

Consultation pour la DSP transports urbains

Analyse de l'offre de VEOLIA

Transport Urbain

- ▶ Avis de la commission de délégation de service public
 - ▶ Communauté urbaine du Grand Nancy

▶ 28 juillet 2011

1. Rappel de la procédure

- 24 février 2011: délibération du Conseil communautaire sur le principe de la DSP
- Procédure « 2 en 1 »
- Avis d'appel public à candidatures
 - JOUE
 - BOAMP
 - Transport Public
 - L'Est républicain
 - Plate-forme Internet de la Communauté urbaine
- 2 dossiers retirés
 - KEOLIS
 - VEOLIA TRANSPORT URBAIN
- 15 juin 2011 : ouverture des plis contenant les candidatures et les offres par la commission de DSP
 - Une offre remise : VEOLIA
 - Un courrier de désistement de KEOLIS
- 22 juillet 2011 : réunion préparatoire à la commission de DSP
- 28 juillet 2011 : avis de la commission
- Août 2011 : début des négociations

1-2. Critères d'appréciation des propositions

- 8 critères définis par le règlement de consultation :
 1. le niveau de l'engagement financier prévisionnel de la Communauté urbaine,
 2. la qualité des propositions en matière de restructuration du réseau,
 3. les autres éléments quantitatifs de la réponse, notamment les engagements en matière d'offre et de fréquentation,
 4. les propositions en matière de relations avec la clientèle, de communication et d'animation,
 5. les propositions en matière d'organisation de l'entreprise, de gestion du service, de politique patrimoniale (en particulier en ce qui concerne la maintenance de la ligne 1) et de productivité,
 6. les propositions en matière de mobilité durable,
 7. les propositions en matière de qualité, d'accessibilité et de continuité du service,
 8. les propositions, en matière de transparence de la gestion et d'échange d'informations avec la Communauté urbaine

=> Critères non hiérarchisés et non pondérés permettant une appréciation globale de l'offre et plus de liberté pour négocier

1-3. Présentation générale de l'offre VEOLIA

- La structure du dossier de réponse du candidat correspond à la demande du règlement du consultation.
 - Le dossier de réponse du candidat est composé de 5 classeurs thématiques
 - Classeur 1 – Mémoire justificatif
 - Classeur 2 : Annexes
 - Classeur 3 – Mémoire financier
 - Classeur 4 – Documents contractuels
 - Classeur 5 – Références
- ⇒ Une offre régulière et satisfaisante
- ⇒ Une offre qui traduit un effort d'amélioration par rapport au réseau actuel
- ⇒ Des marges de négociation significatives

1-3. Présentation générale de l'offre VEOLIA

Zoom sur le Classeur 3 – Mémoire financier

- A . Réseau de référence de base : pour comparaison avec l'existant
- B . Variante 1 - 36 M€ réseau de référence
- C . Variante 2 - 35 M€ réseau de référence
- D . Variante 3 – 34 M€ réseau de référence

- E . Réseau restructuré Ligne 2 : la négociation se concentrera sur cette offre et le Bordereau des Prix Unitaires permettant la mise en œuvre d'expérimentations
- F. Variante 1 – 36 M€ réseau restructuré
- G. Variante 2 – 35 M€ réseau restructuré
- H. Variante 3 – 34 M€ réseau restructuré

- I. Conclusions et synthèses des 8 scénarios
- J . Options (obligatoires : exploitation des parkings-relais et services de nuit / libre : navette de centre-ville proposée par le candidat)
- K . Le projet de convention

2- Classeur 1- Mémoire justificatif

❖ 2.1 – Offre- Analyse de la situation

● 2.1.1 – Analyse du territoire

- Constat d'un besoin de transport en commun plus dense à l'ouest
- Mise en évidence du besoin d'un réseau restructuré en étoile autour de Nancy Centre et Vandoeuvre Nations

• **Préconisations du candidat**

L'offre de transport doit suivre l'évolution urbaine, accompagner les projets du cœur d'agglomération et porter les potentialités à l'Est pour répondre aux futurs besoins de déplacements du Grand Nancy

- Développer une offre de transport multiple (parcs-relais, stations vélos, bus, covoiturage, autopartage)
- Renforcer les TC
- Valoriser l'intermodalité sur les territoires à fort potentiel d'attractivité
- Favoriser l'utilisation des parkings relais
- Densifier l'offre de modes doux aux points de connexion ferrés

2- Classeur 1- Mémoire justificatif

- 2.1.2 - Analyse de l'offre actuelle du réseau Stan
 - **Des points forts**
 - Une couverture spatiale forte (un arrêt à 300 m pour 93 % de la population),
 - Une couverture temporelle large des services (amplitude de 19h),
 - Un réseau structurant répondant aux principaux flux (Tram, 124, 130, 131, 138),
 - Une offre bus attractive (14 lignes sur 20 à moins de 15 minutes aux HP),
 - Un réseau de lignes à vocation scolaire efficace et très utilisé,
 - Un maillage dense du cœur de ville et du quartier Gare (place de la République),
 - Une offre tram en connexion avec le train à la gare de Nancy,
 - Un réseau bus qui s'adapte au territoire (lignes 124, 130, 138, Campus)
 - Une offre de proximité Mobistan appréciée

2- Classeur 1- Mémoire justificatif

- 2.1.2 - Analyse de l'offre actuelle du réseau Stan
 - **Des faiblesses structurelles**
 - Des itinéraires souvent peu lisibles,
 - Une numérotation complexe,
 - Un manque de synergies entre le réseau bus et le train,
 - Une faible desserte des principaux centres commerciaux,
 - Une ligne tram surchargée aux heures de pointe,
 - Des correspondances pénalisantes,
 - Une répartition de l'offre pas toujours adaptée
 - L'absence d'un réseau de nuit

Il manque une analyse économique, environnementale et technique des lignes du réseau et de leur adéquation avec la demande de transport justifiant la restructuration proposée

2- Classeur 1- Mémoire justificatif

- 2.1.2 – Le réseau Stan restructuré « Ligne 2 »
 - Les enjeux prioritaires définis par VEOLIA
 - Un réseau hiérarchisé autour d'axes structurants,
 - Une offre cadencée toute la journée sur toutes les lignes,
 - Une intermodalité renforcée,
 - Des liaisons de rocade inter quartiers,
 - Des parkings relais mieux identifiables (option obligatoire),
 - Un réseau de nuit (option obligatoire),
 - Une navette de centre-ville (option facultative)

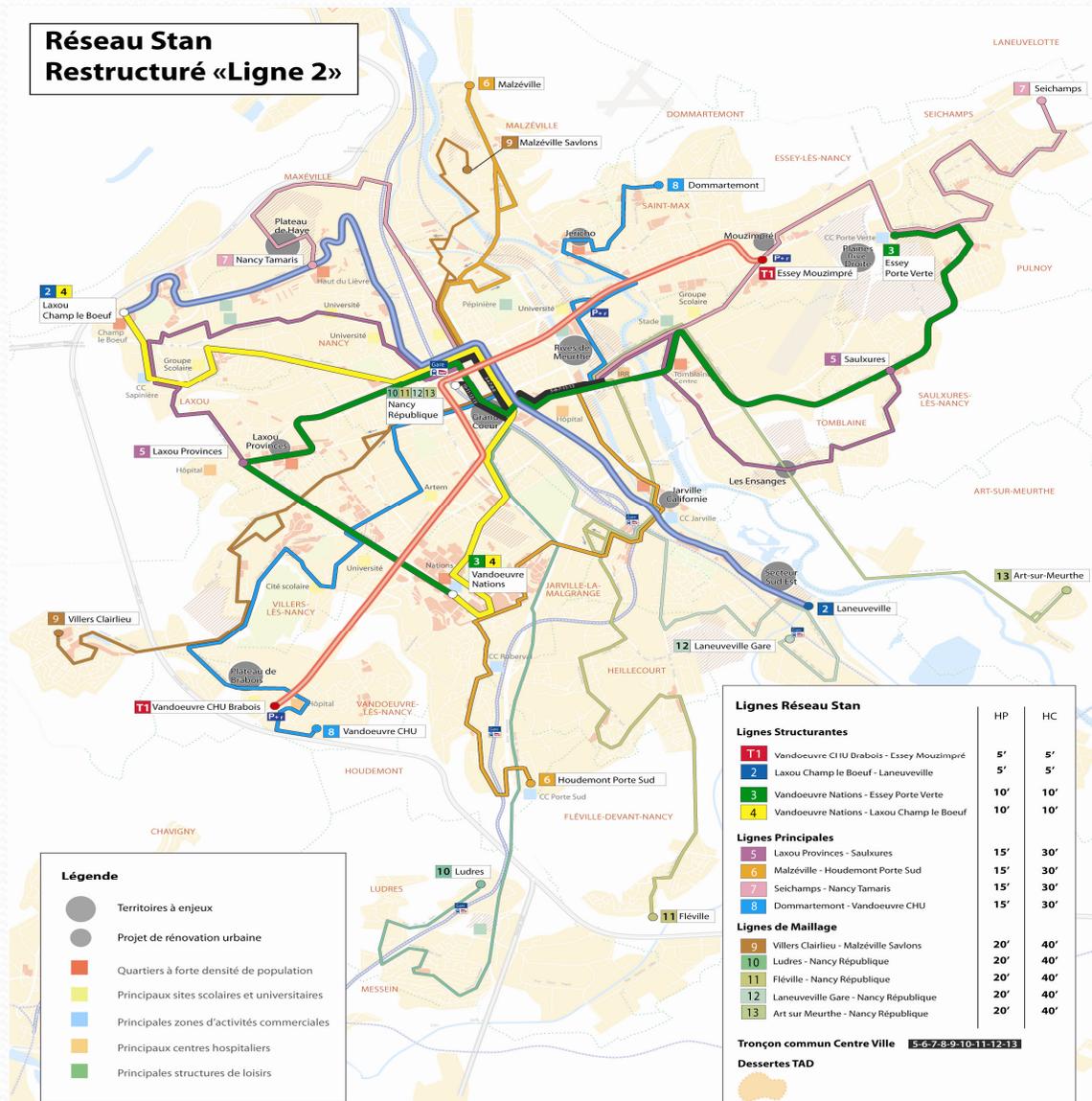
L'offre VEOLIA est surtout axée sur la proposition « Ligne 2 » et l'offre correspondant au réseau de base n'est que très peu décrite .

La présentation de l'offre correspondant au réseau actuel ne fait pas apparaître d'effort significatif, sauf l'extension du service de transport à la demande sur Laxou et Vandoeuvre en remplacement des lignes P'tit Stan.

La restructuration proposée pour l'offre Ligne 2 est identique à l'offre précédente après négociations (sauf L3) mais ne dispose pas d'une ligne de rocade.

L'intermodalité avec les TER n'est que peu améliorée et mérite d'être retravaillée

2- Classeur 1- Mémoire justificatif



2- Classeur 1- Mémoire justificatif

2.1.2 – Le réseau Stan restructuré « ligne 2 »

- Un réseau performant atteignant 115 voyages/ habitant/an
- Une nouvelle numérotation hiérarchisée selon le niveau d'offre (3 niveaux)
- Une simplification des périodes horaires (4 périodes)
- Un cadencement à 5', 10', 15', 20' (heures de pointe de semaine).

		Semaine scolaire		Samedi		Dimanche et férié		Vacances scolaires		Réseau actuel Pour mémoire	
		HP	HC	HP	HC	HP	HC	HP	HC		
Lignes Structurantes	1	5'		10'		15'		10'		5'	10'
	2									10'	15'
	3										
	4										
Lignes Principales	5	15'	30'	15'	30'	30'	60'	20'	40'	15'-20'	30'
	6										
	7										
	8										
Lignes de maillage	9	20'	40'	20'	40'	60'	30'	60'	20-25'	40-45'	
	10										
	11										
	12										
	13										

2- Classeur 1- Mémoire justificatif

❖ 2.2 – Eléments quantitatifs

● 2.2.1 – Développer le trafic et les recettes

Hypothèse retenue :

- Tendence générale retenue de 1,2% de trafic supplémentaire/an
- Elasticité à l'offre (PKO) retenue de 0,30
=> quand le nombre de places offertes par km augmente de 1%, le nombre de clients augmente de 0,3%

Moyenne observée : 0,50

- Elasticité au tarif moyen retenue de - 0,75
=> quand le tarif moyen augmente de 1%, le nombre de clients diminue de 0,75%

Moyenne observée : -0,30

- Effet de la politique marketing et commerciale: +0,3% de trafic supplémentaire par an sur la durée du contrat

2- Classeur 1- Mémoire justificatif

Effet instantané de la restructuration sur la fréquentation et par conséquent sur les recettes

Offre	Effet PKO	Effet Réseau	TOTAL
Réseau de base	0.0%	0.0%	0.0%
Variante à 36 M€	-1.7%	0.0%	-1.7%
Variante à 35 M€	-3.6%	-0.4%	-4.0%
Variante à 34 M€	-4.6%	-0.8%	-5.4%
Offre Ligne 2	+1.8%	+4.1%	+5.9%
Variante à 36 M€	-0.1%	+1.9%	+1.8%
Variante à 35 M€	-2.5%	+1.3%	-1.2%
Variante à 34 M€	-3.6%	+0.9%	-2.5%

2- Classeur 1- Mémoire justificatif

- 2.2.2 – Engagements de fréquentation et de recettes
 - Evolution de la fréquentation prévue

Ambition d'atteindre entre 28 millions et 30,2 millions de voyageurs annuels en 2018 avec des taux d'usage de 108 et 116 voyages/an par habitant (103 et 110 voyages/an en l'absence de réseau restructuré)

Pour mémoire 2011 :
25 500 milliers de
voyages

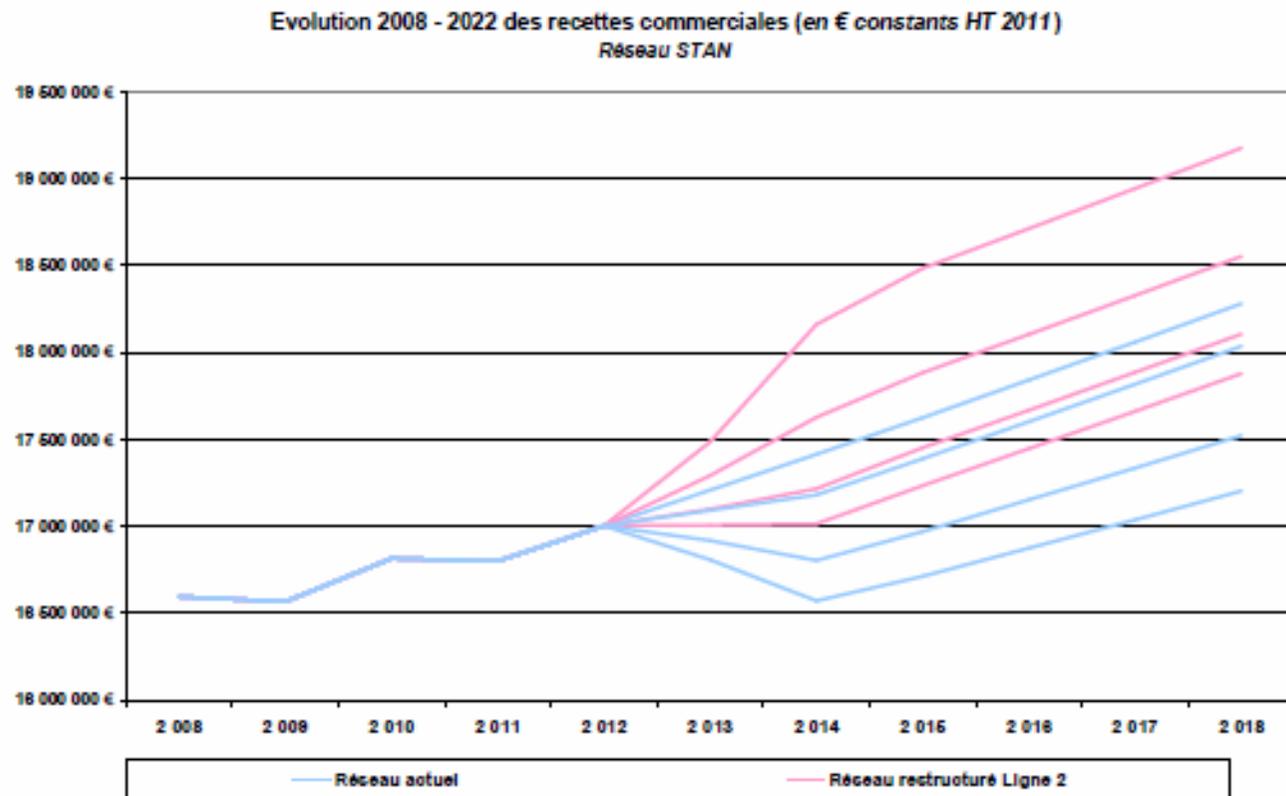
Réseau restructuré Ligne 2 Total des voyages (en milliers)	Base	Variante 1	Variante 2	Variante 3
2012	26 208	26 208	26 208	26 208
2013	27 090	26 753	26 417	26 259
2014	28 285	27 368	26 659	26 315
2015	28 875	27 847	27 108	26 748
2016	29 314	28 267	27 516	27 150
2017	29 760	28 694	27 930	27 558
2018	30 212	29 128	28 350	27 972
Taux de correspondance	1,27	1,27	1,27	1,27
Voyages par habitant 2018	116	112	109	108

2- Classeur 1- Mémoire justificatif

• 2.2.3 – Evolution des recettes commerciales

- Engagements de recettes commerciales

Hausse envisagée de 14% par rapport à 2010 permettant d'atteindre plus de 19 M €₂₀₁₁ HT en 2018 (entre 17,2M€ et 18,3M€₂₀₁₁ en 2018 en l'absence de réseau restructuré)



Pour mémoire :
Contrat 2011 :
18,06 M€
Réal : 16,83 M€

2- Classeur 1- Mémoire justificatif

❖ 2-3 Relation avec la clientèle, communication et animation

- Promouvoir par la communication
 - Une communication ciblée par besoin
 - Communication « grand public » pour les lignes structurantes
 - Communication ciblée « actifs et étudiants » pour les lignes principales
 - Communication ciblée « territoire » pour les lignes de maillage
 - Communication ciblée « quartier » pour les dessertes de rocade
 - Communication ciblée « loisirs » pour le service Stan de nuit
 - Communication ciblée « pratique » pour la Navette centre-ville
 - Une communication ciblée par segments
 - Etudiants : marketing direct: (publipostage, SMS...)
 - Actifs : réunions en mairies et présence dans les entreprises (PDE)
 - Seniors: ateliers découverte
 - Noctambules

2- Classeur 1- Mémoire justificatif

❖ 2-3 Relation avec la clientèle, communication et animation

- Promouvoir par l'innovation
 - Des propositions standards pour la communication papier et numérique
 - Quelques propositions intéressantes:
 - application Stan sur iPhone,
 - possibilité de réserver par internet pour le transport à la demande
- Promouvoir par l'évènement

Propositions de participation à des manifestations nationales (semaine du développement durable, journée du Transport Public), locaux (navettes Gare-Stade pour l'Euro 2016) urbanistiques (inauguration de la Place Charles III, lancement de ligne 2 en BHNS)
- Promouvoir par la mobilité durable

Mise en place d'un Conseil de la Mobilité chargé de la mise en place d'actions spécifiques: covoiturage, autopartage, promotion de l'usage du vélo, intégration des P+R au réseau (option 1)

2- Classeur 1- Mémoire justificatif

❖ 2-3 Relation avec la clientèle, communication et animation

- Promouvoir par l'image

Proposition d'un nouveau slogan: « Au cœur de votre vie »

Proposition d'un nouveau logo



Proposition d'une nouvelle livrée pour les véhicules
(option non chiffrée pour le parc de matériel roulant)



2- Classeur 1- Mémoire justificatif

❖ 2-3 Relation avec la clientèle, communication et animation

- Promouvoir par les tarifs
- Proposition d'une grille tarifaire simplifiée
 - impact non chiffré et opportunité de demander un engagement du délégataire sur les recettes liées à cette grille
- Proposition pour développer les titres sur téléphones mobiles
 - absence d'indication de l'impact sur la fréquentation ou les recettes
- Opposition au Post Paiement

Titres de transport	Tarifs proposés	Validité	Caractéristiques
Titres occasionnels			
Ticket Unité	1,30 €	1 heure	En vente à bord auprès des conducteurs de bus
Passé découverte 24h	3,50 €	24 heures	Libre circulation pendant 24h à partir de la première validation, cessible
Pass Modulo	1,00 €	1 heure	5 voyages gratuits tous les 50 voyages chargés sur carte personnel ou anonyme, permet de voyager à plusieurs
Abonnements longue durée			
Pass Partout tout public	310,00 €	1 an	Libre circulation pendant 1 an à partir de la première validation
Pass Flex	31,00 €	1 mois	Abonnement mensuel calendaire à tacite reconduction, suspensible
Pass Flex jeunes	20,00 €	1 mois	Abonnement mensuel calendaire à tacite reconduction, suspensible
Pass Flex jeunes réduit	15,00 €	1 mois	Abonnement mensuel calendaire à tacite reconduction, suspensible et réservé aux étudiants boursiers
Abonnements scolaires			
Pass Class	0,00 €	1 an	Réservé aux scolaires du Grand Nancy, 1 AR par jour de classe
Pass Class +	12,00 €	1 mois	Prélèvement mensuel, libre circulation de la date d'achat au 31 Aout
Titres sociaux et divers			
Pass 10 réduit	6,10 €	1 heure	Familles nombreuse, mutilés et aveugles de guerre
Pass Groupe	0,70 €	1 heure	Groupes de 10 personnes et +, sur réservation
Pass P+R	3,00 €	1 jour	Un AR par jour pour tous les occupants du véhicule
Pass Solidarité 10	4,50 €	1 heure	Bénéficiaires de la CMU
Pass Solidarité 31	17,00 €	1 mois	Bénéficiaires de la CMU
Pass Symphonie, Mélodie	0,00 €	1 heure	+ de 65 ans exonérés d'impôts sur le revenu, vendus par les CCAS
Pass Cité	0,00 €	1 heure	Demandeurs d'emploi, bénéficiaires du RSA, vendu par les CCAS

2- Classeur 1- Mémoire justificatif

❖ 2-4 Qualité, accessibilité et continuité de service

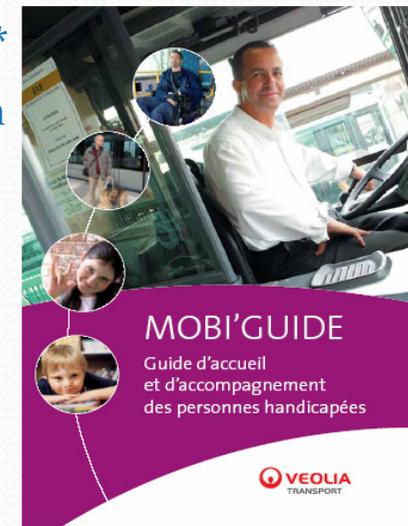
- Qualité
 - Label qualité FACE: vœu d'obtention du niveau 3 dans 2 ans
 - Acceptation des 10 critères Qualité demandés par le Grand Nancy et de l'intéressement et des pénalités pour situations inacceptables, sauf régularité tram : [refus des dispositions figurant dans le DCE sur ce point](#)
 - Engagement sur le maintien de la qualification Qualicert pour le service HandiStan
- Continuité
 - Des restrictions contractuelles :
 - Proposition de modification des niveaux de desserte (passage de 4 à 5 pour le plan de continuité des services)
 - Veolia opposé au principe d'être pénalisé si le délégataire fait mieux que le pourcentage de services annoncés
 - Souhaite que la grève soit considérée comme un événement exceptionnel durant lequel les contrôles doivent être neutralisés

2- Classeur 1- Mémoire justificatif

❖ 2-4 Qualité, accessibilité et continuité de service

- Accessibilité

- Proposition de VEOLIA = simple état des lieux des actions du Grand Nancy
- Proposition de mise en place d'un groupe de travail sur ce sujet *
*interrogation sur la plus value de cette proposition
- Proposition de mise en place d'un service de substitution*
* interrogation sur l'articulation de ce service avec HandiStan



2- Classeur 1- Mémoire justificatif

❖ 2-5 Transparence de la gestion et échange d'information avec le Grand Nancy

- Informations disponibles sur :
 - La gestion financière et patrimoniale
 - Le social
 - Le marketing
 - L'exploitation
 - Le technique
 - La qualité
 - Le développement durable
- Engagements de Veolia sur :
 - Une information en temps pour les événements ayant un impact médiatique
 - Des réunions techniques mensuelles
 - Des réunions thématiques (résultat d'enquêtes, programme d'études..)
 - La transmission des rapports d'information mensuels et annuels
 - Une revue de contrat annuelle

* Pas de proposition d'un Extranet dédié au Grand Nancy ou du libre accès au Journal des Evénements et des Signalements (JESI) par exemple ?

2- Classeur 1- Mémoire justificatif

❖ 2-6 Organisation de l'entreprise, gestion du service, politique patrimoniale et productivité

- Organisation de l'entreprise :
 - Maintien d'une filiale dédiée comme actuellement
 - Organisation autour des services exploitation, technique, marketing, ressources humaines, administration / finances, qualité / sécurité / environnement
 - * Absence du détail des effectifs par service
- Politique patrimoniale :
 - Maintenance assurée par un outil de GMAO, mis en place en 2012
 - Engagement dans un processus d'amélioration continue :
 - Démarche Qualité, certifiée depuis 2008
 - Formations dispensées aux techniciens via les structures du Campus Veolia
 - Achats auprès d'entreprises locales en bénéficiant d'accords cadre, gestion des achats grâce à un outil comparateur de prix des pièces
 - Quelques opérations de maintenance sous-traitées : réparation des boîtes de vitesse, réfection de sellerie, réparation de pont ou transmission

2- Classeur 1- Mémoire justificatif

❖ 2-6 Organisation de l'entreprise, gestion du service, politique patrimoniale et productivité

- Véhicules et dimensionnement du parc :
 - Prochains renouvellements pour d'atteindre 100 % du parc en GNV
 - Plan de renouvellement des véhicules basé sur des coûts d'achat unitaire obtenus auprès des constructeurs *
 - 565 k€ H.T. pour un BHNS
 - 415 k€ H.T. pour un articulé
 - 310 k€ H.T. pour un standard
 - * Ensemble des coûts assez largement dimensionné
 - Durée de vie de 12 ans pour les standards et articulés *
 - * Réformer les bus à 12 ans est particulièrement rapide. Il est fréquent que les réseaux considèrent qu'une mise à la réforme à 15 ans correspond à un optimum
 - Taux de réserve de 14 % pour les bus de type BHNS, standard, articulés et midi
 - Suppression des 21 bus de substitution du tramway
 - * Impact sur les coûts de maintenance ?

2- Classeur 1- Mémoire justificatif

❖ 2-6 Organisation de l'entreprise, gestion du service, politique patrimoniale et productivité

- Maintien d'une structure technique dédiée à la réalisation du programme DEFI
 - Proposition de modification de l'aménagement intérieur du tramway pour optimiser les temps d'arrêt aux stations : investissement de 450 k€ HT *
- * Cela devrait induire des gains de productivité (amélioration de la vitesse commerciale) et de fréquentation. Non chiffré par le candidat.

Quel risque de devoir repasser aux Mines (par exemple pour s'assurer de l'évolution des charges à l'essieu si la capacité des véhicules est modifiée) ?

- Proposition en option de déploiement d'une nouvelle charte graphique sur les véhicules : 669 k€ sur 3 ans
- Maintenance du dépôt et installations :
 - Ensemble des contrôles réglementaires suivi par le nouveau logiciel de GMAO
 - Gros entretiens : investissements à la charge de la CUGN
 - Petits entretiens : investissements à la charge de VEOLIA
 - Veolia souhaite un diagnostic sécurité en début de contrat afin de réinscrire les investissements de 2010 qui n'ont pas été réalisés

2- Classeur 1- Mémoire justificatif

❖ 2-6 Organisation de l'entreprise, gestion du service, politique patrimoniale et productivité

- Proposition en matière de productivité :
 - Création de relève conducteurs en centre-ville avec pause dans un local dédié
 - Coût du local ? Gains de productivité escomptés ?
 - Réduction de 35 postes du personnel non roulant : coût 2,8 M€
 - Selon les variantes, diminution du personnel de conduite de 7 (réseau de référence) à 37 (réseau ligne 2 base), ou 40 (réseau ligne 2 « 36 M € »)
 - Dispositions pour que cette réduction d'effectifs se passe sans heurts ?
 - Etude des temps de parcours sur la Ligne 2, afin d'identifier les aménagements de voiries et de priorités aux feux
 - Hypothèses de vitesse commerciale en recul par rapport à la situation actuelle (19,10 km/h pour les bus en 2010) : 18,40 km / h (réseau de référence) ou 17,88 km / h (réseau ligne 2) et BHNS : 17,84 km/h
 - Réduction des frais d'assistance Groupe liée à la fusion Veolia Transport / Transdev , de 2,5% à 1,5% pour la Direction Régionale et de 2,5% à 2% pour le siège

2- Classeur 1- Mémoire justificatif

❖ 2-7 Développement et mobilité durable

- Proposition en matière de productivité :
 - Veolia propose de créer et coordonner un conseil de mobilité durable dès 2012, réunissant les services de la collectivité, les prestataires de transports, le conseil de développement durable
 - Déploiement de la charte de Développement Durable de Veolia Transport et de la charte fournisseur Veolia Environnement
 - Politique de management environnemental : objectif du niveau Excellence de la labellisation FACE, veille réglementaire Santé/Sécurité au Travail et Environnement du réseau Stan, Plan d'Amélioration Environnementale
 - Amélioration du bilan carbone : achat de 14 midibus (-4% de carburant), système d'assistance à l'éco-conduite GEOD2 sur 20 % des véhicules (réduction -3 % de consommation de carburant), Contrat de Performance Energétique adapté (réduction éclairage et chauffage véhicule)
 - Actions pour un « dépôt vert » : récupération eau de pluie, tri sélectif, remplacement des produits chimiques par des produits biologiques
 - 128 k€ d'investissements de la part du Grand Nancy

Classeur 3- Mémoire financier

❖ 3-1 Synthèse financière des 8 scénarios

Variantes réseau actuel (moyenne par an)	Base	36 M€	35 M€	34 M€
<i>Kms commerciaux</i>	9 097 775	8 583 740	8 146 936	7 796 498
<i>Déplacements</i>	21 584 397	21 322 273	20 866 590	20 611 619
Recettes commerciales	17 634	17 516	17 100	16 887
Autres produits	902	880	863	848
Recettes	18 535	18 396	17 963	17 735
Charges variables	36 317	34 502	33 063	31 968
Charges fixes	20 012	19 892	19 891	19 734
Coûts	56 329	54 394	52 954	51 702
CF exploitation	37 793	35 998	34 991	33 968
<i>Investissements à charge délégataire</i>	280	280	280	280
<i>Investissements à charge Grand Nancy</i>	6 636	6 105	5 749	5 514
Variantes réseau restructuré (moyenne par an)	Base	36 M€	35 M€	34 M€
<i>Kms commerciaux</i>	8 799 655	8 486 703	8 145 093	7 847 954
<i>Déplacements</i>	22 458 627	21 842 541	21 384 061	21 161 826
Recettes commerciales	18 282	17 828	17 490	17 320
Autres produits	888	880	865	852
Recettes	19 170	18 707	18 356	18 172
Charges variables	35 287	34 536	33 174	32 233
Charges fixes	20 067	20 111	20 118	19 905
Coûts	55 354	54 648	53 293	52 139
CF exploitation	36 184	35 941	34 937	33 966
<i>Investissements à charge délégataire</i>	288	288	288	288
<i>Investissements à charge Grand Nancy</i>	6 638	6 638	5 649	5 062

Classeur 3- Mémoire financier

Contribution forfaitaire proposée, en milliers d'euros

Contribution	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Lissée
Réseau référence	40 645	38 227	37 821	36 989	37 009	37 101	36 762	37 793
Réseau ligne 2	40 773	38 006	35 603	34 704	35 222	34 724	34 256	36 184
Réseau ligne 2 « 36 M € »	40 660	38 677	35 146	34 272	34 749	34 263	33 818	35 941

Classeur 3- Mémoire financier

- Des postes semblent surévalués :
 - Evolution sensible de la masse salariale par rapport à la proposition précédente
 - Absentéisme conducteurs stable à 7,5 %
 - Energie (gazole : 1,06 € / l)
 - Renouvellement des cartes sans contact
 - Vitesse commerciale en recul
 - Provisions pour aléas incluant les frais de restructuration, le risque de pénalités « qualité », l'augmentation du loyer de l'agence de la rue des Carmes
 - Honoraires groupe : 1 953 000 € / an en moyenne
 - Marge et aléas : 3 259 000 € / an en moyenne

Classeur 3- Mémoire financier

❖ 3-2 Options

- Réseau de nuit :
 - 119 000 km commerciaux : 3 tram, 4 BHNS et 3 minibus
 - Fréquentation attendue est de 43 600 déplacements pour une recette de 36 k€
 - Contribution supplémentaire : 726 k€/an
 - 73 k€ d'investissements de Veolia
- Exploitation des P+R :
 - 210 000 voyages pour 95 k€ de recettes/an
 - Contribution supplémentaire : 380 k€ en 2012 puis 190 k€/an au-delà
- Navette centre ville :
 - 158 000 km commerciaux en année pleine
 - Fréquentation attendue de 174 000 à 185 000 déplacements entre 2014 et 2018 pour une recette de 143 à 150 k€
 - Contribution supplémentaire : 300 k€/an sur la DSP
 - 540 k€ d'investissements du Grand Nancy (3 gabarits réduits) et 70 k€ pour Veolia

Classeur 4 – Remarques contractuelles

- Des remarques d'importance inégale
 - Calendrier de réalisation de la ligne 2
 - Symétrie dans les délais en cas de décalage de mise en service de la ligne 2
 - Neutralisation des cas de grève pour les contrôles qualité
 - Assurances
 - Impact des travaux sur la fréquentation contractuelle
 - Modification des dispositions prévues en cas de retard de la réalisation du programme d'acquisition de véhicules par l'AO
 - Demande de symétrie sur l'intéressement aux recettes
 - Lissage de la contribution forfaitaire avec mise en évidence des coûts d'ajustement des effectifs

Pistes de négociation

- Une adaptation du projet de réseau « ligne 2 » aboutissant à une définition de l'offre de transport parfaitement conforme aux objectifs du Grand Nancy en matière de desserte ;
- Des engagements plus fermes quant à la maintenance des biens mis à disposition du délégataire , notamment tram ;
- Une réduction des coûts sur les postes qui peuvent paraître, à l'analyse, surévalués ;
- Une amélioration des conditions de productivité interne (moyens propres au délégataire) et externes (vitesse commerciale) ;
- Un profilage de la contribution forfaitaire adapté aux contraintes budgétaires du Grand Nancy ;
- Un maintien du fond des dispositions contractuelles telles que prévues dans le dossier de consultation.