, priorité). Dans ce cadre juridique dès le 1er janvier 2022 nous proposons de donner accès au Pass 10+1 à -50% (aujourd'hui réservé aux bénéficiaires de la CSS gratuite) aux accompagnateurs de détenteurs de CMI.

Pour ce faire, les détenteurs de CMI seront dotés de 2 cartes DiviaMobilités (passage en Agence obligatoire pour la création de ces cartes) :

- Une carte nominative utilisée pour leurs déplacements personnels.
- Une carte déclarative portant la mention « accompagnateur » utilisée par leur accompagnateur. Ainsi ils peuvent la confier à des personnes différentes.

Les détenteurs de CMI bénéficient d'un profil spécifique leur permettant d'accéder au Pass 10+1 à -50% en Relais, DAT et à l'Agence (la carte déclarative ne permettant pas d'achat e-boutique).

La validité de ce profil est identique à la validité de la CMI. En cas de contrôle, une personne voyageant seule et présentant une carte CMI « accompagnateur » peut être verbalisée.

16.3. Bouquet Liberté

Dans le cadre du projet de Mobilité Globale d'intégration de toutes les mobilités, un tarif multimodal a été mis en place en septembre 2021 : le Bouquet Libertés.

Bouquet Liberté de base :

- Pass Liberté Bus&Tram
- Pass Liberté Park

Options :

- Abonnement DiviaVélodi
- Pass DiviaVélo + Pass DiviaVéloPark

Cette offre permet aux clients de bénéficier de différents avantages en combinant les modes de transports :

- La carte nominative DiviaMobilités offerte
- 1 aller/retour Bus&Tram offert en intermodalité avec un stationnement dans les DiviaPark Malraux, Clémenceau ou Monge
- Options vélo : les services vélo aux tarifs préférentiels des abonnés :
 - DiviaVélodi Annuel à 25€ (+ ½ heure supplémentaire à 1€)
 - DiviaVélo Annuel + DiviaVéloPark Annuel à 40€

16.4. Tarification Cité Internationale de la Gastronomie et du Vin (CIGV)

Dans le cadre de l'ouverture de la CIGV

- des tickets commerçants bus et tram (1 support ticket sans contact + 1 aller-retour) seront vendus à la Ville de Dijon au tarif de 0,80€.
- des tickets commerçants parking 3h seront vendus à la Ville de Dijon au tarif de 2,20€.

- Une remise de 20% sera accordée pour l'acquisition de 10 000 tickets et plus sur une année ;
- Une remise de 40% pour l'acquisition de 50 000 tickets et plus sur une année.

Ces titres seront distribués aux clients à l'entrée de la CIGV.

TITRE 4. SERVICE PUBLIC DU STATIONNEMENT EN PARCS EN OUVRAGE

Article 17. Parking Grangier

17.1. Ascenseur Grangier

L'Autorité Délégante a décidé la construction d'un ascenseur dans le parking Grangier pour permettre l'accès de plein pied à la place Grangier. Le montant avait été provisoirement estimé à 398 K€ dans l'avenant n°5. Ce montant est ajusté à 456 K€.

17.2. Colonne sèche

La colonne sèche B du parking Grangier a été remplacée suite à une érosion importante sur la colonne à la sortie de l'issue de secours située sur la place Grangier. La fonctionnalité de l'équipement n'était plus assurée.

17.3. Synthèse

En conséquence le forfait de charges en €2016 HT évolue de la façon suivante :

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Forfait de charges Ouvrage (Fcp)	0	0	0	0	0	5 479

Article 18. Parking Dauphine

18.1. Ascenseur Dauphine

L'Autorité Délégante a décidé de construire un nouvel ascenseur permettant l'accès aux clients du parking Dauphine dans la cour Nord.

Le contexte géotechnique défavorable de la parcelle, où se situe l'ascenseur de la cour Nord du centre commercial Dauphine, a entraîné la modification du procédé afin d'étancher le volume de la gaine ascenseur et le sas piéton permettant l'accès à celui-ci. Le système de fondations dite de pieux sécants est devenu indispensable. En effet, les études géotechniques menées en amont ont démontré des niveaux de nappe phréatique variables et la proximité directe du Suzon (rivière souterraine). Ce procédé permet également la maîtrise de la circulation des « fines » du sous-sol et stabilise le terrain environnant d'autant que le milieu est contraint et exigü avec des avoisinants à proximité directe.

18.2. Référé préventif

Les travaux de création de l'ascenseur du parc Dauphine nécessitent des terrassements importants à proximité immédiate d'immeubles avoisinants. Le lancement d'une procédure de référé préventif s'est avéré indispensable avant le démarrage des travaux afin d'éviter toute contestation après l'achèvement des travaux sur l'état antérieur des ouvrages avoisinants. Un expert judiciaire a été nommé par le président du tribunal compétent pour constater l'état des immeubles voisins. L'expertise préventive réalisée est contradictoire et opposable aux parties (maître d'ouvrage et riverains). Le rapport de l'expert fait foi pendant toute la durée de la procédure jusqu'à achèvement. La démarche est commune aux travaux concomitants de création de l'ascenseur du parc Dauphine et des travaux du centre commercial Dauphine porté

par Demathieu Bard immobilier. La procédure prendra fin à l'achèvement des travaux des 2 programmes.

18.3. Report travaux

Du fait des retards pris sur dans les travaux du centre commercial Dauphine et des travaux de création de l'ascenseur, les travaux d'embellissement du parking Dauphine, qui ne peuvent être réalisés qu'après la fin des autres travaux, sont reportés à une date postérieure à la fin du contrat.

18.4. Synthèse

En conséquence le forfait de charges en €2016 HT évolue de la façon suivante :

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Forfait de charges Ouvrage (Fcp)	0	0	0	0	-120 830	-33 444

Article 19. Contribution économique territoriale (CET)

La Loi n° 2020-1721 du 29 décembre 2020 de finances pour 2021 prévoit, à compter du millésime d'imposition 2021, un abaissement du taux d'imposition à la Cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE) à hauteur de la part affectée à l'échelon régional, soit 50% du produit de la CVAE. Le nouveau taux d'imposition est fixé à 0,75%. Parallèlement, de manière à ne pas pénaliser les entreprises dont la contribution économique territoriale, constituée de la Contribution Foncière des Entreprises (CFE) et de la CVAE, est plafonnée en fonction de la valeur ajoutée, le taux de ce plafonnement est abaissé de 3% à 2%.

Le Délégué restitue à l'Autorité Déléguée l'économie issue de cette baisse de la fiscalité conformément aux dispositions de l'article 11 relatives à la survenance de modification des règles de nature fiscale.

En conséquence le forfait de charges en €2016 HT est modifié de la façon suivante :

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Forfait de charges Ouvrage (Fcp)	0	0	0	0	-21 224	-21 224

TITRE 5. SERVICE PUBLIC DU STATIONNEMENT EN VOIRIE

Article 20. Extensions du stationnement payant en voirie

20.1. Création de la zone de stationnement payant Monchapet Est

Ce secteur situé géographiquement dans le prolongement côté Est du secteur Montchapet existant, n'existe pas pour le moment, pour autant le stationnement est déjà réglementé en surface, place Barbe et rue de Jouvence (partie comprise entre la rue de Jouvence et la rue Petitot).

Ce secteur est rattaché au secteur Montchapet actuel.

- Création de 488 places longue durée
- Implantation de 27 horodateurs

20.2. Extension de la zone de stationnement payant gare Nord

Ce secteur se situe géographiquement dans le prolongement côté Ouest du secteur Gare Nord existant (rues de Talant, Paul Thénard, Lamartine, Théodore de Bèze et Legrand du Saulle) :

- Création de 300 places longue durée
- Implantation de 10 horodateurs

20.3. Extension de la zone de stationnement payant gare Sud

Ce secteur se situe géographiquement dans le prolongement côté Sud du secteur Gare Sud existant (rue Hoche, quai Nicolas Rollin, rue de Champmol, rue Joliet) :

- Création de 127 places longue durée
- Implantation de 2 horodateurs

20.4. Extension de la zone de stationnement payant Tivoli-Transvaal

Ce secteur se situe géographiquement dans le prolongement côté Est du secteur Tivoli existant (rues Daubenton, Charles Dumont, Bordot) :

- Création de 140 places longue durée
- Implantation de 6 horodateurs

20.5. Extension de la zone de stationnement payant Montchapet

Ce secteur se situe géographiquement dans le prolongement du secteur Montchapet existant (rues de Fontaine, Camille Saint Saëns, Rouen, Docteur Maillard, Docteur Henri Pingeat, Eugène Spuller, Docteur Durande, Bernard Courtois, Avenue Gounod)

- Création de 271 places longue durée
- Implantation de 9 horodateurs

20.6. Extension de la zone de stationnement payant Allées du Parc

Ce secteur se situe géographiquement dans le prolongement côté Est du secteur Allées du Parc existant (rues Fleutelot, Princes de Condé, Viollet Le Duc, Le Nôtre)

- Création de 155 places longue durée
- Implantation de 9 horodateurs

20.7. Achats et déplacement des horodateurs

Ces extensions de zone de stationnement conduisent à un ajustement du plan pluriannuel d'investissement intégrant les achats et des déplacements d'horodateurs afin d'optimiser le nombre et le positionnement pour un montant de 432 K€₂₀₁₆

20.8. Synthèse

En conséquence le forfait de charges en €2016 HT évolue de la façon suivante :

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Objectif de recettes Voirie (ORv)	0	0	0	0	48 300	480 100
Forfait de charges Voirie (Fcv)	0	0	0	0	33 454	50 288

Article 21. PIAF

La société gestionnaire du PIAF, un des moyens de paiement du stationnement en voirie a cessé cette activité. Le délégataire restitue à l'Autorité Organisatrice les frais de gestion économisés par cette disparition.

En conséquence, le forfait de charges en €2016 HT évolue de la façon suivante :

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Forfait de charges Voirie (Fcv)	0	0	0	0	-2 060	-2 060

Article 22. Titres et recettes

Depuis le 1er avril 2022, les habitants du secteur centre-ville peuvent, avec leur abonnement résident (25€ par mois ou 2 € par jour), stationner dans un secteur longue durée voisin en plus des rues résident du centre-ville (la zone de longue durée possible pour chaque rue est définie en annexe A14). Cette mesure a pour objectif de faciliter le stationnement des véhicules des résidents du centre-ville et à éviter qu'ils ne prennent leur voiture pour aller travailler notamment, par manque de place.

En facilitant le stationnement des résidents du centre-ville sur la voirie, cette mesure pourrait avoir un effet sur le volume des abonnements résidents vendus dans les parkings en ouvrage. Les parties conviennent de réaliser une évaluation d'ici fin 2022 et éventuellement de réajuster l'objectif de recettes abonnements résidents des parkings en ouvrages qui seraient touchés par cette mesure.

Article 23. Contribution économique territoriale (CET)

La Loi n° 2020-1721 du 29 décembre 2020 de finances pour 2021 prévoit, à compter du millésime d'imposition 2021, un abaissement du taux d'imposition à la Cotisation sur la valeur DSP Exploitation des services de la Mobilité Avenant n° 6 au contrat

ajoutée des entreprises (CVAE) à hauteur de la part affectée à l'échelon régional, soit 50% du produit de la CVAE. Le nouveau taux d'imposition est fixé à 0,75%. Parallèlement, de manière à ne pas pénaliser les entreprises dont la contribution économique territoriale, constituée de la Contribution Foncière des Entreprises (CFE) et de la CVAE, est plafonnée en fonction de la valeur ajoutée, le taux de ce plafonnement est abaissé de 3% à 2%.

Le Délégué restitue à l'Autorité Délégante l'économie issue de cette baisse de la fiscalité conformément aux dispositions de l'article 11 relatives à la survenance de modification des règles de nature fiscale.

En conséquence le forfait de charges en €2016 HT est modifié de la façon suivante :

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Forfait de charges Voirie (Fcv)	0	0	0	0	-10 718	-10 718

TITRE 6. SERVICE PUBLIC DE LA FOURRIERE

Article 24. Convention Rodéo

Face à l'essor des rodéos urbains, la loi du 3 août 2018 a inséré dans le code de la route les articles L236-1 à L236-3 permettant de poursuivre les usagers de la route qui s'adonnent à des rodéos motorisés pouvant conduire à des saisies des véhicules dans le cadre de procédures administratives (articles L325-1, L325-9 et R325-11 du code de la route) ou de procédures judiciaires. Un protocole relatif à la prise en charge de ces véhicules saisis vise les engins motorisés saisis dans le cadre des procédures judiciaires a été signé entre le ministère de la justice et Dijon métropole.

L'Autorité Délégante, qui s'est engagée à accepter jusqu'à 12 deux roues et 5 Quad, demande au Délégué de l'alerter lorsque les capacités de stockage des véhicules saisis risquent la saturation.

La convention est jointe en annexe 4.

Article 25. Expertises des véhicules mis en fourrière

L'ordonnance n°2020-773 du 24 juin 2020 relative aux fourrières automobiles a pour objectif de simplifier les procédures d'entrée, de sortie et de gestion des véhicules en fourrière. Elle modifie l'article L325-9 du code de la route qui ne permet plus, depuis le 01/04/2021 en Côte d'Or, de facturer au propriétaire du véhicule les frais d'expertise. En conséquence, les expertises sont exclues de l'engagement de recettes.

Dans l'attente de la mise en place du SI Fourrière et de conventions avec les forces de l'ordre sur l'établissement d'une fiche descriptive détaillée par l'agent verbalisateur à l'entrée de chaque véhicule en fourrière, les véhicules non récupérés par leur propriétaire dans un délai de 3 jours continuent de faire l'objet d'une expertise. Le délégué n'est donc pas en mesure de restituer des économies pour compenser la perte de recettes de l'Autorité Organisatrice.

En conséquence l'objectif de recettes en €2016 HT évolue de la façon suivante :

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Objectif de recettes Fourrière : experti	0	0	0	0	-11 082	-14 776

Article 26. Ajustement sur le Plan Pluriannuel d'Investissements (PPI) des fourrières relatif à la sécurisation du site

En trois ans, plusieurs intrusions ont été enregistrées sur le site de la fourrière dont certaines ont causé de sérieux dommages notamment un incendie volontaire sur plusieurs véhicules, un vol de deux roues et le grillage endommagé à plusieurs reprises. Avec la signature du protocole rodéo, le risque pourrait s'accroître de tentatives d'intrusions sur le site.

Les parties conviennent de réaliser les travaux suivants pour mieux sécuriser le site :

- Mise en place de bavolets inclinés à 45° sur le périmètre complet de la clôture existante (fixés sur les poteaux) complétés de fils défensifs style Concertina en rouleaux

- Pour les portails : bavolets droits et fils défensifs style barbelés 3 rangs et avec dispositif spécifique pour le portail principal
- Bardage métallique sur la façade ouest de la fourrière - y compris portail - pour limiter la vision sur l'intérieur du site et ralentir le découpage
- Achat d'un container maritime pour y stocker les 2 roues les plus sensibles.
- Un bardage supplémentaire pour le local 2 roues.

En conséquence, le forfait de charges en €2016 HT évolue de la façon suivante :

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Forfait de charges Fourrières (Fcf)	0	0	0	0	0	1 427

TITRE 7. SYNTHESE DES EFFETS DE L'AVENANT

Article 27. Synthèse des impacts de l'avenant

En synthèse, l'incidence financière totale du présent avenant en € HT valeur janvier 2016 pour les forfaits de charges et valeur juillet 2016 pour les objectifs de recettes est la suivante :

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Forfait de charges variables TU (Ctv)	0	0	0	0	-1 050 666	-118 567
Forfait de charges fixes TU (Ctf)	0	0	0	0	-1 095 590	-496 222
Forfait de sous-traitance TU (Ctst)	0	0	0	0	3 055	54 975
Forfait de charges TU	0	0	0	0	-2 143 201	-559 814
Forfait de charges Ouvrage (Fcp)	0	0	0	0	-222 793	-49 190
Forfait de charges Voirie (Fcv)	0	0	0	0	-185 569	37 511
Forfait de charges Fourrières (Fcf)	0	0	0	0	0	1 427
Forfaits de charges	0	0	0	0	-2 551 562	-570 066
Objectif de recettes TU (ORtc)	0	0	0	0	0	0
Objectif de recettes Ouvrage (ORpc)	0	0	0	0	0	0
Objectif de recettes Voirie (ORv)	0	0	0	0	48 300	480 100
Objectif de recettes Fourrières (ORf)	0	0	0	0	-11 082	-14 776
Objectifs de recettes	0	0	0	0	37 218	465 324

Article 28. Principaux éléments financiers contractuels mis à jour

Le forfait de charges en € HT valeur janvier 2016 et les objectifs de recettes en € HT valeur juillet 2016 sont modifiés comme suit. Ce tableau annule et remplace les tableaux de synthèse des articles 34.4, 35.3, 36.3 et 37.3.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Charges variables TU	34 917 280	35 612 958	35 341 921	33 623 000	33 278 740	34 309 831
Charges fixes TU	27 046 462	27 550 958	27 914 525	28 072 374	27 798 853	28 438 274
Charges de sous-traitance TU	5 172 444	5 067 531	5 228 953	5 193 698	6 326 683	6 437 883
Forfait de charges TU	67 136 186	68 231 447	68 485 399	66 889 071	67 404 276	69 185 988
Forfait de charges ouvrage	2 919 648	3 094 742	3 638 430	3 186 319	3 338 365	3 578 246
Forfait de charges voirie	405 356	1 673 241	1 777 540	1 597 893	1 592 213	1 811 235
Forfait de charges fourrière	354 737	433 870	509 839	536 646	518 581	518 135
Forfaits de charges	70 815 927	73 433 300	74 411 208	72 209 929	72 853 435	75 093 603
Recettes commerciales	18 940 188	19 563 131	19 854 756	20 036 801	20 190 647	20 364 598
Recettes diverses	669 811	752 137	647 905	651 209	666 125	681 042
Recettes TU	19 609 999	20 315 268	20 502 661	20 688 010	20 856 772	21 045 640
Recettes commerciale ouvrage	2 971 482	3 146 937	3 359 207	3 470 895	3 527 109	3 527 805
Recettes amodiations	214 305	214 305	214 305	214 305	214 305	214 305
Recettes annexes	90 000	90 000	90 000	90 000	90 000	90 000
Recettes ouvrage	3 275 787	3 451 242	3 663 512	3 775 200	3 831 414	3 832 110
Recettes totales (horodateurs + Neutralisation + PIAF + ...)	4 002 972	4 574 957	4 868 322	4 868 322	4 977 690	5 407 161
Fourrière : recettes tarifaires vélos	1 514	1 514	1 514	1 514	1 514	1 514
Fourrière : indemnisation de l'AD pour gard	81 157	81 157	178 546	178 546	178 546	178 546
Fourrière : produits ventes à France Domair	3 200	3 200	9 000	9 000	9 000	9 000
Fourrière : autres recettes (frais de transfer	61 360	61 360	85 904	85 904	85 904	85 904
Fourrière : opérations préalable	108	108	108	108	108	108
Fourrière : enlèvement	105 076	105 076	126 091	126 091	126 091	126 091
Fourrière : garde journalière	16 987	16 987	32 275	32 275	32 275	32 275
Fourrière : expertise	7 777	7 777	14 776	14 776	3 694	0
Recettes fourrières autres	129 948	129 948	173 251	173 251	162 168	158 474
Recettes totales fourrières	277 179	277 179	448 214	448 214	437 132	433 438
Recettes totales	23 162 965	28 046 661	29 189 345	29 779 746	30 103 008	30 718 350

Article 29. Actualisation des annexes

Sont annexés au présent avenant et font corps avec lui, les documents suivants :

- Annexe 1 : Annexe financière A1 (Plan d'investissement et comptes d'exploitation prévisionnel).
- Annexe 2 : Annexe A14 (Tarifications).
- Annexe 3 : Annexe B2 (règlement DiviAccès)
- Annexe 4 : Convention rodéo

Article 30. Dispositions diverses

Toutes les autres dispositions contractuelles qui ne sont pas expressément complétées, modifiées ou supprimées par le présent avenant, restent inchangées.

Article 31. Entrée en vigueur

Le présent avenant sera exécutoire aussitôt les formalités de transmission au contrôle de légalité accomplies et prendra effet, au plus tard, le jour de sa notification au Délégué.

Fait à DIJON, le

En deux (2) exemplaires originaux

Pour le délégué

Pour l'autorité déléguée

Frédéric BAVEREZ

François REBSAMEN