

EXTRAIT DU REGISTRE
des
délibérations du Conseil de Communauté

N° délib. : 000314

Séance du mercredi 26 septembre 2007

Le Conseil de Communauté, régulièrement convoqué, s'est réuni à la salle de l'ENSMM, 26 chemin de l'Epitaphe à Besançon
sous la présidence de M. Jean-Louis FOUSSERET
Conseillers communautaires en exercice : 138

Étaient présents : - ARGUEL : André AVIS - AUDEUX : Françoise GALLIOU (jusqu'au rapport 12) - AUXON – DESSOUS : Jacques CANAL - AUXON-DESSUS : Michel BITTARD (jusqu'au rapport 12) - A VANNE-AVENEY : Jean-Pierre TAILLARD - BESANÇON : Eric ALAUZET, Catherine BALLOT, Denis BAUD (à partir du rapport 2 et jusqu'au rapport 12), Pascal BONNET, Patrick BONTEMPS (à partir du rapport 2), Patrick BOURQUE, Annaïck CHAUVET, Catherine COMTE-DELEUZE (jusqu'au rapport 12), Marie-Odile CRABBE-DIAWARA, Béatrice FALCINELLA, Françoise FELLMANN, Jean-Louis FOUSSERET (jusqu'au rapport 14), Didier GENDRAUD, Abdel GHEZALI (jusqu'au rapport 12), Paulette GUINCHARD (à partir du rapport 17), Martine JEANNIN, Sylvie JEANNIN (jusqu'au rapport 12), Michel JOSSE, Loïc LABORIE (à partir du rapport 13 et jusqu'au rapport 12), Lucille LAMY, Christophe LIME, Michel LOYAT, Jacques MARIOT, Bruno MEDJALDI (à partir du rapport 2 et jusqu'au rapport 12), Annie MENETRIER, Jacqueline PANIER (à partir du rapport 2), Danièle POISSENOT, Françoise PRESSE, Jean ROSSELOT (à partir du rapport 13), Jean-Claude ROY, Joëlle SCHIRRER, Corinne TISSIER (à partir du rapport 13), Nicole WEINMAN (jusqu'au rapport 14) - BUSY : Philippe SIMONIN - CHALEZEULE : Raymond REYLE - CHATILLON LE DUC : Jean-Marie DELACHAUX (à partir du rapport 13) - CHAUCENNE : Bernard VOUGNON (jusqu'au rapport 14) - CHAUDEFONTAINE : Christiane BEUCLER (suppléante d'Alain CUCHE) - DELUZ : Yves TARDIEU - FRANOIS : Jean-Louis BAULIEU (suppléant de Claude PREIONI), Denis SANDOZ (suppléant de Françoise GILLET) - GENNES : Gabriel JANNIN - GRANDFONTAINE : François LOPEZ (suppléant de Richard SALA) - LA VEZE : Philippe CHANAU (jusqu'au rapport 12) - MAMIROLLE : Jacques-Henry BAUER, Dominique MAILLOT – MARCHAUX : Bernard BECOULET - MAZEROLLES LE SALIN : Daniel PARIS - MONTFAUCON : Pierre CONTOZ (jusqu'au rapport 12) – MONTFERRAND LE CHATEAU : Marcel COTTINY - MORRE : Gérard VALLET (jusqu'au rapport 12), Jean-Michel CAYUELA (à partir du rapport 13 et jusqu'au rapport 12) – NANCRAZ : Jean-Pierre MARTIN, Daniel ROLET - PIREY : Robert STEPOURJINE - POUILLEY-LES-VIGNES : Jean-Marc BOUSSET, Albert DEPIERRE (à partir du rapport 2) - PUGEY : Marie-Noëlle LATHUILIERE - RANCENAY : Michel LETHIER – ROCHE LEZ BEAUPRE : Roland BARDEY - ROUTELLE : Claude SIMONIN - SAONE : Bernard GUYON (jusqu'au rapport 12) - SERRE-LES-SAPINS : Gabriel BAULIEU, Nicole BARBEAU – TALLENAY : Jean-Yves PRALON - VAUX LES PRES : Bernard GAVIGNET

Étaient absents : AMAGNEY : Jean-Pierre FOSTEL - AUXON-DESSOUS : Jacques THIEBAUT - AUXON-DESSUS : Serge RUTKOWSKI - AVANNE-AVENEY : Christian GAGNEPAIN - BESANÇON : Teddy BENNETEAU de LAPRAIRIE, Françoise BRANGET, Martine BULTOT, Claire CASENOVE, Rosine CHAVIN-SIMONOT, Jean-Claude CHEVAILLER, Benoît CYPRIANI, Nicole DAHAN, Yves-Michel DAHOUI, Jean-Jacques DEMONET, Marie-Marguerite DUFAY, Emmanuel DUMONT, Vincent FUSTER, Jocelyne GIROL, Bernard LAMBERT, Sébastien MAIRE, Franck MONNEUR, Catherine PUGET, Jean-Paul RENOUD-GRAPPIN, Michel ROIGNOT, Martine ROPERS, Danièle TETU - BEURE : Philippe CHANEY, Pierre JACQUET – BOUSSIERES : Bertrand ASTRIC, Michel POULET - BRAILLANS : Alain BLESSEMAILLE – CHALEZE : Josseline SEITZ - CHAMPAGNEY : Claude VOIDEY - CHAMPOUX : Norbert DUPREY - CHAMPVANS LES MOULINS : Jean-Marie ROTH - CHATILLON LE DUC : Gilbert CANILLO - CHEMAUDIN : Gilbert GAVIGNET - CHEMAUDIN : Jean-Yves RENOUD - DANNEMARIE-SUR-CRETE : Gérard GALLIOT, Jean-Pierre PROST – ECOLE-VALENTIN : André BAVEREL, Yves GUYEN - FONTAIN : Jean-Paul DILLSCHNEIDER - GRANDFONTAINE : Jean JOURDAIN - LA CHEVILLOTTE : Jean PIQUARD - LARNOD : Martine BERGIER - LE GRATTERIS : Nicole JANNIN - MISEREY-SALINES : Denis JOLY, Marcel FELT - MONTFAUCON : Jean-Marie VERNET - MONTFERRAND LE CHATEAU : Pascal DUCHEZEAU - NOIRONTE : Bernard MADOUX - NOVILLARS : Raymonde BOURLON, Bernard BOURDAIS - OSSELLE : Jacques MENIGOZ - PELOUSEY : Annick CHARPY, Jacques TERVEL - PIREY : Claude BARTHOD-MALAT - SAONE : Christelle PETITJEAN - ROCHE LEZ BEAUPRE : Michel SCHNAEBELE – THISE : Jacques SIFFERLIN, Claude BULLY - THORAISE : Jean-Paul MICHAUD - TORPES : Denis JACQUIN - VAIRE ARCIER : Patrick RACINE - VAIRE LE PETIT : Jean-François THIEBAUD – VORGES LES PINS : Charles BATISTE

Secrétaire de séance : Marie-Odile CRABBE-DIAWARA

Procurations de vote :

Mandants : T. Benneteau de la Prairie, C. Comte-Deleuze (à partir du rapport 14), V. Fuster, S. Jeannin (à partir du rapport 14), F. Monneur, D. Tetu, J. Seitz, J-P Dillschneider, J. Jourdain, P. Duchezau

Mandataires : M. Loyat, M. Josse (à partir du rapport 14), J. Mariot, F. Fellmann (à partir du rapport 14), D. Baud, D. Poissenot, G. Baulieu, A. Avis, J-L Baulieu, M. Cottiny

Objet : Rapport d'activité 2006 du délégataire du service public de transports urbains

Rapport d'activité 2006 du délégataire du service public de transports urbains

Rapporteur : M. Jean-Claude ROY, Vice-Président

Résumé :

Les dispositions de l'article L 1411-3 du Code Général des Collectivités Territoriales prévoient que le délégataire doit produire chaque année à l'autorité délégante un rapport comportant notamment les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution de la délégation de service public et une analyse de la qualité de service. Une synthèse du rapport d'activité 2006 de KEOLIS Besançon, difficile à résumer, est présentée ci-après.

Dans le cadre de la Délégation de Service Public des transports urbains du 1^{er} juillet 2005, KEOLIS Besançon a communiqué son rapport d'activité 2006 le 31 mai 2007.

Ce rapport fait état notamment des résultats suivants :

I. Présentation du service délégué en 2006

L'objet de la délégation consiste en l'exploitation du service public de transport urbain de voyageurs sur le périmètre du Grand Besançon.

Nature du service

Le service délégué comprend notamment :

- les lignes régulières urbaines,
- les services réguliers scolaires urbains (DIABOLO),
- le service pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) « EVOLIS Ville » sur 19 communes dont Besançon,
- le service à la demande « EVOLIS Gare » pour l'accès à la Gare Viotte,
- les services d'écart (navettes) et services saisonniers,
- la gestion de MOBILIGNES pour la Conférence des AOT,
- des services optionnels pouvant être confiés au délégataire en cours de contrat,
- des missions annexes relatives au réseau périurbain : communication, enquêtes, études,...

Caractéristiques du contrat

Le contrat a été signé le 23 juin 2005 pour une effectivité à compter du 1^{er} juillet 2005 et un achèvement au 30 juin 2010. Il s'agit d'un contrat à contribution financière forfaitaire. KEOLIS Besançon assume les risques d'exploitation et commerciaux liés aux recettes et aux charges de fonctionnement. Le délégataire est propriétaire des recettes commerciales qu'il perçoit.

Evénements clés et conséquences

L'année 2006 a été marquée par de nombreux événements internes et externes qui ont pu impacter l'exploitation du réseau GINKO, dont :

- l'évolution générale du marché, avec une baisse des effectifs étudiants (- 9%) et des effectifs scolaires (-1,1 %) sur l'agglomération, d'où un impact potentiel sur le volume de fréquentation de ces clientèles. A contrario, on constate une augmentation du nombre de personnes âgées (« seniors »), qui peut avoir un impact sur la fréquentation globale : moindre dépendance de certaines personnes âgées (utilisation prolongée de la voiture particulière) et services GINKO classiques inadaptés pour les plus dépendants,
- le changement du directeur de l'entreprise et de la dénomination de l'entreprise ; la passation d'un nouveau contrat d'intéressement et la tenue de la première convention du personnel ont réactivé la dynamique interne,
- la ligne n°34 a été prolongée sur le secteur commercial d'Ecole-Valentin. Désormais, les trois principaux centres commerciaux de l'agglomération disposent d'une bonne desserte de proximité,
- le déploiement progressif de 12 caméras de vidéosurveillance dans les bus, qui ont permis de renforcer le sentiment de sécurité des personnels et des clients,
- le remplacement de 32 réservoirs gaz de bus GNV. Ce remplacement, à fort impact budgétaire, a été rendu nécessaire par l'évolution des contrôles de ces réservoirs suite à l'explosion d'un bus GNV en août 2005 à Bart,
- les nombreuses intempéries sur le premier trimestre, les grèves, les manifestations anti-CPE, entraînant un fort absentéisme des lycéens et des étudiants, et les travaux importants en centre-ville durant l'été ont eu pour conséquence des baisses de trafic et de fréquentation sur le réseau.

Chiffres clés

	2004	2005	2006
Kilomètre parcourus*	6 684	6 612	6 622
Voyages comptés non corrigés*	20 145	19 508	19 385
Parc de véhicules	165	165	168
Effectif permanent au 31/12	480	472	477
Charges**	26 542	27 004	27 576
Recettes**	7 545	7 808	8 254
Taux de couverture	28,4 %	28,9 %	29,9 %

* En milliers

** En milliers d'€

II. Les conditions d'exécution

L'offre de Transport

2006 est la première année pleine d'application de l'offre de transport prévue dans le cadre de la DSP 2005-2010.

Les modifications principales apportées au réseau en 2006 sont les suivantes :

- mise en place de l'offre « été » prévue dans l'appel d'offres : en conformité avec la DSP, les horaires de semaine et de samedi pendant la période estivale ont été ajustés à la baisse. Ces modifications sont marginales en nombre de trajet, mais répondent mieux à l'adéquation entre l'offre proposée et la demande constatée depuis plusieurs années sur le réseau. D'ailleurs, il n'est pas constaté de baisse de fréquentation en période estivale, malgré cette adaptation de l'offre. Pour rappel, cette adaptation concerne une réduction de 2 à 6 trajets par jour sur 8 lignes parmi les 15 lignes en exploitation l'été, et la création d'un terminus partiel de la ligne n°4 à TEMIS en lieu et place du terminus habituel à Founottes, terminus justifié par la desserte du CFA Pierre Adrien Pâris en période scolaire,
- prolongement à compter de septembre 2006 de la ligne n°34 sur la zone commerciale de Valentin : création de 2 stations et injection de 8 trajets supplémentaires par jour. La fréquentation a augmenté sur le secteur de 15 à 20 % entre septembre et décembre (540 montées-descentes par jour de semaine contre 412 montée-descentes par jour sur l'ancienne station terminus). Le Samedi, la station « Centre-Commercial », nouvellement créée, génère à elle seule plus de 400 voyages,
- mise en place du service à la demande « EVOLIS Chailluz », les dimanches en période estivale : près de 100 personnes ont été transportées durant l'été 2006. Ce résultat est encourageant malgré une météo très défavorable en août 2006 (fortes précipitations),
- création en septembre 2006 d'un nouveau service Diabolo sur le secteur des Essarts l'Amour : 5 allers-retours par jour, avec entre 54 et 68 voyages par jour de semaine,
- injection des trajets supplémentaires sur certaines lignes le nécessitant, comme les lignes n°4, n°6 et n°34.

La vitesse commerciale

La vitesse commerciale augmente légèrement sur l'année scolaire 2005-2006 pour atteindre 17,02 Km/h.

Rappel de l'évolution de la vitesse commerciale :

ANNEE SCOLAIRE	VITESSE COMMERCIALE EN KM/H
2000-2001	17,92
2001-2002	17,92
2002-2003	17,80
2003-2004	16,97
2004-2005	16,95
2005-2006	17,02

Pour mémoire, un km/h de vitesse commerciale perdu représente un surcoût d'exploitation de plus de 600 K€ HT par an (augmentation du nombre de bus et de conducteurs à service équivalent). Par ailleurs, la vitesse commerciale de référence, définie contractuellement, est de 17,06 Km/h. Une variation au-delà de plus ou moins 0,5 Km/h est un motif de révision des dispositions de la DSP.

Même si la vitesse commerciale se maintient cette année, le délégataire fait part dans son rapport d'activité de son inquiétude quant à la persistance de graves points noirs de circulation dans Besançon, de la multiplication des manifestations événementielles en cœur de ville qui pénalisent la circulation et la fréquentation du réseau, et enfin sur le report de certains aménagements de voirie prévus contractuellement dans la DSP et à la charge de la collectivité.

En détail, les faits générateurs de difficulté sont les suivants :

- des points noirs ponctuels ou permanents, notamment : la rue de Belfort entre la place de la Liberté et la rue Baille, le secteur de Micropolis entre 17h et 18h15, la rue René Char à Châteaufarine, le rond-point de la route de Gray et de la rocade en heure de pointe,
- des animations ponctuelles en centre-ville qui imposent des déviations, souvent avec des délais de prévenance de la collectivité et de l'exploitant trop tardifs. En 2006, 37 déviations du réseau ont été nécessaires en centre-ville pour cause de travaux, de manifestations ou événements culturels. Cela a généré 196 jours de modification de la desserte de centre-ville par GINKO, soit plus d'un jour sur deux... Au-delà de la vitesse commerciale, ce phénomène est très impactant sur la fréquentation, la ponctualité, la qualité de l'information et la qualité perçue du réseau par les clients,
- des événements réguliers source de retards sur le réseau, notamment la foire mensuelle de Battant qui génère une fois par mois des embouteillages très importants.

A contrario, la collectivité a la charge de la réalisation d'aménagements de voirie pour améliorer la fluidité du réseau. Le programme 2006 n'a été que partiellement réalisé :

- la réalisation de la priorité aux feux sur les boulevards est largement engagée. Ce programme est globalement respecté (8 carrefours équipés en 2006),
- la voie en site propre entre les boulevards et le giratoire de la rue Savary à TEMIS a été livrée avec une année d'avance sur le programme prévisionnel de la DSP,
- des aménagements de voirie ont été reportés ou non réalisés, notamment le couloir bus de la rue de Belfort, le tourne à gauche de la rue Antide Janvier, etc.

Afin d'ausculter les points noirs du réseau, les bus équipés de caméras de vidéosurveillance vont faire l'objet, en 2007, d'une période test devant permettre d'élaborer la procédure d'enregistrement de la réalité de parcours, décomposée en temps de roulage, temps d'arrêt en station, temps d'arrêt aux feux et temps d'arrêt dus aux points noirs (embouteillages, manifestations, etc.). L'année 2006 a été consacrée au développement du module d'enregistrement.

Le nombre de voyages

En données brutes, le trafic compté, issu des cellules compteuses installées dans certains bus, baisse de 0,6 %, passant sur les lignes urbaines de 19 508 000 voyages en 2005 à 19 385 000 voyages en 2006. L'écart brut est de -123 000 voyages. La baisse constatée est moins importante qu'en 2005 (- 3 % entre 2004 et 2005).

Les données brutes sont corrigées sur la base des perturbations et des effets calendaires :

- intempéries : - 94 000 voyages,
- grèves : - 154 000 voyages,
- effets calendaires : -54 000 voyages,
- divers (travaux et manifestations) : - 85 000 voyages.

Le nombre de voyages corrigé est de 19 772 000 voyages pour 2006, contre 19 989 000 en 2005, soit une légère baisse de la stabilité du trafic (- 1,08 %).

L'évolution du nombre de voyages par ligne est la suivante :

- la ligne n°34 progresse de plus de 8,1 % du fait de son extension à la zone commerciale de Valentin et du renforcement de son offre,
- la ligne n°31 augmente sur l'année de 3,4 %. Cette ligne a été la seule à desservir le centre-ville pendant les travaux d'été de juillet et août 2006 en centre-ville. En juillet, sa fréquentation a augmenté de 6,2 %, alors que dans le même temps celle du réseau était en net recul de 7 %,

- les lignes n°4, n°5 et n°32 sont en légère augmentation (entre 0,8 et 1,8 %),
- les services scolaires voient leur fréquentation augmenter de 23,3 %. Cette augmentation est à relativiser avec le report d'utilisateurs de la ligne n°22 vers le Diabolo n°7 (+ 426 %...) et le nouveau mode de comptage par le sous-traitant de ce service Diabolo,
- la ligne n°9 connaît la plus forte baisse, soit -5,8 %. Cette ligne ne fonctionnant pas pendant les vacances universitaires, elle subit un fort effet calendaire en 2006 du fait d'un calendrier défavorable,
- les autres lignes de jour voient leur trafic baisser entre - 4,4 % (ligne n°27) et -0,1 % (ligne n°2),
- le réseau du dimanche progresse de 2,3 % du fait d'un calendrier plus favorable (51 jours en réseau du dimanche contre 49 en 2005),
- le réseau de soirée est relativement stable avec une baisse de 0,4 %,
- la fréquentation du service EVOLIS Gare a progressé en 2006 de 1,5 % (3 181 voyages en 2006). Ce service à la demande a vu son taux de groupage des clients amélioré de l'ordre de 2,4 % avec une moyenne de 1,8 client par course,
- la fréquentation du service EVOLIS Ville a augmenté de 5,7 % en 2006 (24 869 voyages) et le nombre de client a augmenté de 11 % (343 clients, dont 33 dans les 18 communes périurbaines desservies en 2006).

Les abonnés, tous titres confondus, réalisent 80 % du trafic du réseau. Les titres sociaux et recherche d'emploi constituent 8 % du trafic.

En termes de voyages comptables¹, on note une baisse de 2,2 % des titres oblitérables et une stabilité quasi-parfaite des voyages comptables réalisés par des abonnés (10 voyages de plus qu'en 2005). Globalement, le nombre de voyages comptables a baissé de 0,4 %, pour passer de 24 870 000 voyages en 2005 à 24 777 000 voyages en 2006, soit un écart brut de - 93 000 voyages.

Pour l'information des usagers, outil majeur pour favoriser la fréquentation du réseau, la centrale de mobilité « MOBILIGNES » a reçu près de 60 000 appels en 2006 et son site internet a reçu 17 093 connexions. Pour les connexions internet, on constate une augmentation de 62 % par rapport à l'année 2005.

Les points d'arrêt

Sur le réseau exploité par KEOLIS Besançon, on dénombre :

- 613 stations urbaines (contre 608 en 2005), dont 358 équipées de poteaux (contre 359 en 2005) et 255 d'abribus (contre 249 en 2005),
- 36 stations périurbaines sur le périmètre urbain, dont 16 équipées de poteaux et 20 d'abribus (en intégrant les pôles d'échanges). Ces nombres sont stables par rapport à 2005.

21 stations urbaines ont fait l'objet de nouveaux équipements en mobilier urbain (abribus, auvent, banc, poubelle ou borne TEMPO) fournis par la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon. 2 stations ont été renommées et 3 ont été créées.

De nouvelles bornes TEMPO à message variable ont été déployées de manière expérimentale sur le réseau aux stations Chopard, Saint-Jacques, Campus et Planoise. L'année 2007 verra leur déploiement massif.

¹ Les voyages comptables, issus des ventes de titres de transport, ne tiennent pas compte des effets calendaires et des perturbations. Ils sont calculés sur la base de coefficients de mobilité, définis pour la durée de la DSP et affectés à chaque titre, et prennent en compte également des voyages périurbains du réseau GINKO. Ils sont donc logiquement plus importants que les voyages comptés.

Les points de vente

Deux relais GINKO supplémentaires ont été créés en 2006 (Mirabeau et centre commercial Valentin) et suppression du relais du parking de la Mairie, ce qui porte à 60 le nombre de points de vente GINKO sur Besançon. 56 % de la population bisontine bénéficie d'un point de vente à moins de 300 mètres (80 % à moins de 500 mètres).

La part des ventes des relais dans les recettes perçues en 2006 augmente de 2 % pour atteindre 38 %.

La boutique GINKO du centre-ville (15 m²) a accueilli 114 000 visiteurs en 2006. La boutique MOBILIGNES en Gare Viotte a accueilli pour sa part 8 300 visites sur l'année 2006, ce qui reste stable par rapport à 2005.

Le service de vente par correspondance « Colibri » attire en moyenne 2 200 abonnés par mois (22 300 coupons mensuels envoyés aux clients dans l'année).

Les véhicules

En 2006, l'inventaire des véhicules est le suivant :

Type de véhicule	Quantité	Moyenne d'âge (à fin juin)	Nombre de véhicules de plus de 12 ans
Minibus	6	5	1
Moyenne Capacité	24	6,94	5
Standard	111	10,1	43
Dont gazole	69	12,85	43
Dont GNV	42	4,77	
Articulés	27	9,67	12
Dont gazole	19	13,83	10
Dont GNV	6	1,93	
TOTAL	168	9,3	56

Le nombre de véhicule augmente entre 2005 (165 véhicules) et 2006 (168 véhicules) pour les raisons suivantes notamment :

- l'ajout d'un bus moyenne capacité supplémentaire pour répondre au besoin de l'extension de la ligne n°34,
- les services hiver 2006-2007 ont nécessité la conservation dans le parc de véhicules plus anciens pour répondre aux surcharges constatées aux heures de pointe sur certaines lignes.

Le vieillissement du parc passe de 8,6 années en 2005 à 9,3 années en 2006. Contractuellement, l'âge moyen du parc était fixé pour 2006 à 8,8 années. Ce vieillissement du parc s'explique par :

- le décalage de la dotation en véhicules neufs par rapport aux prévisions de la DSP : livraison sur 2006 des véhicules 2005 et sur 2007 des véhicules 2006,
- la nécessité de garder des véhicules plus anciens en réserve afin de répondre aux besoins de l'exploitation et compenser l'augmentation de l'immobilisation des véhicules GNV pour des raisons de maintenance.

Une baisse sensible de 2,1 % du nombre de pannes sur le site de Trey est à noter. A contrario, il faut noter une très forte augmentation de 17,8 % des pannes sur le site de Planoise, équipé notamment en GNV, par rapport à 2005.

Par ailleurs, 32 réservoirs GNV ont dû être remplacés suite à des déclarations de non-conformité lors des contrôles d'inspection du CETIM. Pour rappel, ces contrôles des réservoirs GNV ont vu leurs exigences évoluer fortement suite à l'accident de Bart. Le remplacement de ces 32 réservoirs a eu pour conséquence l'immobilisation plusieurs jours de véhicules du parc GNV, en particulier un véhicule bloqué de janvier à mai 2006.

La sécurité routière

Le nombre d'accidents de conduite est en baisse avec 214 accidents recensés contre 221 en 2005, soit une baisse de 3,2 %. Depuis 2004, le nombre d'accident a baissé de 11,9 %. La baisse est sensible pour les accidents responsables qui passent de 150 accidents en 2005 à 145 en 2006.

Le personnel

En 2006, plusieurs axes de management ont été développés :

- première convention interne des personnels de KEOLIS Besançon, en présence de représentants du Grand Besançon,
- négociation collective managée et expliquée, notamment à travers le journal interne de KEOLIS Besançon,
- nouveau contrat d'intéressement des salariés afin d'améliorer les performances de l'entreprise. Ce contrat porte sur l'absentéisme, les consommations de carburants, les accidents de circulation, les pannes en ligne et les recettes de trafic,
- signature de la Charte de la diversité dans l'Entreprise par KEOLIS.

En décembre 2006, l'effectif physique présent de KEOLIS Besançon était de 496 salariés, dont 450 temps complets et 46 temps partiels.

La gamme tarifaire

Le poids des différents titres dans les recettes 2006 est le suivant :

- 46 % pour les titres oblitérables,
- 18 % pour les abonnements tout public, heures creuses, familles et couples,
- 14,9 % pour les abonnements étudiants,
- 12,5 % pour les abonnements scolaires,
- 7,3 % pour les abonnements seniors,
- 0,8 % pour les abonnements sociaux,
- 0,4 % pour les titres spécifiques (EVOLIS, pass congrés, ect...).

En 2006, la gamme tarifaire a été élargie à un nouveau titre intermodal avec l'extension aux étudiants du pass « Bus-Car » permettant d'utiliser le réseau Vbus (Vesoul), le réseau GINKO et la ligne Ter LIVEO (Vesoul-Besançon).

Fraudes et incivilités

Le taux de contrôle (nombre de personnes contrôlées sur nombre de personnes transportées) est passé de 1,47 % en 2005 à 1,57 % en 2006.

Le taux de fraude constatée était de 0,75 % en 2005. En 2004, le taux de fraude était de 0,70 % et en 2003 de 0,83 %. En 2006, le taux de fraude atteint 1,06 %, soit une forte augmentation. Face à cette tendance forte à la hausse, KEOLIS Besançon a renforcé ses moyens et ses actions de vérification à partir de septembre 2006 :

- un vérificateur supplémentaire à temps plein,
- préparation du renouvellement des équipes de vérificateurs.

En 2007, l'objectif est un taux de contrôle supérieur à 2 % et un taux de fraude constaté inférieur à 1 %.

Néanmoins, même si le taux de fraude progresse, il reste en dessous des taux de fraude constatés avant la montée par la porte avant. Le taux de fraude réel sur le réseau (sur la base d'enquêtes « fraude ») est estimé à 5,4 % en 2006 contre 8 % en 1996 (1997 : montée par la porte avant, le taux passe à 5,5 %). Néanmoins, depuis 1998, ce taux est en hausse constante -1998 : 4,1 % ; 2002 : 4,4 % ; 2004 : 4,8 %).

La fraude sur le réseau porte essentiellement sur les abonnements :

- abonnements : 69 % des fraudes,
- tickets : 19 %,
- absence de titre : 12 %.

75 % de la fraude est liée à l'absence de numéro sur le coupon (39,1 %), un coupon périmé (22,2 %) ou au dépassement de plus de 10 minutes sur la validité du ticket 1 heure (13,1 %)

Au chapitre des incivilités, il est constaté une baisse du nombre d'actes entre 2005 (178 faits) et 2006 (168 faits). Cette diminution concerne essentiellement les actes de vandalisme. Les agressions contre les clients sont stables. A contrario, les incivilités constatées à l'encontre des personnels de conduite ou de vérification sont en hausse de 25 %. Afin d'inverser cette tendance à la hausse des agressions envers le personnel, KEOLIS Besançon a engagé des actions de sensibilisation, de formation et de participation à des actions dans les quartiers. Par ailleurs, le Grand Besançon a équipé de caméras de video-surveillance, dans un premier temps, 12 bus afin de renforcer le sentiment de sécurité tant pour les usagers que pour les personnels.

La satisfaction client

En 2006, 636 réclamations ont été reçues, soit 7 % de plus que l'année précédente. 31 % concernent la ponctualité, 24 % concernent l'attitude du conducteur (ces deux motifs de réclamation font l'objet d'enquêtes internes) et 7 % concernent l'information en situation perturbée.

Avec 36 réclamations, la ligne n°24 est celle qui fait l'objet de plus de réclamations. Le déplacement de 158 m du terminus de la ligne à Chaffanjon est à l'origine d'une grande partie de ces réclamations. Il est intéressant de constater que les lignes principales du réseau, au trafic largement plus important, génèrent un nombre de réclamations assez faible : 5 pour ligne n°1, 7 pour la ligne n°5 et 17 pour la ligne n°10.

Le niveau de satisfaction général sur le réseau demeure élevé. Il est de 89 % (en légère baisse depuis les enquêtes de 2004 où il était de 92 %).

Les critères les plus satisfaisants pour les clients sont :

- « la possibilité de se déplacer partout avec le réseau » : 94 % (en hausse par rapport à 2004),
- « le nombre de points de vente » : 94 % (en hausse),
- « l'accueil des conducteurs » : 89 % (légère baisse),
- « la propreté des stations » : 87 % (en hausse),
- « la qualité de l'information en station » : 85 % (en légère baisse).

A contrario, « le confort en heure de pointe » (30 % de satisfaction, forte baisse), « la fréquence de passage des bus » (57 %, forte baisse), « le prix des titres de transport » (58 %, en baisse), « l'information en situation perturbée » (59 %), « la ponctualité » (66 %, en baisse) et « l'accessibilité » (68 %) obtiennent des résultats inférieurs à 70 %.

III. Les comptes de la DSP

A : Les dépenses

Les charges d'exploitation

Les charges d'exploitation s'élevaient en 2005 à 27 004 200 € HT. En 2006, ces charges sont de 27 576 300 € HT, soit une différence de + 572 100 € HT (+ 2,1 %).

Les charges de personnel

Les charges de personnel sont en augmentation de 0,2 % (41 800 € HT) entre 2005 et 2006. Cette hausse correspond à :

- une augmentation de la valeur du point 100 de 2 %, soit un surcoût de 367 K€,
- une augmentation de l'ancienneté, soit 76 K€,
- une baisse de l'intéressement, soit - 160 K€,
- une baisse des indemnités de départ à la retraite, soit - 59 K€,
- une baisse des indemnités de licenciement, soit - 24 K€,
- une baisse des médailles du travail, soit - 11 K€,
- une réduction des effectifs liés à une diminution de l'offre, soit - 190 K€,
- une hausse due à l'extension de la ligne n°34, soit 40 K€.

L'ajustement de l'offre en septembre 2005, qui permet une meilleure maîtrise des effectifs, et l'entrée en vigueur du nouveau contrat d'intéressement permettent notamment de contenir la hausse des charges de personnel. Pour rappel, entre 2004 et 2005, la hausse avait été de 305 900 € HT, soit une hausse de 1,6 % des charges de personnel.

Les carburants

Le prix du litre de gazole a augmenté de + 3,6 % entre 2005 et 2006, ce qui représente un coût supplémentaire de 57 K€ sur l'année. La consommation moyenne est en hausse de 0,7 %, soit un surcoût de 11 K€.

Le prix du gaz a augmenté de 14,3 %, ce qui se traduit par une charge supplémentaire de 88 K€. La consommation globale est en recul de 1,2 %, soit un gain de 9 K€.

Globalement, l'augmentation des tarifs est la principale cause de l'accroissement de 153 K€ HT de ce poste :

- écart sur prix : + 144 K€ HT,
- écart sur consommation : + 2 K€ HT,
- écart sur kilomètres : + 7 K€ HT.

Les pièces détachées

Une forte augmentation des pièces détachées stockées a été constatée durant cet exercice. Cette augmentation est de 88 K€ HT par rapport à 2005. Cet écart s'explique essentiellement par les coûts supplémentaires engendrés par les véhicules au GNV désormais sortis de garantie.

Les pièces détachées non stockées ont connu également une forte hausse, avec + 180 K€ de dépenses entre 2005 et 2006. Cette hausse est due pour moitié au remplacement de 32 réservoirs GNV suite aux contrôles du CETIM (+ 92 K€ HT).

Les primes d'assurance

Les primes d'assurance augmentent de 6 % entre 2005 et 2006, soit + 24 K€. L'évolution de ce poste tient à l'évolution du montant d'assurance autobus (+ 29 K€).

Les rémunérations et honoraires

Les honoraires divers augmentent de 37,5 K€ en 2006, soit + 12,9 %, pour un montant total de 327,5 K€. Cette hausse est due principalement à :

- une augmentation des honoraires de commissaire aux comptes (+ 12 K€) du fait d'un changement de contrat et d'un élargissement des prestations confiées,
- une augmentation des frais de formation (+14 K€). en 2005, un manque de disponibilité des agents avait retardé le programme de formation.

Publicité et relations publiques

Ce poste est stable (- 0,8 K€) pour un budget global de 161,8 K€

Autres services extérieurs

Ce poste passe de 221,3 K€ en 2005 à 287,3 K€ en 2006, soit une augmentation de 66 K€ (+ 29,8 %).

Cette augmentation est due pour partie à la prise en charge des frais supplémentaires de gardiennage des dépôts en novembre et décembre 2006 (+20 K€) dans la crainte d'un renouvellement des incivilités de la fin 2005.

Par ailleurs, KEOLIS Besançon a recruté 25 conducteurs durant l'année 2006. Ces embauches ont engendré des frais de recrutement nettement plus importants qu'en 2005.

Les frais de siège

Il s'agit de l'assistance technique du groupe KEOLIS facturée à KEOLIS Besançon, en tant que filiale. Cette assistance est calculée selon un barème relatif aux produits d'exploitation hors taxe. En 2006, les frais de siège sont de 405 400 €, soit – 6,8 % par rapport à 2005 (- 29 600 €)

B : Les recettes

Les recettes commerciales globales

Les produits d'exploitation augmentent de 2,3 %. Cette augmentation tient essentiellement à la bonne progression des recettes commerciales (+ 5,7 %) et des recettes de trafic en particulier (+ 4,4 %).

Les recettes de trafic passent de 7 254,1 K€ à 7 576,7 K€. L'ampleur de cette hausse trouve son origine dans plusieurs faits marquants :

- l'augmentation en septembre 2006 de quasiment tous les tarifs de l'ordre 5,4 % (hausse moyenne pondérée),
- la baisse des recettes émanant de la vente de titres Diabolo au Conseil général en lieu et place des titres Campus vendus les années précédentes,
- la baisse des recettes due aux nombreuses perturbations (7 jours de grève, 8 jours d'intempéries et 2 mois de travaux au centre-ville) estimée à – 1,1 %, soit -84 K€,
- la baisse sensible des effectifs scolaires et étudiants (- 1 % et 9 %).

Dans ce contexte, les ventes d'abonnements ralentissent légèrement, et ce pour la première fois depuis 2001 (- 0,3 % par rapport à 2005). A contrario, les ventes des Carnets de 10 tickets et de titres journées progressent de respectivement 2,8 % et 20,8 %.

Le taux de couverture des dépenses par les recettes de trafic atteint 29,9 % en 2006, contre 28,9 % en 2005.

Les recettes par titre

Les différents titres voient leurs recettes évoluer de manière très différenciée :

- le Ticket Unité 1 heure voit ses ventes baisser de 6,6 % pour des recettes en baisse de 2 %. Cette baisse est due pour partie aux nombreuses perturbations sur le réseau et au glissement d'une partie de la clientèle vers le carnet de 10 tickets ou vers le titre journée. Néanmoins, ce titre représente toujours 28 % des recettes de trafic,
- le Carnet de 10 tickets voit ses ventes augmenter de 20,8 % pour une hausse des recettes 20,5 %,
- le Ticket Journée voit ses ventes augmenter de 15,6 % et ses recettes augmenter de 14,4 %,
- les abonnements « tout public » (SESAME, COUPLE et FAMILLE) progressent de 2 % en matière de vente, et de 6 % en matière de recettes,
- les abonnements scolaires plein tarif (mensuel + annuel) voient leurs ventes baisser de 0,1 % et leurs recettes augmenter de 11,1 %,
- les abonnements étudiants progressent de 1,9 % au niveau des ventes, et de 5,9 % au niveau des recettes,
- les abonnements seniors connaissent une baisse des ventes de 4,4 %, mais une hausse des recettes de 1,3 % du fait des hausses de tarif de septembre 2006,
- les abonnements sociaux à 1,5 € progressent de 0,3 % et ceux à 9 € baissent de 20 % en matière de ventes, après la très forte augmentation des ventes enregistrée entre 2004 et 2005. Le nombre de titres gratuits « Mission Locale » et CCAS de Besançon, distribués aux ayants-droits, est en très forte progression, comme les années précédentes, avec respectivement 6,8 % et de 13,4 % d'augmentation.

La contribution de l'autorité organisatrice

La contribution de l'autorité organisatrice est de 20 067 300 € HT en 2006, contre 19 924 000 € HT en 2005, soit une hausse de 0,7 % (+ 142 400 K€).

La comparaison entre ces deux années est rendue difficile par le changement de contrat en juillet 2005. Néanmoins, cette hausse très modérée est due essentiellement à la renégociation du contrat de DSP. A activité constante (hors extension ligne n°34), actualisation comprise, l'augmentation de la contribution du Grand Besançon entre 2005 et 2006 a été en fait limitée à 84 K€, soit + 0,4 %.

Pour rappel, contractuellement, la DSP prévoit, à niveau d'activité constant, hors actualisation, une baisse de la contribution de la collectivité sur le rythme suivant :

- 6 mois 2005 + 6 mois 2010 : 18 294 400 € HT valeur 2004,
- 2006 : 18 367 100 € HT, + 72 700 € HT,
- 2007 : 18 289 700 € HT, soit -77 400 € HT,
- 2008 : 18 066 000 € HT, soit - 223 700 € HT,
- 2009 : 17 865 000 € HT, soit - 201 000 € HT.

Globalement, sur la durée de la DSP, la baisse moyenne annuelle de la contribution de la collectivité, hors actualisation, est de 85 880 € HT valeur 2004.

Le résultat global de l'exercice

Le résultat global de l'exercice est de 1 131 100 € HT, soit 3,94 % du total des produits d'exploitation (recettes commerciales + contribution AO + autres contributions publiques + provisions)

La variation du résultat global de KEOLIS Besançon de + 8 %, soit +84 200 € entre 2005 et 2006, s'explique notamment de la manière suivante :

- maîtrise accrue des dépenses, correspondant à l'objectif fixé par la collectivité d'améliorer l'organisation et la productivité du service,
- meilleure progression des recettes, légèrement supérieure à celle envisagée dans la négociation de DSP, avec une augmentation du taux de couverture des dépenses par les recettes qui atteint désormais près de 30 %,
- la non prise en compte comptable dans le résultat de l'exercice des heures acquises par les salariés de KEOLIS Besançon au titre du Droit Individuel à la Formation, ce qui représente une charge latente de 300 K€ de formation sur les exercices à venir et qui ne vient donc pas grever le résultat d'exercice 2006.

Conscient de la qualité du résultat de l'exercice 2006, KEOLIS Besançon a accepté en cours d'année, à la demande du Grand Besançon ou de sa propre initiative :

- la prise en charge de la perte des recettes due à la modification des titres alloués au Conseil Général pour le transport de ses scolaires internes, soit un surcoût pour KEOLIS Besançon de 31 K€,
- la prise en charge des surcoûts de développement du système de suivi des autocars périurbain par le WAP/GPRS, soit un surcoût de 32 K€,
- la mise en place d'actions supplémentaires pour le bon fonctionnement du réseau : gardiennage des locaux (+ 20 K€), navette de desserte de Chaffanjon pendant les travaux (+ 10 K€), navettes et communication pour le festival « Musiques de rues » (+ 19 K€),
- La prise en charge des surcoûts de fonctionnement liés au non respect du Plan Pluriannuel d'Investissement à la charge du Grand Besançon : aménagements de voirie non réalisés (+ 46 K€), rénovations de boîtes de vitesse (+ 20 K€).

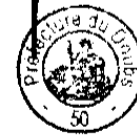
Ces prises en charge par KEOLIS Besançon de frais contractuellement à la charge de la collectivité s'élèvent à 179 K€ pour 2006.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur le rapport d'activité 2006 de la délégation de service public des transports.

Pour extrait conforme,

Le Président

Préfecture de la Région Franche-Comté
Préfecture du Doubs
Contrôle de légalité DCTCJ
Reçu le



10 OCT. 2007

Rapport adopté à l'unanimité :

Pour : 79

Contre : 0

Abstention : 0