

## Extrait du Registre des délibérations du Conseil de Communauté

### Séance du Jeudi 15 Novembre 2018

Conseillers communautaires en exercice : 128

Le Conseil de Communauté, régulièrement convoqué, s'est réuni à la salle des conférences de la CCIT du Doubs à Besançon, sous la présidence de M. Gabriel BAULIEU, 1<sup>er</sup> Vice-Président, puis de M. Jean-Louis FOUSSERET, Président de la CAGB.

Ordre de passage des rapports : 0.1, 0.3, 1.1.1, 0.2, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4, 1.1.5, 1.1.6, 1.2.1, 1.2.2, 1.2.3, 1.2.4, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 8.1, 8.2, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9, 3.10, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 9.1, 9.2

La séance est ouverte à 18h10 et levée à 21h20.

**Étaient présents :** Amagney : M. Thomas JAVAUX (à partir du 1.1.1 et jusqu'au 3.6) Arguel : M. André AVIS Audeux : Mme Françoise GALLIOU (à partir du 1.1.1) Avanne-Aveney : Mme Marie-Jeanne BERNABEU suppléante de M. Alain PARIS Besançon : M. Frédéric ALLEMANN, Mme Anne-Sophie ANDRIANTAVY, Mme Sorour BARATI-AYMONIER (à partir du 1.1.1), M. Thibaut BIZE (jusqu'au 1.1.5), M. Nicolas BODIN, M. Patrick BONTEMPS (jusqu'au 3.2), M. Emile BRIOT, M. Laurent CROIZIER, M. Pascal CURIE, M. Clément DELBENDE (à partir du 1.1.1), M. Cyril DEVESA (à partir du 0.2), Mme Myriam EL YASSA (à partir du 1.1.6), Mme Odile FAIVRE-PETITJEAN, Mme Béatrice FALCINELLA, M. Jean-Louis FOUSSERET (à partir du 1.1.1), M. Philippe GONON (jusqu'au 2.2), M. Jean-Sébastien LEUBA (jusqu'au 1.1.1), M. Christophe LIME, M. Michel LOYAT, Mme Elsa MAILLOT, Mme Carine MICHEL (à partir du 1.1.1), M. Philippe MOUGIN, M. Michel OMOURI, Mme Sophie PESEUX (à partir du 1.1.1), M. Yannick POUJET, M. Anthony POULIN, Mme Françoise PRESSE, Mme Karima ROCHDI (à partir du 1.1.6), M. Dominique SCHAUSS (à partir du 0.2), M. Rémi STHAL, Mme Ilva SUGNY (à partir du 1.1.1), Mme Catherine THIEBAUT, M. Gérard VAN HELLE, Mme Anne VIGNOT, Mme Sylvie WANLIN, Mme Christine WERTHE, Mme Marie ZEHAF Bonnay : M. Gilles ORY Braillans : M. Alain BLESSEMAILLE (à partir du 1.1.1) Busy : M. Alain FELICE Chalezeule : M. Christian MAGNIN-FEYSOT Chalèze : M. Gilbert PACAUD Champagny : M. Olivier LEGAIN Champvans-les-Moulins : M. Florent BAILLY Châtillon-le-Duc : Mme Catherine BOTTERON Chaucenne : M. Bernard VOUGNON Chemaudin et Vaux : M. Gilbert GAVIGNET Chevroz : M. Yves BILLECARD Cussey-sur-l'Ognon : M. Jean-François MENESTRIER Dannemarie-sur-Crête : M. Gérard GALLIOT Deluz : M. Fabrice TAILLARD Devecey : M. Michel JASSEY Ecole-Valentin : M. Yves GUYEN Fontain : Mme Martine DONEY Franois : Mme Françoise GILLET suppléante de M. Claude PREIONI Geneuille : M. Jean-Claude PETITJEAN Gennes : Mme Thérèse ROBERT Grandfontaine : M. François LOPEZ Les Auxons : M. Jacques CANAL, M. Serge RUTKOWSKI Mamirolle : M. Daniel HUOT Marchaux-Chaufontaine : M. Jacky LOUISON (à partir du 1.1.1) Mazerolles-le-Salin : M. Daniel PARIS Miserey-Salines : M. Marcel FELT Montfaucon : M. Pierre CONTOZ Montferrand-le-Château : M. Pascal DUCHEZEAU Morre : M. Jean-Michel CAYUELA (à partir du 1.1.1) Noiron : M. Claude MAIRE Osselle-Routelle : Mme Anne OLSZAK Palise : Mme Daniel GAUTHEROT Pelousey : Mme Catherine BARTHELET Pirey : M. Robert STEPOURJINE Pouilly-Français : M. Yves MAURICE Pugey : M. Frank LAIDIE Rancenay : M. Michel LETHIER Roset-Fluans : M. Arnaud GROSPERRIN (à partir du 1.1.1) Saint-Vit : Mme Annick JACQUEMET (jusqu'au 2.2), M. Pascal ROUTHIER Saône : M. Yoran DELARUE Serre-les-Sapins : M. Gabriel BAULIEU Tallenay : M. Jean-Yves PRALON Thise : M. Alain LORIGUET Thoraise : M. Jean-Paul MICHAUD Torpes : M. Denis JACQUIN Vaire : Mme Valérie MAILLARD Velesmes-Essarts : M. Jean-Marc JOUFFROY (à partir du 1.1.1) Vieilley : M. Franck RACLOT suppléant de Mme Christiane ZOBENBULLER

**Étaient absents :** Besançon : M. Julien ACARD, M. Eric ALAUZET, M. Pascal BONNET, Mme Claudine CAULET, M. Gueric CHALNOT, Mme Catherine COMTE-DELEUZE, M. Yves-Michel DAHOU, Mme Marie-Laure DALPHIN, Mme Danièle DARD, M. Emmanuel DUMONT, M. Ludovic FAGAUT, M. Abdel GHEZALI, M. Jacques GROSPERRIN, Mme Myriam LEMERCIER, M. Thierry MORTON, Mme Danielle POISSENOT, Mme Rosa REBRAB, Mme Mina SEBBAH Beure : M. Philippe CHANEY Boussières : M. Bertrand ASTRIC Byans-sur-Doubs : M. Didier PAINEAU Champoux : M. Philippe COURTOT Chemaudin et Vaux : M. Bernard GAVIGNET La Chevillotte : M. Roger BOROWIK La Vèze : Mme Catherine CUNET Larnod : M. Hugues TRUDET Le Gratteris : M. Cédric LINDECKER Marchaux-Chaufontaine : M. Patrick CORNE Merey-Vieilley : M. Philippe PERNOT Nancray : M. Vincent FIETIER Novillars : M. Philippe BELUCHE Pouilly-les-Vignes : M. Jean-Marc BOUSSET Roche-lez-Beaupré : M. Jacques KRIEGER Vaire : M. Jean-Noël BESANCON Venise : M. Jean-Claude CONTINI Villars Saint-Georges : M. Jean-Claude ZEISSER Vorges-les-Pins : Mme Julie BAVEREL

**Secrétaire de séance :** M. Michel JASSEY

#### **Procurations de vote :**

**Mandants :** T. JAVAUX (à partir du 3.7), E. ALAUZET, T. BIZE (à partir du 1.1.6), P. BONNET, P. BONTEMPS (à partir du 3.3), C. CAULET, C. COMTE-DELEUZE (jusqu'au 2.2), M. DALPHIN (à partir du 1.1.1), D. DARD, C. DELBENDE (jusqu'au 0.3), C. DEVESA (jusqu'au 1.1.1), M. EL YASSA (jusqu'au 1.1.5), A. GHEZALI (à partir du 1.1.1), JS. LEUBA (à partir du 0.2), C. MICHEL (jusqu'au 0.3), T. MORTON, R. REBRAB, K. ROCHDI (jusqu'au 1.1.5), M. SEBBAH, I. SUGNY (jusqu'au 0.3), D. PAINEAU (à partir du 1.1.1), B. GAVIGNET, P. CORNE (à partir du 1.1.1), P. BELUCHE (à partir du 1.1.1 et jusqu'au 3.6), JM. BOUSSET, J. KRIEGER (à partir du 1.1.1), A. JACQUEMET (à partir du 2.3),

**Mandataires :** A. AVIS (à partir du 3.7), C. THIEBAUT, C. LIME (à partir du 1.1.6), M. OMOURI, B. FALCINELLA (à partir du 3.3), F. PRESSE, P. GONON (jusqu'au 2.2), S. PESEUX (à partir du 1.1.1), P. CURIE, E. MAILLOT (jusqu'au 0.3), A. POULIN (jusqu'au 1.1.1), Y. POUJET (jusqu'au 1.1.5), S. BARATI-AYMONIER (à partir du 1.1.1), AS. ANDRIANTAVY (à partir du 0.2), N. BODIN (jusqu'au 0.3), M. ZEHAF, S. WANLIN, G. VAN HELLE (jusqu'au 1.1.5), C. WERTHE, M. LOYAT (jusqu'au 0.3), A. GROSPERRIN (à partir du 1.1.1), G. GAVIGNET, J. LOUISON (à partir du 1.1.1), T. JAVAUX (à partir du 1.1.1 et jusqu'au 3.6), F. BAILLY, A. BLESSEMAILLE (à partir du 1.1.1), P. ROUTHIER (à partir du 2.3)

Délibération n°2018/004436

Rapport n°2.3 - Rapport d'activité annuel 2017 du délégataire du réseau Ginko

# Rapport d'activité annuel 2017 du délégataire du réseau Ginko

**Rapporteur : Michel LOYAT, Vice-Président**

**Commission : Mobilités**

Inscription budgétaire
Sans incidence budgétaire

## Résumé :

Les dispositions de l'article L.1411-3 du CGCT 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 de ce rapport est présentée ci-après.

Dans le cadre de la Délégation de Service Public des transports urbains du 1<sup>er</sup> janvier 2011 au 31 décembre 2017, Besançon Mobilités a communiqué son rapport d'activité 2017.

## I. Rappel de la nature du contrat et du service délégué

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

Le service délégué en 2017 comprend notamment :

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

Le contrat a été signé le 3 novembre 2010 pour une effectivité à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011 et un achèvement au 31 décembre 2017. Il s'agit d'un contrat à contribution financière forfaitaire. Besançon Mobilités 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. En contrepartie du risque, le Grand Besançon lui verse une contribution financière forfaitaire, qui est la différence entre des dépenses forfaitaires et des recettes forfaitaires fixées contractuellement.

## II. Synthèse du rapport d'activité

### Préalable :

Le Grand Besançon a fait le choix en octobre 2017 de ne pas reconduire Besançon Mobilités pour le contrat de délégation de service public démarrant le 1<sup>er</sup> janvier 2018. Le présent rapport d'activité est donc le dernier produit par Besançon Mobilités, filiale de TRANSDEV, dans le cadre de la DSP 2011-2018.

### A/ L'offre de Transport

#### **1. Les kilomètres produits**

Sur un prévisionnel annuel théorique de 6 440 069 km totaux produits, 6 265 681 km ont été effectivement réalisés (-2,7 %). La différence tient compte des accidents, pannes, manifestations, déviations, grèves et autres aléas.

## 2. La vitesse commerciale

Les vitesses commerciales bus et tramway pour 2016 sont respectivement de 16,8 km/h et 18,1 km/h.

## 3. L'adaptation de l'offre

Après 3 années pleines d'exploitation du « nouveau réseau », d'études des nouveaux flux et des nouvelles habitudes, de nouvelles adaptations ont été mises en place en septembre 2017.

Ainsi, les principales adaptations sur le périmètre urbain ont été les suivantes :

- Mise en service de la ligne 3+ TCSP avec modification de l'itinéraire de la ligne pour assurer une liaison directe entre le Campus et le cœur du centre-ville.
- Modification de l'itinéraire de la ligne 5 pour assurer une liaison plus rapide vers le centre-ville pour les quartiers de St Claude / rue de Vesoul et pour créer une liaison directe et rapide entre la Gare Viotte et le quartier Bregille/Clairs Soleils
- Prolongation de la ligne 20 jusqu'à Rivotte pour assurer la desserte du quartier Rivotte – Cité des Arts avec une amplitude importante (6h-21h15) et une fréquence attractive
- Simplification de la desserte de la Place Leclerc, les lignes 11 et 22 passant par l'avenue Clémenceau mise à double sens et la ligne 23 par l'avenue Siffert dans les deux sens
- Adaptation de l'offre tramway le matin, avec le décalage des horaires de la ligne 2 direction hauts du Chazal pour mieux absorber la charge liée aux étudiants en médecine
- Création d'un arrêt sur le Pont de Bregille pour les lignes 5, 21, 22 et 27 pour desservir la Cité des Arts au plus près
- Création d'un diabolos 2 pour assurer la liaison entre St Claude / rue de Vesoul / Gare Viotte et les établissements scolaires Jules Haag / Condé et Pasteur

Les modifications d'offre représentent sur l'année pleine 2017 une baisse de 4,2 % (-234 910 km) des km commerciaux.

### L'analyse du Grand Besançon :

**Les adaptations de l'offre en 2017 ont été dans le sens de l'optimisation des services mis en œuvre depuis septembre 2014, notamment avec la mise en service de la ligne TCSP 3 + et la modification des itinéraires de cette ligne et de la ligne 5.**

**Ainsi, si 234 910 Km commerciaux de moins ont été réalisés en 2017, 195 657 Km (83,29 %) sont liés à la suppression de la ligne 13 depuis septembre 2016 et à l'amélioration des itinéraires des lignes 3 et 5, plus efficaces et améliorant la qualité de la desserte des quartiers concernés.**

## B/ La fréquentation

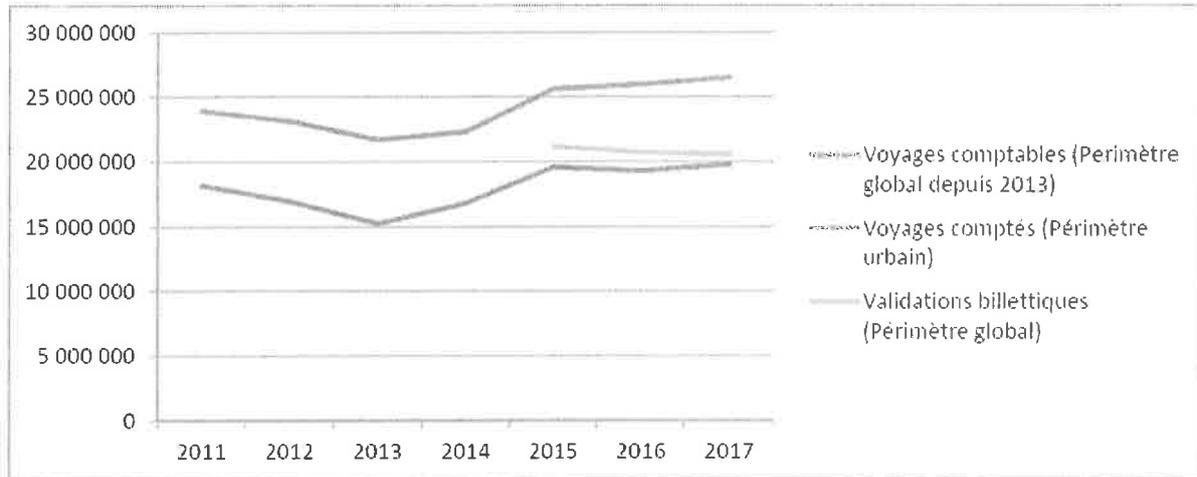
### 1. La fréquentation globale (voyages comptables)

Sur l'année 2017, la fréquentation globale du réseau en voyages comptables (application d'un ratio de mobilité par titre vendu) est en hausse de 1,96 % par rapport à 2016, passant de 25 968 869 voyages à 26 479 001 voyages.

	Voyages comptables (Périmètre global depuis 2013)	Voyages comptés (Périmètre urbain)	Validations billettiques (Périmètre global)
2011	23 901 260	18 153 488	
2012	23 139 151	16 949 689	
2013	21 707 911	15 224 676	
2014	22 307 581	16 792 846	
2015	25 609 199	19 564 503	21 167 780
2016	25 968 869	19 270 679	20 719 086
2017	26 479 001	19 796 683	20 572 898

Contrairement à 2016, les voyages comptés, via les cellules de comptage présentes dans les véhicules urbains (pas de cellules de comptage dans les autocars périurbains) suivent ce mouvement de hausse, passant de 19 270 679 voyages comptés en 2016 à 19 796 683 voyages comptés en 2017, soit + 2,72 %. Il est à noter que l'année 2016 avait été marquée par des mouvements sociaux du personnel de l'entreprise (40 jours de grève) qui avaient affecté la fréquentation « comptée » sur les deux premiers trimestres de 2016, sans altérer pour autant notablement les ventes (voyages comptables).

En revanche, les validations billettiques, sur l'ensemble du réseau, subissent une légère baisse de 0,7 % en 2017. Une baisse des validations sur les 5 premiers mois de l'année est constatée sur les services périurbains. La tendance s'inverse en septembre avec l'intégration des services scolaires des nouvelles communes.



### L'analyse du Grand Besançon :

**La fréquentation en voyages comptables, seule donnée comparable sur le réseau GINKO depuis sa création en 2002, poursuit sa hausse, désormais supérieure de 10,78 % (+ 2 577 741 voyages) à celle de 2011, dernière année avant les travaux du tramway. Cette tendance très positive se retrouve également dans les voyages comptés sur les seuls services urbains, avec une hausse de 9,05 % de la fréquentation depuis 2011.**

**En revanche les données partielles de la validation billettique ne reflètent pas cette tendance, avec une baisse constante du nombre de validations dans les véhicules depuis 2015, première année pleine de mise en place de ce système. Cette baisse est désormais de 2,81 % en trois ans.**

**L'incidence des différents mouvements de grève de 2016 et 2017, la hausse du taux de fraude ainsi que la moindre fiabilité des données billettiques (absence de remontée de certaines données), peuvent expliquer en partie ces écarts.**

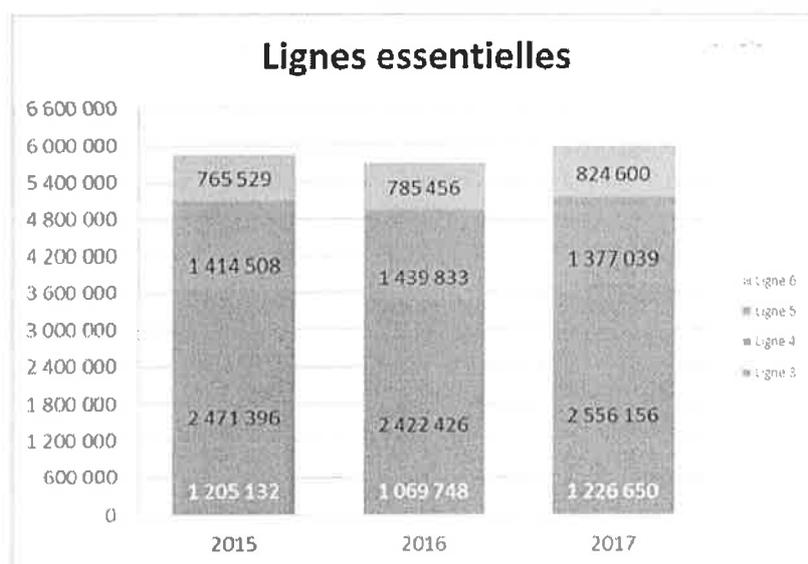
### **2. Une évolution de la fréquentation par ligne urbaine (voyages comptés)**

Sur les lignes urbaines, sur la base des voyages comptés, la fréquentation du tramway est en hausse de 6,41 % sur l'année. Cette hausse est très homogène entre les deux lignes (T1 : + 6,53 % ; T2 : + 6,33 %).

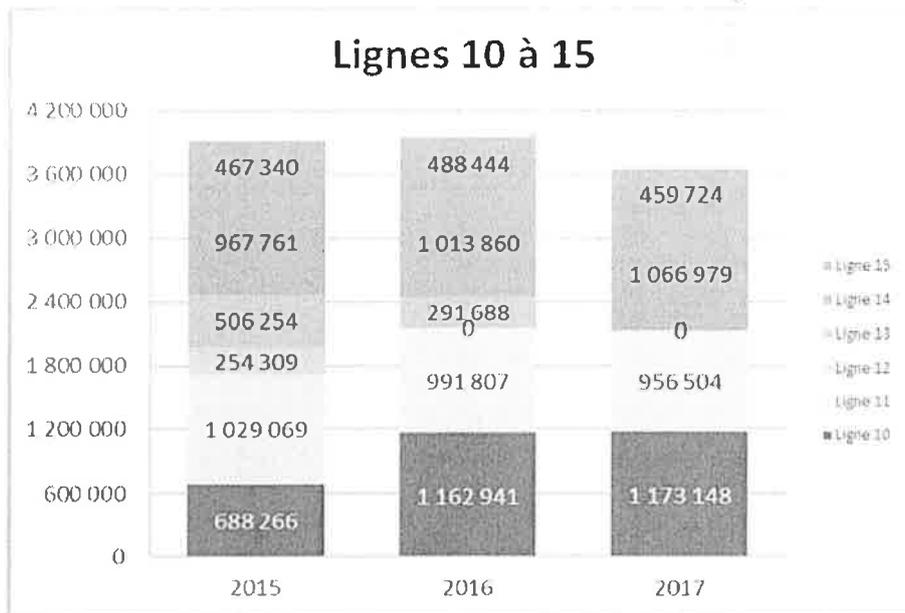
Avec 8 290 135 voyages comptés dans le tramway en 2017, les lignes T1 et T2 représentent 41,87 % de la fréquentation des services urbains du réseau.



Les lignes essentielles suivent la même tendance que le tramway, avec une hausse de la fréquentation de 4,66 %, hausse constatée notamment depuis septembre. Grâce au 4 derniers mois de l'année, la nouvelle ligne 3 retrouve sa fréquentation de 2015 après une année de travaux (+ 14,67 %). La ligne 4 connaît une hausse notable de 5,49 %, alors que la ligne 5, avec un itinéraire plus court, connaît logiquement une baisse de 4,36 %. La ligne 6 voit quant à elle sa fréquentation progresser de 4,98 %.



Les lignes 10 à 15 connaissent une évolution de leur fréquentation peu homogène. Ainsi, la ligne 15, notamment, avait profité en 2016 des travaux de la ligne 3 pour gagner de la fréquentation, travaux qui permettaient également à la ligne 11 de se maintenir à un niveau élevé. Au contraire, en 2017 une partie des clients a rebasculé sur la ligne 3 depuis septembre. Ajouté à cela la suppression de la ligne 13 en septembre 2016, la fréquentation de ces lignes est en baisse globalement de 7,42 %. Seules les lignes 10 et 14 connaissent une progression de leur fréquentation, respectivement de 0,88 % et 5,24 %.



Les lignes 20 à 27 connaissent une légère hausse des voyages comptés (+3.69 %), notamment grâce à la ligne 20 (+5,11 %), qui propose une offre plus performante depuis septembre 2016 et la desserte de Rivotte depuis septembre 2017. La ligne 21 qui dessert la rue Plançon depuis septembre 2016 retrouve aussi un bon niveau de fréquentation, même si elle ne récupère pas tous les voyages de 2015. Sur trois années, la fréquentation des lignes 20 à 27 demeure stable (- 0,94 %).



#### L'analyse du Grand Besançon :

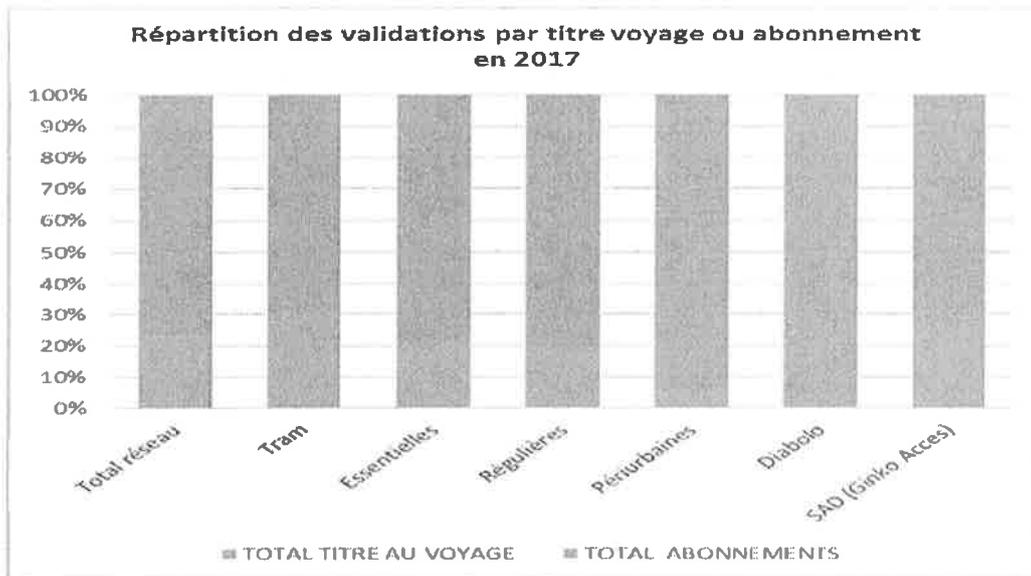
La fréquentation en voyages comptés par type de ligne urbaine est globalement en hausse (+ 2,72 %), ce qui n'était pas le cas en 2016.

Dans le détail par ligne, il est important de noter la forte prédominance dans cette hausse de la hausse de fréquentation des lignes majeures du réseau (+5,67 %). A elles seules, les 6 lignes urbaines principales représentent 72,1 % de la fréquentation des lignes urbaines du réseau GINKO.

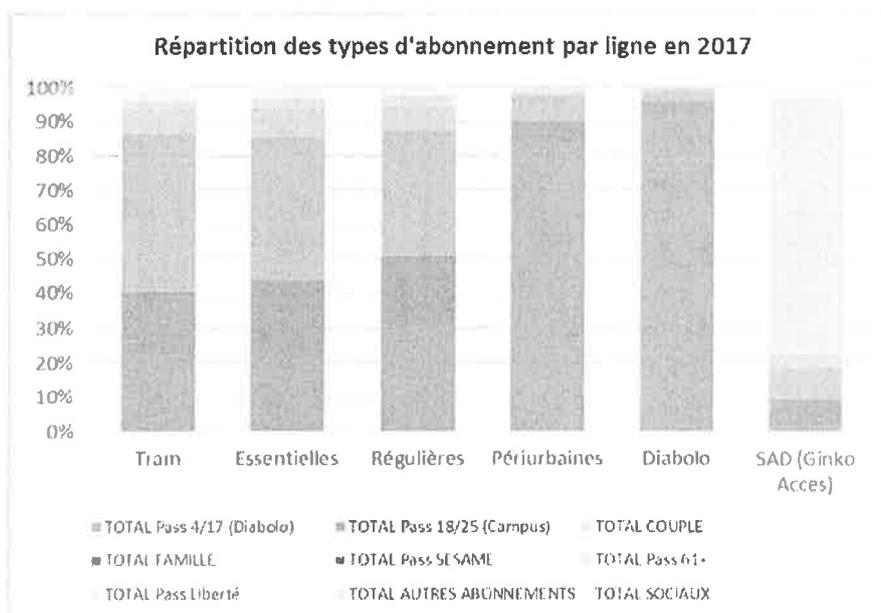
### 3. La fréquentation par type de voyageurs (données billettiques)

En matière de fréquentation par type de voyageurs en fonction de leurs titres de transport, la proportion de voyages occasionnels avec des titres à l'unité reste stable par rapport à 2016 (23%).

Comme en 2016, c'est dans les deux lignes de tramway que les voyageurs occasionnels avec des titres au voyages sont les plus nombreux en valeur absolue et en proportion (30 % des voyageurs). Cette proportion est stable depuis 2015.



En revanche, on retrouve une part plus élevée de voyageurs captifs, comme les scolaires, sur les lignes périurbaines ou sur les lignes urbaines avec une offre moins importante. De même c'est sur le tramway que la part de validations abonnés Sésame est la plus importante (plus de 45%). Parmi ces Sésame, un peu moins de la moitié sont des abonnements Sésame classiques tandis que les autres sont des Sésames « sociaux » avec un tarif préférentiel.



### L'analyse du Grand Besançon :

Comme en 2015 et 2016, la part des abonnements, notamment Sésame (tout public), dans les voyages se maintient à un niveau très important, alors que celle des titres au voyage se stabilise à un niveau assez faible.

Logiquement, avec la facilité d'usage qui le caractérise et les pôles générateurs de déplacement qu'il dessert, propices aux déplacements occasionnels, le tramway concentre une part très importante des voyageurs utilisant un titre au voyage pour leur déplacement. Dans une moindre mesure, les lignes essentielles de bus adoptent le même profil.

#### **4. La lutte contre la fraude**

En 2017, le taux de contrôle des usagers a baissé de 34 % par rapport à 2016, pour atteindre 0,96 %. Malgré cette baisse importante, le taux de fraude constaté est en hausse de 15 %, et atteint désormais 3,81 % (plus 16 % par rapport à 2016).

Les réseaux à tramway sont sujets à un taux de fraude plus élevés que les réseaux de bus, le tramway étant un système ouvert, en « libre-service » (pas de conducteur-receveur). La hausse du taux fraude constaté s'explique ainsi par des contrôles plus ciblés, même si le nombre de contrôles a été plus faible.

### L'analyse du Grand Besançon :

Entre 2015 et 2017, le taux de fraude constaté a connu une hausse de plus de 37,5 %, passant de 2,77 % à 3,81 %.

Si le réseau ne présente toujours pas un taux de fraude élevé, cette tendance à la hausse est inquiétante, le taux de fraude constaté étant par nature inférieur au taux de fraude réel et à la fraude perçue par les usagers (non validation par exemple).

La question de la fraude, constatée, réelle ou perçue, notamment dans le tramway et en heure de pointe, devient désormais un sujet sensible. Dans le cadre de la DSP 2018-2024, cette question a été jugée primordiale. L'engagement du nouveau délégataire va dans ce sens : modification du système billettique (suppression des titres sans validation), renforcement des actions de prévention et de contrôle sur les années à venir.

### C/ Les moyens de production et le personnel

#### **1. Les moyens de production**

##### a/ Les véhicules

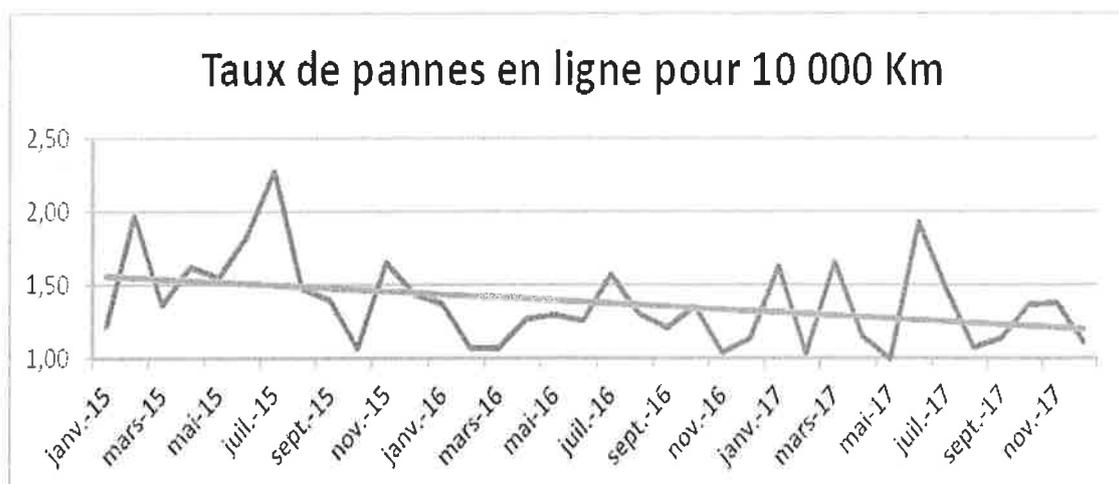
Au 31 décembre 2017, 19 rames de tramway type URBOS 3 de CAF et 151 bus (y compris réserve et minibus PMR) sont mis à disposition de l'exploitant par le Grand Besançon.

En 2017, le parc bus a légèrement évolué à la baisse (9 bus réformés et 6 entrées), mais il est resté globalement stable tant en volume (155 bus en 2016) qu'en âge (âge moyen de 10,46 ans contre 10,32 ans en 2016).

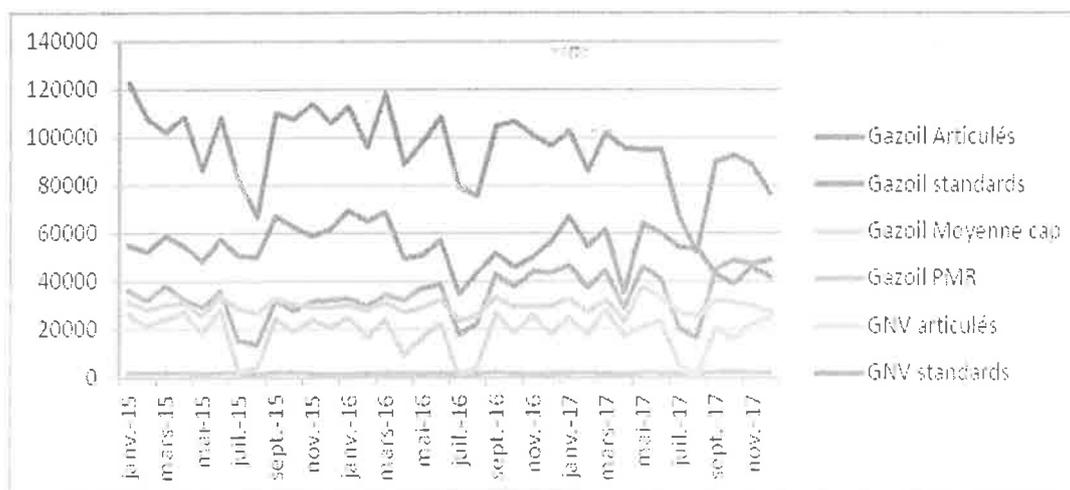
		31/12/2011	31/12/2012	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017
PARC	Age moy	10,50	11,27	11,43	11,77	10,32	10,32	10,46
	Age max	25,90	26,91	22,10	23,09	21,75	21,06	20,01
	Nombre	178	182	176	178	155	155	151

Concernant la maintenance des bus, le délégataire est confronté à la nécessité d'entretenir préventivement et curativement 6 marques différentes et 15 types différents de véhicule, ce qui ne facilite pas notamment la gestion de l'approvisionnement en pièces détachées.

La tendance sur l'année 2017 du taux de panne pour 10 000 Km est toujours en baisse et confirme la tendance observée dès 2015.



Malgré le peu de variations de parc entre l'année 2016 et l'année 2017, les consommations sont en légères baisses sur les principales familles de véhicules.



### L'analyse du Grand Besançon :

**Pour rappel, à la mise en service du tramway en 2014, le parc était constitué de 178 bus avec une moyenne d'âge de 11,77 ans. Avec un âge moyen désormais de 10,46 ans, le parc de bus est revenu au niveau de 2011 (10,50 ans) grâce à la réforme des bus urbains les plus anciens, remplacés désormais par des rames de tramway.**

**Comme tous les ans depuis 2014, l'année 2017 montre une amélioration du taux de pannes en ligne, certes en lien avec le rajeunissement du parc de bus et le faible kilométrage des rames de tramway. Ce taux de pannes était une faiblesse des premières années du contrat.**

**L'action combinée de l'amélioration de maintenance curative du délégataire et des investissements en matériels roulants opérés par le Grand Besançon ont permis globalement une plus grande disponibilité du parc, au bénéfice de la qualité du service.**

A parc constant, la consommation énergétique est légèrement moindre qu'en 2016. Le choix par le Grand Besançon de relancer la filière énergétique GNV lors de l'acquisition de bus et de réduire le parc de bus à kilomètres constants devrait encore aboutir à une amélioration plus notable dans les années à venir.

### b/ Les dépôts

En 2017 les équipes de Besançon Mobilités ont poursuivi leur installation et leur amélioration continue au centre de maintenance du Tramway.

Concernant le dépôt de bus de Planoise, datant de 1974, étendu en 2010 et 2015, de nombreuses opérations de mise aux normes ont été identifiées en 2017 et sont à prévoir par le Grand Besançon pour rendre le site le plus opérationnel et fonctionnel possible sur les années à venir.

### L'analyse du Grand Besançon :

De nombreux investissements ont déjà été réalisés par le Grand Besançon sur l'outil de production ces six dernières années, avec notamment la création du centre de maintenance du tramway et l'extension du dépôt de Planoise, mais aussi la mise aux normes de ces biens (réseau d'assainissement, éclairage des cours, etc.).

Néanmoins, il reste encore à mener de nombreuses opérations de mise aux normes de l'outillage des dépôts (banc de freinage, cabine de peinture, extracteurs de fumée, etc.) et du bâti (station de lavage, travées de maintenance, etc.).

La planification d'une partie de ces investissements a été établie sur les années 2018 et 2019.

### **2. Les personnels**

La mise en place du projet tramway a eu un impact important sur l'emploi en 2014 (+ 48 équivalents temps complet). En 2015, puis en 2016, l'effectif total de Besançon Mobilités est stable.

En 2017, l'effectif de Besançon Mobilités a évolué à la baisse en lien avec la modification de l'offre commerciale du réseau urbain intervenue en septembre 2017.

Effectif nominal au 31 décembre 2017

	2015			2016			2017		
	F	H	Total	F	H	Total	F	H	Total
Cadres			0			0			0
Agents de Maîtrise	20	71	91	21	69	90	22	66	88
Employé	29	1	30	29	2	31	26	9	35
Ouvriers qualifiés	67	335	403	66	333	404	64	323	387
<b>TOTAL</b>	<b>115</b>	<b>408</b>	<b>523</b>	<b>116</b>	<b>404</b>	<b>525</b>	<b>111</b>	<b>398</b>	<b>509</b>
<i>Dont Conducteur</i>	<i>68</i>	<i>290</i>	<i>358</i>	<i>65</i>	<i>291</i>	<i>356</i>	<i>63</i>	<i>292</i>	<i>355</i>

*NB : les cadres du Comité de Direction de Besançon Mobilités sont des personnels mis à disposition par Transdev et n'apparaissent donc pas dans le tableau ci-dessus qui porte sur les personnels de Besançon Mobilités au sens strict.*

L'absentéisme a encore progressé en 2017 par rapport à 2016 et 2015 (ne sont pas comptés ni les divers congés, ni les conflits). Les absences de courte durée restent très majoritaires. Une collaboration étroite a été mise en place avec les membres du CHSCT afin de procéder à l'analyse des accidents du travail les plus graves pour de mettre en place des plans d'actions adéquats.

## Nombre de journées d'absence

	2015	2016	2017
Maladie	7 141	7 651	7 414
Longue Maladie	3 143	4 013	5 527
Maternité	528	365	443
Accident du travail et Trajet	975	2 268	2 790
Mi-Temps Thérapeutique	1 040	947	782
TOTAL des jours calendaires	14 845	17 260	18 973

### L'analyse du Grand Besançon :

**L'année 2017 confirme les problèmes d'absentéisme identifiés déjà en 2015 et 2016.**

**En matière de gestion des ressources humaines de l'entreprise, la réduction de l'absentéisme a été identifiée comme un objectif majeur du contrat de DSP 2018-2024 avec le nouveau délégataire, un absentéisme trop élevé ayant directement une influence sur la qualité du service rendu aux usagers du réseau GINKO et sur la qualité de vie au travail des salariés.**

### D/ Les comptes de la DSP

#### **1. Les principales dépenses d'exploitation**

##### a/ Les achats

Le poste des achats consommés comprend notamment le carburant, l'électricité de traction, les pièces de rechange et les fluides afférents aux bâtiments.

Les achats consommés progressent de +1.8 % en 2017 sous l'effet notamment de la hausse des dépenses d'énergie (+137 k€, soit +6.3 %) et des divers achats stockés, dont le niveau est impacté par la diminution des achats non stockés de pièces de rechange bus (partiellement compensé en achats stockés), et des dépenses afférentes à l'énergie des bâtiments ainsi que des coûts de billetterie. Il s'agit néanmoins du niveau le plus faible depuis 2011, après l'année 2016.

Montants en k€	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2017/2016
Achats stockés hors carburant	511	578	445	503	541	513	428	5,0%
Energie traction	332	379	493	217	-	-	-	-12,4%
Carburant (gasoil et GNV)	1 954	1 750	2 019	2 544	2 319	2 354	2 719	10,3%
Achats non stockés	799	896	1 139	1 278	1 071	1 099	1 071	-11,9%
Total - Achats consommés	3 695	3 631	4 100	4 539	4 430	4 464	4 216	1,8%

Dans le détail, les coûts d'énergie bus progressent de +10.3 % en lien avec les effets prix et volumes :

- Le gazole : la consommation moyenne du parc s'établit à 44,9 litres aux 100 km (soit une hausse de +1.6 %) pour un prix moyen annuel hors taxe de 1.18 € par litre. Le prix moyen du gasoil augmente de +29.7 % par rapport à 2016.
- Le gaz naturel (GNV) : la consommation moyenne du parc s'établit à 63,33 Nm3 (normaux mètres cubes) aux 100 km pour un prix moyen de 0,57 € par Nm3. La consommation progresse de +2,6 % par rapport à 2016 et le prix moyen augmente de +16.3%. Les dépenses de GNV intégraient une régularisation de 50 k€ en 2016. En retraitant cet impact, le coût unitaire du gaz augmente de +7,8% en 2017.

Pour l'énergie de traction du tramway en 2017, le volume d'énergie consommé est de 4 630 400 kWh, soit une consommation moyenne de 441 kWh aux 100 kilomètres et un coût moyen de 0,08 € hors taxe par kWh. Par rapport à 2016, la consommation moyenne progresse de 2,7 % et le prix unitaire recule de 24,7 %.

Au total, les coûts d'énergie représentent 6,2 % des dépenses (6 % en 2016).

Hors pièces de rechange, le poste des achats non stockés s'élève à 744 k€ et comprend notamment les coûts des pneumatiques, les dépenses d'énergie des bâtiments et les achats de fournitures. Ce poste recule de -6.9% par rapport à 2016, en lien avec :

- Le retrait des coûts de billetterie : une importante commande avait été effectuée en 2016.
- Les petits équipements et matériels : les coûts afférents à la signalétique et les divers petits équipements étaient particulièrement élevés en 2016.
- Les dépenses de fluides et énergie des bâtiments
- A contrario, les dépenses d'énergie des bâtiments progressent de +43,6% en lien avec la régularisation à la baisse, qui avait été comptabilisée en 2016, sur le poste d'énergie des stations du tramway.

#### b/ La sous-traitance et les services extérieurs

Le poste de dépense lié à la sous-traitance baisse de 11,4 % (- 594 K€ HT) entre 2016 et 2017, passant à 4 603 K€ HT.

Cette forte baisse est imputable notamment :

- A la forte baisse des dépenses d'assurances, qui s'élèvent à 53 k€ au lieu de 532 K€ en 2016. Ce faible niveau des charges découle des régularisations de provisions sur franchises des exercices antérieurs.
- A la baisse de 20 % des charges liées au recours à des personnels extérieurs ou intérimaires. L'impact du recours à l'intérim sur la conduite, moins important en 2017 qu'en 2016, est accentué par l'arrêt du recours au personnel extérieur comme renfort sur l'administration du système billettique. Sur la conduite, le recours à l'intérim intervient en cas de pic ponctuel d'activité ou de remplacements temporaires du personnel absent ou ayant quitté l'entreprise.

Les dépenses des services extérieurs baissent de 2,7% en 2017. On note plus particulièrement, en lien avec l'évolution de l'activité et de la configuration de l'entreprise :

- La maintenance des bâtiments : -28,6 % du fait notamment de la régularisation de charges sur le centre de maintenance tramway.
- La maintenance de la flotte : -2,3% en lien avec la politique de maintenance préventive menée tout au long de la DSP sur la flotte bus notamment.

#### c/ Les impôts et taxes

En hausse de 3,2% par rapport à 2016, le poste s'élève à 1 753 k€. Le retrait sur le poste de la Contribution Économique Territoriale (-20,2%), découlant de la variation de la cotisation sur la valeur ajoutée est plus que compensé par la hausse :

- De la taxe sur les salaires (en lien avec le volume des rémunérations),
- Des autres taxes (en lien avec la comptabilisation de charges exceptionnelles sur l'exercice).

Montants en k€	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2017/2016
Versement transport	298	292	291	291	284	261	251	2,0%
Contribution économique territoriale	146	188	192	187	188	157	154	-20,2%
Autres taxes	149	102	98	107	118	128	101	47,8%
Taxe sur les salaires	1 158	1 101	1 128	1 093	1 023	977	898	3,4%
Total - Impôts et taxes	1 753	1 698	1 701	1 639	1 558	1 521	1 454	3,2%

#### d/ Les charges de personnel

Les dépenses de personnel, en retrait de -0,5 %, s'élèvent à 25 053 k€. Le retrait des salaires (-1%) découle pour principalement du retrait des effectifs.

Sur l'exercice, les salaires et charges reculent de -1,5 % pour une évolution de la valeur du point 100 de +0,4 % au 1<sup>er</sup> janvier 2017. Les charges de personnel intègrent, en 2017, un intéressement de 43 k€ pour les salariés de Besançon Mobilités.

Montants en k€	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2017/2016
Salaires (y.c. PMAD)	17 499	17 601	17 649	17 929	18 099	18 799	18 292	+0,0%
Autres charges de personnel	134	+122	85	449	154	34	594	+210,4%
Charges sociales	7 435	7 636	7 837	7 754	6 899	6 870	6 599	+2,6%
Total - Charges de personnel	25 059	25 181	25 850	25 265	23 141	22 722	22 525	-0,5%

### L'analyse du Grand Besançon :

Sur 2017, les dépenses d'exploitation du délégataire sont stables (+0,03 %), passant de 36 892 K€ HT en 2016 à 36 904 K€ HT en 2017.

Dans le détail, cette stabilité est due notamment à la stabilité des charges de personnel, qui représentent à elles seules 67,9 % du total des charges d'exploitation, et à la baisse des charges de sous-traitance et de services extérieurs. Des efforts notables ont été engagés par le délégataire pour stabiliser ses charges en 2017.

Malgré cet effort, le différentiel avec la dépense forfaitaire fixée par le contrat en 2017 est de 571 K€ HT. Ce différentiel est à la charge du délégataire par contrat.

### **2. Les principaux produits d'exploitation**

#### a/ Les recettes de trafic

Les recettes de trafic (issues des recettes comptables) s'établissent à 9 764 k€, et ne progressent que de +0,2 % (+17 k€) par rapport à 2016.

Le niveau contractuel des recettes de trafic fixé à l'avenant n°11 (13 278 k€) n'est pas atteint. Au regard des seules recettes de trafic, le retrait constaté en 2017 est de 3 514 k€ et représente 9,9 % du montant des dépenses forfaitaires indexées.

### L'analyse du Grand Besançon :

Avec des recettes de trafic stables en 2017, le niveau contractuel des recettes de trafic fixé au contrat n'est à nouveau pas atteint.

Contractuellement, le déficit de recettes qui en résulte, 3 514 K€ HT, est à la charge du délégataire, celui-ci assumant le risque commercial.

#### b/ La contribution financière forfaitaire de la collectivité

La contribution forfaitaire comptabilisée au 31 décembre 2017 s'élève à 21 279 k€. Elle intègre la régularisation du solde définitif de 2016, ainsi que les modalités financières afférentes à l'avenant n°11.

Le montant comptabilisé au titre de 2017 (hors régularisations antérieures) s'élève à 21 049 k€ et se décompose de la façon suivante :

Contribution 2017 € 2009		18 004 054 €
Indexation		3 595 016 €
Grèves	-	39 497 €
Kilomètres	-	175 724 €
Postes à l'€1/€	-	157 147 €
Divers	-	90 508 €
Total contribution 2017 comptabilisée		21 049 404 €

Ces éléments seront ajustés de façon définitive lors de l'émission de la facture de solde de l'exercice 2017.

Par rapport à 2016, le montant de contribution comptabilisé progresse de +635 k€ en lien avec :

- L'indexation à la hausse,
- Les régularisations ponctuelles intervenues en 2016 et non reportées en 2017,
- L'impact des réfections de kilomètres, très important en 2016 (mouvements sociaux), et générant une hausse mécanique de la contribution en 2017.

### **3. Le compte d'exploitation**

La situation économique de Besançon Mobilités demeure fortement déficitaire sur l'exercice malgré l'effet du CICE (1 038 k€) et la stabilité des dépenses d'exploitation. En revanche, l'écart sur l'engagement de recettes continue de dégrader d'autant le résultat de l'entreprise.

Ainsi, ce septième exercice d'exploitation de la convention de Délégation de Service Public génère un déficit de 4 086 k€ (Cf. compte d'exploitation), un peu moins élevé qu'en 2016 (5 329 K €).

## Compte d'exploitation 2017

Autres services hors carburant	426,4	515,1	541,1	603,6	424,0	516,1	511,0
Energie fractions et stations	-	-	-	217,0	487,0	208,8	211,7
Carburant Diesel et LMG	2 719,1	2 854,1	2 811,7	2 848,8	2 618,4	1 179,8	1 954,0
Autres non stationés	1 938,7	1 034,9	1 071,0	1 175,6	1 139,0	838,7	748,8
<b>Total achats consommés</b>	<b>4 216,4</b>	<b>4 464,2</b>	<b>4 429,9</b>	<b>4 539,3</b>	<b>4 100,3</b>	<b>3 630,7</b>	<b>3 693,5</b>
Affranchiment	369,8	434,8	459,6	473,1	510,7	475,7	461,0
Primes d'assurance	377,2	468,8	417,1	523,1	677,5	521,8	51,0
Nettoyage Autobus	238,6	275,1	286,7	319,8	354,1	354,4	391,0
Divers services extérieurs	531,2	656,9	756,8	1 288,1	2 261,5	2 136,0	2 175,4
Locaux	143,4	111,9	131,4	158,2	157,4	154,1	156,7
Personnel extérieur, intérimaires, hors PMAD	151,9	175,7	255,6	411,0	429,3	306,1	245,0
Rémunérations honoraires	2,6	399,9	761,4	338,8	741,5	595,6	456,8
Publicité, relations publiques	-	63,1	130,4	85,7	150,8	83,9	121,8
Autres services extérieurs	-	248,8	247,8	293,0	552,0	459,2	454,0
<b>Total Sous-traitance et services extérieurs</b>	<b>2,6</b>	<b>2 623,6</b>	<b>3 219,0</b>	<b>3 445,8</b>	<b>4 721,3</b>	<b>5 940,4</b>	<b>4 803,5</b>
Versement transport	-	261,5	261,4	264,4	291,0	291,0	297,8
CET	-	151,7	157,1	156,5	157,0	155,3	147,5
Fonction professionnelle	-	-	-	-	-	-	-
Autres Taxes	-	101,0	128,7	117,1	107,1	95,8	100,7
Taxe sur les salaires	-	958,2	977,2	1 021,0	1 056,4	1 127,5	1 139,5
<b>Total impôts et taxes</b>	<b>-</b>	<b>1 464,4</b>	<b>1 521,5</b>	<b>1 558,0</b>	<b>1 638,6</b>	<b>1 700,9</b>	<b>1 752,9</b>
Basans, y.c. PMAD	-	15 312,0	15 196,8	16 128,4	17 953,1	17 948,2	17 461,2
Autres charges de personnel	-	594,2	519	151,3	445,0	65,7	121,8
Charges sociales	-	5 599,0	6 859,6	6 859,0	7 753,4	7 633,5	7 415,1
<b>Total charges de personnel</b>	<b>-</b>	<b>22 525,2</b>	<b>22 722,2</b>	<b>23 141,0</b>	<b>25 265,0</b>	<b>25 850,4</b>	<b>25 180,9</b>
Assistance technique siège	-	300,0	307,0	1 026,4	703,8	136,8	130,7
Dotations aux amortissements	-	235,5	251,1	301,5	303,1	368,7	321,5
Dotations - Projets en cours et charges	-	145,2	151,3	71,1	100,0	111,5	46,5
Dotations - Autres provisions	-	48,0	5,6	1,1	24,1	8,7	15,5
Charges financières	-	9,5	9,0	1,1	1,6	14,1	30,2
Divers	-	19,1	-	-	-	-	-
Autres	-	9,8	-	-	-	-	-
<b>Total autres</b>	<b>-</b>	<b>743,2</b>	<b>897,0</b>	<b>787,4</b>	<b>935,2</b>	<b>1 139,8</b>	<b>1 171,0</b>
Charges exceptionnelles	-	2,0	10,4	10,3	6,1	14,5	14,7
<b>TOTAL DES CHARGES D'EXPLOITATION</b>	<b>2,6</b>	<b>31 576,8</b>	<b>32 643,9</b>	<b>33 954,4</b>	<b>37 105,4</b>	<b>38 946,3</b>	<b>36 904,7</b>
Recettes de trafic	-	8 566,1	8 916,0	8 658,8	8 967,1	9 607,1	9 264,2
Recettes diverses subc. aux installations	-	54,9	51,0	51,1	37,8	39,0	38,5
Produits des amendes	-	51,3	134,1	79,9	101,7	154,5	154,8
Produits des activités annexes	-	166,1	172,0	155,1	217,1	22,4	241,5
Produits financiers	-	11,3	74,9	16,1	9,4	3,5	15,0
<b>Total des recettes commerciales</b>	<b>-</b>	<b>9 016,2</b>	<b>9 287,2</b>	<b>8 960,2</b>	<b>9 435,5</b>	<b>9 884,9</b>	<b>10 025,4</b>
<b>Participations collectivités</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Subvention financière en attente	-	21 234,6	21 289,6	21 021,0	23 595,7	22 047,8	21 278,9
<b>Total participations collectivités</b>	<b>-</b>	<b>21 234,6</b>	<b>21 289,6</b>	<b>21 021,0</b>	<b>23 595,7</b>	<b>22 047,8</b>	<b>21 278,9</b>
Produits exceptionnels	-	52,0	5,1	30,5	36,5	30,1	5,7
<b>TOTAL DES PRODUITS D'EXPLOITATION</b>	<b>-</b>	<b>30 257,6</b>	<b>30 585,1</b>	<b>30 004,8</b>	<b>33 030,9</b>	<b>31 932,8</b>	<b>31 780,9</b>
<b>Résultat brut</b>	<b>2,6</b>	<b>- 1 319,2</b>	<b>- 1 060,2</b>	<b>- 5 909,6</b>	<b>- 4 072,3</b>	<b>- 7 013,5</b>	<b>- 5 123,9</b>
Produits diversifiés	-	-	-	149,0	321,4	301,5	1 336,2
<b>Résultat net</b>	<b>2,6</b>	<b>- 1 319,2</b>	<b>- 1 060,2</b>	<b>- 5 365,7</b>	<b>- 3 190,7</b>	<b>- 6 121,0</b>	<b>- 4 985,7</b>

### L'analyse du Grand Besançon :

Comme tous les ans depuis 2011, le compte d'exploitation du délégataire est déficitaire pour cette dernière année du contrat et ce pour deux raisons majeures :

- une sous-estimation initiale de ses charges forfaitaires contractuelles au regard du service à effectuer,
- une surestimation initiale de ses recettes forfaitaires, notamment durant la période des travaux du tramway, estimation basée sur une hausse des fréquentations alors que dans la réalité, la fréquentation aura été à la baisse sur toute cette période.

En conséquence, la contribution forfaitaire versée par le Grand Besançon ne couvre que partiellement le déficit réel du délégataire.

En 2017, le résultat net de Besançon Mobilités est ainsi de – 4 085 K€ HT. Il est à noter que ce résultat déficitaire est dû à 86 % au déficit de recettes, l'effort fait sur les charges ayant permis de limiter un déficit qui était réparti de manière quasi équivalente entre charges et recettes sur les années antérieures.

Si la situation économique déficitaire de Besançon Mobilités est plus faible qu'en 2015 et 2016, grâce notamment à la réduction notable puis à la stabilité de ses charges réelles, le cumul du déficit depuis 2011 s'élève désormais à plus de 25 400 K€ HT sur 7 années d'exercice, soit un montant de déficit cumulé supérieur à une année de contribution de la collectivité. Le déficit moyen de l'exploitation s'élève donc à 3.6 M€ sur la durée du contrat.

En euros courants, il est à noter que le montant de la contribution forfaitaire versée par le Grand Besançon en 2017, 21 278 K€ HT, est équivalent à celui versé en 2011, première année du contrat (pour rappel, 21 234 K€ HT en début de contrat).

**Le rapport d'activité annuel 2017 du délégataire du réseau Ginko  
fait l'objet d'un envoi annexe en format dématérialisé.**

**Il est disponible en format papier en effectuant une demande au Bureau des Assemblées.**

Le Conseil de Communauté prend acte du rapport d'activité 2017 sur la DSP Transports Urbains.

Pour extrait conforme,

Le Président

Préfecture du Doubs

Reçu le 27 NOV. 2018



Contrôle de légalité