



Conseil de Communauté

Publié le : 07/10/2026

Séance du jeudi 24 septembre 2026

Membres du Conseil Communautaire en exercice : 122

Le Conseil de Communauté, convoqué le 18 septembre 2026, s'est réuni Salle des conférences de la CCIT du Doubs 46 avenue Villarceau à Besançon, sous la présidence de M. Ludovic FAGAUT, Président de Grand Besançon Métropole.

Ordre de passage des rapports : 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52

La séance est ouverte à 17h05 et levée à 22h40

Etaient présents : **Amagney :** M. Thomas JAVAUX, **Audeux :** M. Michel VIENET (à compter de la question n°2), **Avanne-Aveney :** Mme Marie-Jeanne BERNABEU, **Besançon :** M. Mohamed AIT-ALI, M. Hasni ALEM (à compter de la question n°8), M. Guillaume BAILLY (à compter de la question n°8), Mme Isabelle BORDAT, Mme Nathalie BOUVET, M. Patrick BOUZAT, M. Jimmy BRESILLION (jusqu'à la question n°8 incluse), M. Bruno CAIRE, Mme Aline CHASSAGNE, M. Laurent CROIZIER (à compter de la question n°8), M. Jérôme CUPILLARD, M. Clément DARCO (à compter de la question n°9), M. Franck DEFRASNE, Mme Marie-Line EGRON, M. Ludovic FAGAUT, Mme Anne FALGA, Mme Lydie FRANCAUT (jusqu'à la question n°24 incluse), M. Didier GENDRAUD (à compter de la question n°8), M. Abdel GHEZALI, Mme Laura GINIOT, Mme Marie GRUILLOT, M. Pierre-Charles HENRY, M. Patrick JACQUES, Mme Véronique JELSCH, Mme Myriam LEMERCIER (à compter de la question n°25), M. Jean-Sébastien LEUBA, Mme Madeleine LHOMME, Mme Hélène MAGNIN-FEYSOT, M. Martin MELLION, Mme Emmanuelle MEUNIER (à compter de la question n°2), M. Frank MONNEUR (à compter de la question n°2), Mme Manon MONNIER, Mme Laurence MULO CESARI, M. Pascal ORLANDI, Mme Sophie PESEUX, M. Anthony POULIN, M. Jean-Pascal REYES, M. Djilali SAHLAOU (à compter de la question n°14), Mme Anne-Rachel SCHERTZ, Mme Flora SIMONIN, M. Fabrice TAILLARD, Mme Frédérique THOMAS-MAURIN, M. Kevin VEJUX, Mme Séverine VÉZIÈS, Mme Anne VIGNOT, Mme Sylvie WANLIN, Mme Christine WERTHE **Beure :** M. Bruno LIND (à compter de la question n°2), **Bonnay :** M. Pascal DIMANCHE, **Braillans :** M. Thierry NONNOTTE (à compter de la question n°8), **Busy :** M. Philippe SIMONIN, **Byans-Sur-Doubs :** M. Didier PAINEAU, **Chalèze :** M. René BLAISON (à compter de la question n°2), **Chalezeule :** M. Hervé GROULT, **Champagny :** M. Olivier LEGAIN, **Champvans-Les-Moulins :** M. Florent BAILLY, **Châtillon-Le-Duc :** M. Martial DEVAUX, **Chaucenne :** M. Etienne PELLEGRINI, **Chemaudin et Vaux :** M. Serge MINORET, **Cussey-Sur-L'Ognon :** Jean-François MENESTRIER (à compter de la question n°2), **Dannemarie-Sur-Crête :** M. Sébastien PERRIN, **Devecey :** M. Gérard MONNIEN, **Ecole-Valentin :** M. Kadir YILDIRIM, **Fontain :** M. Marc GIRARDOT, **François :** M. Emile BOURGEOIS, **Geneuille :** M. Denis PERIN, **Gennes :** M. Jean-Michel LHOMMEE, **Grandfontaine :** M. Henri BERMOND, **La Vèze :** Mme Céline TRONCIN VERGEY, **Les Auxons :** M. Anthony NAPPEZ, **Mamirolle :** M. Philippe REGENNASS, **Mazerolles-Le-Salin :** M. Philippe DOLEJAL, **Miserey-Salines :** M. Marcel FELT (jusqu'à la question n°36 incluse), **Montfaucon :** M. Laurent JEUNET, **Montferrand-Le-Château :** Mme Lucie BERNARD (à compter de la question n°8), **Morre :** M. Hervé PONT, **Nancray :** Mme Julie DUEDE, suppléante (à compter de la question n°2), **Noironte :** M. Philippe GUILLAUME, **Osselle-Routelle :** Mme Anne OLSZAK, **Palise :** M. Christian DAVID, **Pelousey :** Mme Catherine BARTHELET, **Pirey :** M. Patrick AYACHE, **Pouilley-Français :** M. Stéphane RAMELET, **Pouilley-Les-Vignes :** M. Jean-Marc BOUSSET, **Pugey :** M. Frank LAIDIE, **Rancenay :** Mme Catherine BECKER (à compter de la question n°9), **Roche-Lez-Beaupré :** M. Jacques KRIEGER, **Roset-Fluans :** Mme Myriam DE JACQUELOT, suppléante, **Saint-Vit :** Mme Anne BIHR, **Saint-Vit :** M. Pascal ROUTHIER, **Saône :** M. Lylia CALVAT, **Serre-Les-Sapins :** Mme Valérie BRIOT, **Tallenay :** M. Ludovic BARROSSA, **Thise :** M. Pascal DERIOT, **Thoraise :** M. Jean-Paul MICHAUD (à compter de la question n°2), **Torpes :** Mme Julie GIRARD, **Velesmes-Essarts :** M. Jean-Marc JOUFFROY, **Vieilley :** M. Damien LIARD, **Vorges-Les-Pins :** M. Georges POITREY

Etaient absents : **Besançon :** Mme Estelle CAMARA, M. Serge COUËSMES, Mme Leïla HANNOUNI, Mme Emmanuelle HUOT CUSENIER, M. Jérémy JEANVOINE, Mme Eléonore METZGER, Mme Esther SZWARC, M. Patrick VERDIER, **Boussières :** M. Eloy JARAMAGO, **Champoux :** M. Romain VIENET, **Chevroz :** M. Franck BERNARD, **Deluz :** Mme Liliane JOURNOT, **Larnod :** M. Jean-Philippe DEVEVEY, **La Chevillotte :** M. Jean-Luc BARBIER, **Marchaux-Chaudefontaine :** M. Patrick CORNE, **Merey-Vieilley :**

M. Philippe PERNOT, **Novillars** : M. Lionel PHILIPPE, **Vaire** : Mme Valérie MAILLARD, **Venise** : M. Charles POMMEY, **Villars-Saint-Georges** : M. Damien AUBERT

Secrétaire de séance : M. Emile BOURGEOIS

Procurations de vote : **Besançon** : M. Guillaume BAILLY à Mme Isabelle BORDAT (jusqu'à la question n°7 incluse), M. Jimmy BRESILLION à Mme Emmanuelle MEUNIER (à compter de la question n°9), Mme Estelle CAMARA à Mme Sophie PESEUX, M. Serge COUËSMES à Mme Anne FALGA, M. Clément DARCO à Mme Marie-Line EGRON (jusqu'à la question n°8 incluse), Mme Lydie FRANCO à M. Anthony POULIN (à compter de la question n°25), M. Didier GENDRAUD à M. Pierre-Charles HENRY (jusqu'à la question n°7 incluse), Mme Leïla HANNOUNI à M. Kevin VEJUX, Mme Emmanuelle HUOT CUSENIER à Mme Manon MONNIER, M. Jérémy JEANVOINE à Mme Laura GINIOT, Mme Myriam LEMERCIER à M. Jean-Pascal REYES (jusqu'à la question n° 24 incluse), Mme Eléonore METZGER à M. Frank MONNEUR, M. Djilali SAHLAOUI à Mme Flora SIMONIN (jusqu'à la question n°13 incluse), Mme Esther SZWARC à Mme Anne-Rachel SCHERTZ, M. Patrick VERDIER à Mme Véronique JELSCH, **Boussières** : M. Eloy JARAMAGO à M. Henri BERMOND, **Deluz** : Mme Liliane JOURNOT à M. René BLAISON, **Larnod** : M. Jean-Philippe DEVEVEY à M. Mohamed AIT-ALI, **Marchaux-Chaudefontaine** : M. Patrick CORNE à M. Thierry NONNOTTE, **Nancray** : Mme Julie DUEDE (suppléante) à Mme Céline TRONCIN VERGEY (jusqu'à la question n°1 incluse), **Novillars** : M. Lionel PHILIPPE à M. Pascal DERIOT, **Rancenay** : Mme Catherine BECKER à Mme Julie GIRARD (jusqu'à la question n°8 incluse), **Vaire** : Mme Valérie MAILLARD à M. Fabrice TAILLARD, **Villars-Saint-Georges** : M. Damien AUBERT à Mme Anne BIHR

Délibération n°2026/2026.00251

Rapport n°25 - Rapport annuel 2025 des lignes périurbaines du réseau Ginko

Rapport annuel 2025 des lignes périurbaines du réseau Ginko

Rapporteur : M. Patrick JACQUES, Vice-Président

	Date	Avis
Commission n° 4	15/09/2026	Favorable
Bureau	17/09/2026	Favorable

Inscription budgétaire
<i>Sans incidence budgétaire</i>

Résumé :

Ce rapport annuel a pour objectif de retracer les principaux événements de l'année et les chiffres-clés relatifs à l'exécution du marché pour l'exploitation des lignes périurbaines régulières et le transport scolaire du réseau Ginko.

La fréquentation des lignes périurbaines continue sa progression et l'exécution des marchés se déroule bien.

I. Rappel de l'organisation des lignes périurbaines

Les marchés pour l'exploitation des lignes périurbaines et du transport scolaire 2025/2031 se présentent en 4 lots géographiques :

- Lot NORD : SPL Mobilités Bourgogne Franche-Comté,
- Lot EST : SPL Mobilités Bourgogne Franche-Comté,
- Lot SUD : Keolis Monts Jura,
- Lot OUEST : co-traitance Keolis Monts Jura et GTV-SN.

Ces marchés portent sur l'exploitation des services de transport suivants :

- 30 lignes régulières et 113 lignes scolaires urbaines et périurbaines,
- 22 lignes Diabolo lycée,
- 63 lignes Diabolo collège,
- 28 lignes Primaire pour les élèves de primaire scolarisés dans des Regroupement Pédagogiques Intercommunaux (RPI).

L'ensemble des services à la demande périurbains, ainsi que les lignes touristiques ont été intégrées au contrat de concession urbain.

II. 2025 : première année des nouveaux contrats

A/ Les ajustements dans la continuité

- L'année 2025 est marquée principalement par la mise en place du nouveau marché de transports périurbains. Si pour les usagers cette transition est transparente, cela a nécessité beaucoup d'implication de la part des différents acteurs du réseau.
- Si de légères adaptations d'horaires ou d'itinéraires ont été réalisées afin de mieux correspondre aux besoins des usagers aucune évolution majeure de l'offre n'a eu lieu au cours de l'année 2025.
- Les nouveautés ont majoritairement porté sur les acquisitions de matériels et installations de nouveaux équipements à bord des autocars conformément aux contrats : diffusion d'informations voyageur visuelles et sonores (destination, prochain arrêt), rampes PMR, girouettes d'affichage (numéro de ligne, destination), vidéoprotection...

- En complément, l'ensemble du parc de véhicules périurbains a été équipé par GBM avec des cellules de comptage, afin de permettre une analyse fine des usages du périurbains et ainsi améliorer la qualité de l'offre de transport.
- De plus 5 bornes d'information voyageur en temps réel sont en cours d'expérimentation sur le secteur périurbain. Elles sont prévues pour des sites où il n'est pas possible techniquement de se raccorder au réseau électrique : 3 sont alimentées par des piles et 2 sont alimentées avec des panneaux solaires.

B/ Les transports scolaires

- L'ensemble des élèves empruntant les services primaires ont été dotés d'une carte billettique Ginko et l'acquisition du geste de validation s'est déroulée dans de bonnes conditions.
- Le diagnostic sécurité des lignes empruntant un passage à niveau a été réalisé et généré de nouvelles réflexions sur les itinéraires des lignes concernées.

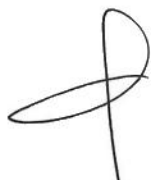
C/ Les chiffres-clés de l'année 2025

- Fréquentation des lignes régulières : **938 948 voyages en 2025**, soit une hausse de 11% par rapport à l'année 2024 durant laquelle 843 502 voyages avaient été recensés.
- La répartition des voyages reste stable : **18 % sur les lignes régulières et 82 % pour les services scolaires.**
- **1 476 564 km réalisés** dont **472 375 km pour les services scolaires** :
 - 99 427 km pour les Diabolo lycée,
 - 287 130 km pour les Diabolo collège,
 - 85 819 pour les lignes Primaire.
- Equipement des stations : **161 arrêts périurbains accessibles**, soit 29.9% des arrêts périurbains Ginko. Un peu plus de **105 000 €HT a été investi en mobilier urbain** pour l'équipement en mobilier de nouveaux arrêts et la réparation d'équipement détérioré.
- Parc : **135 véhicules Ginko** (dont 130 autocars) pour réaliser l'offre de transport dans les communes périurbaines. L'ensemble du parc répond maintenant aux normes Euro6* exception faite d'un seul véhicule de moyenne capacité de norme Euro5.
Ces normes fixent les limites de rejets de polluants des moteurs à combustion : le parc de véhicules tend à être de moins en moins polluant.
L'âge moyen du parc de véhicule est de 5.8 ans contre 8.07 ans en 2024.
96 % du parc est équipé pour accueillir les PMR : seuls 4 véhicules de moyenne capacité et un minibus ne sont pas encore équipés.
46.5% du parc de véhicule est équipé de la climatisation, ce qui permet de disposer d'un parc 100% climatisé en période estivale.
- Budget :
 - **Les charges s'élèvent à 10 354 923 €HT en 2025 contre 8 813 088 €HT en 2024** soit une hausse de 27%.
Ceci s'explique par plusieurs facteurs : la hausse générale des coûts (matériels, main d'œuvre et énergie), la prise en compte des Diabolo urbains (moyens humains et matériels supplémentaires pour le lot 1), le renouvellement du parc, et le niveau d'équipement des autocars (accessibilité, information visuelles et sonores à bord, climatisation du parc été, vidéoprotection).

- Les marchés de transports périurbains et scolaires n'ont aucune recette perçue directement à présenter et ce pour une durée totale du contrat. En effet, la gestion des recettes des dépositaires périurbains et des ventes réalisées par les transporteurs a été intégrée au contrat de concession urbain, ces données figurent désormais dans le rapport annuel du délégataire urbain.

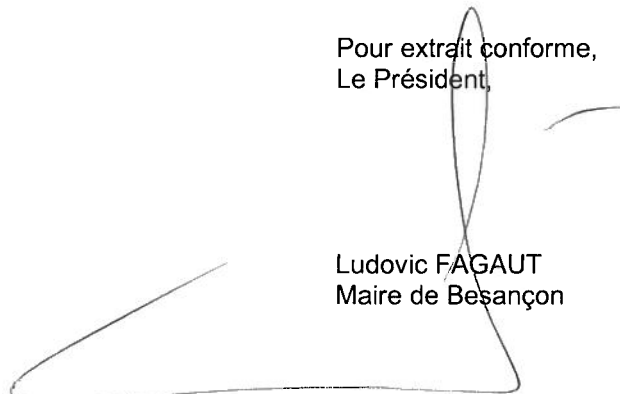
Le Conseil de Communauté prendre acte du présent rapport.

Le Secrétaire de séance,



Emile BOURGEOIS
Conseiller Communautaire Délégué

Pour extrait conforme,
Le Président,



Ludovic FAGAUT
Maire de Besançon



Rapport annuel 2025

Marché de transport périurbain

01/04/2026

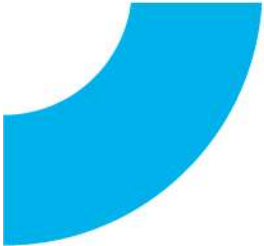


SOMMAIRE

Introduction

1 – Une nouvelle organisation

Les marchés de transports périurbains et scolaires
Organisation des marchés de transports périurbains et scolaires.
Intermodalité tarifaire



2 – L'offre de transport

Les lignes régulières
Le transport scolaire
L'offre kilométrique globale

3 – La fréquentation des lignes périurbaines

La fréquentation périurbaine en quelques chiffres
Evolution de la fréquentation
Les réclamations des usagers

4 – Les équipements du réseau sur les secteurs périurbains

Le parc de véhicule
Les caractéristiques des véhicules
La consommation énergétiques des véhicules
Accessibilité des stations périurbaines
Equipped des stations- confort des usagers

5 – Bilan financier

Les charges d'exploitation
L'évolution des charges d'exploitation
Les pénalités

Perspectives 2026/2027



INTRODUCTION

Le renouvellement du contrat de concession urbain et des marchés de transports périurbains et scolaires résulte d'une réflexion globale sur la répartition des différentes missions et compétences entre les acteurs du réseau Ginko et l'amélioration de la qualité de service rendu aux usagers.

Si cette nouvelle organisation est transparente pour les usagers, sa mise en place a nécessité une implication attentive de chaque acteur du réseau Ginko.

Ainsi, la réalisation de l'ensemble des services du transport scolaire a été confiée aux transporteurs périurbains, y compris ceux de la ville de Besançon, alors que la gestion et la réalisation du transport sur réservation, des lignes estivales et des opérations de contrôles titre des usagers ont été intégrées dans le contrat de concession urbain.

Cette année est la première de ce contrat, toutefois une majorité d'indicateurs étaient pris en compte dans le précédent marché. C'est pourquoi l'évolution de ces indicateurs est présentée quand cela est possible depuis l'année 2022: les années précédentes n'étant pas représentatives compte tenu de l'impact de la pandémie sur les transports.



1 – Une nouvelle organisation

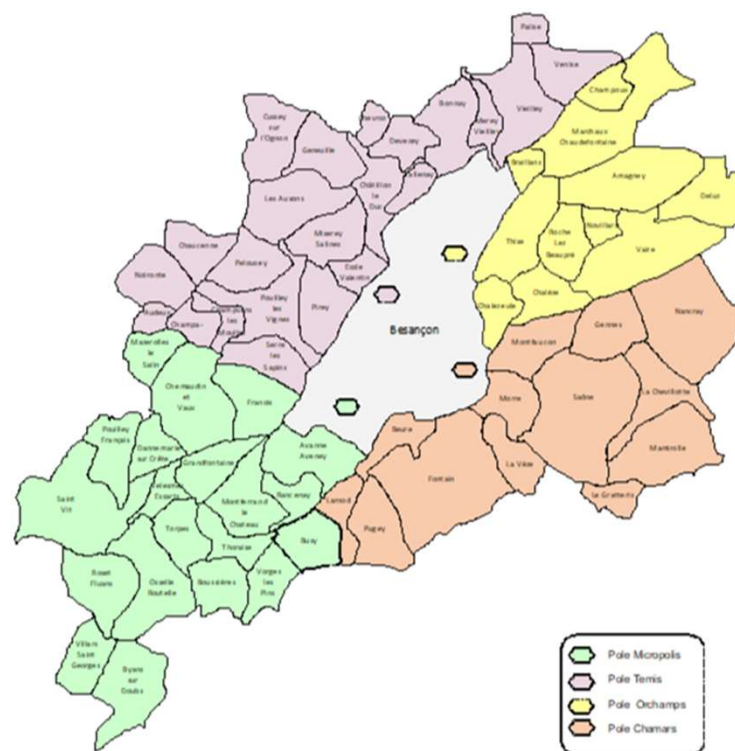
Le nouveau contrat de concession urbain et les nouveaux marchés de transports périurbains et scolaires ont pris effet au 1^{er} janvier 2025.
Ils résultent d'une réflexion globale menée préalablement sur la répartition des différentes missions entre les acteurs du réseau Ginko afin de faciliter l'amélioration continue de la qualité de service.

LES MARCHÉS DE TRANSPORTS PÉRIURBAINS ET SCOLAIRES

Ils ont pris effet au 1^{er} janvier 2025 pour une durée de sept ans et sont composés de 4 lots:

- Lot 1 _ Sud-Ouest : Co-traitance entre les sociétés Keolis Monts Jura et GTV-SN
- Lot 2 _ Nord : SPL Mobilités Bourgogne Franche-Comté, avec une sous-traitance de certaines lignes à GTV-SN
- Lot 3 _ Est : SPL Mobilités Bourgogne Franche-Comté
- Lot 4 _ Sud-Plateau : Keolis Monts Jura, avec une sous-traitance de certaines lignes Taxi Siron

Chacun des 4 grands pôles d'échanges de la ville de Besançon sert de point de connexion entre les lignes périurbaines de chaque secteur et les lignes urbaines.



ORGANISATION DU MARCHÉ DE TRANSPORTS PÉRIURBAINS ET SCOLAIRES

L'offre de transport se compose de :

- 30 lignes régulières ;
- 113 lignes dédiées au transport scolaire urbain et périurbain:
 - 22 lignes Diabolo lycée ;
 - 63 lignes Diabolo collège ;
 - 28 lignes Primaire dédiées aux élèves des écoles maternelles et élémentaires.

En 2025, ce sont 1 476 564 km qui ont été parcourus par l'ensemble des lignes, contre 1 405 192 km en 2024.

Aucune modification significative du réseau n'a eu lieu au cours de l'année 2025. Cette augmentation kilométrique s'explique par la nouvelle organisation: intégration des 11 Diabolo urbains.

Les lignes Diabolo sont prioritairement réservées aux élèves mais tout usager peut les emprunter avec un titre de transport valide.

Au contraire des lignes Primaire qui sont uniquement accessibles aux élèves des écoles. La présence d'un accompagnateur est obligatoire dans les lignes transportant des élèves de maternelles.

L'ensemble des lignes est réalisé en autocar et minibus afin de garantir au mieux la sécurité des usagers.

INTERMODALITE TARIFAIRE

Plusieurs conventions, signées avec la Région Bourgogne Franche-Comté, offrent des avantages tarifaires aux abonnés Ginko :

- Convention tarification multimodale Ginko/TER : renouvelée jusqu'en 2032, les abonnés Ginko Pass Sésame, Pass 15-25 et Pass 4-14 sont autorisés à emprunter le TER dans le périmètre de l'agglomération (16 gares) sans coût supplémentaire. La participation de la collectivité est de 266 040 € HT par an au titre de cette convention.
- Convention tarification combinée TER + GINKO : renouvelée jusqu'en 2028, valable sur le réseau TER Bourgogne Franche-Comté et le réseau Ginko:
 - Abonnement à tarif réduit (10% sur chaque abonnement) TER Bourgogne-Franche-Comté + GINKO mensuel,
 - Abonnement à tarif réduit (10% sur chaque abonnement) TER Bourgogne-Franche-Comté + GINKO annuel.
- Convention Pass Bus Car : renouvelée jusqu'en 2028, valable sur les lignes Mobigo Besançon<>Vesoul et Besançon<>Pontarlier. Le titre « Pass Bus Car » est un abonnement mensuel intermodal à tarif réduit (10% sur chaque abonnement) composé :
 - Abonnement MOBIGO + GINKO,
 - Abonnement MOBIGO + VBUS,
 - Abonnement MOBIGO + GINKO + VBUS.
- Convention relative à la tarification multimodale Mobigo (LR202)/Ginko : les abonnés Ginko Pass Sésame, Pass 15-25 et Pass 4-14 sont autorisés à emprunter la ligne régionale Besançon-Vesoul entre Besançon et Devecey sans coût supplémentaire (Environ 4 000 euros par an).

INFO RÉSEAU



L'offre de transport développée via les marchés périurbains et scolaires de transport est complétée sur l'ensemble des communes périurbaines par un ensemble de lignes dont la gestion et la réalisation ont été intégrées au contrat de concession du réseau urbain dont le délégataire est Keolis.

- 2 lignes estivales: Ginko Piscine et Ginko Plage .
- 30 lignes régulières « virtuelles » sur réservation qui sont réalisées avec de petits véhicules. Cela permet une mise en cohérence entre la fréquentation parfois faible de la ligne régulière et les moyens techniques mis en œuvre pour la réalisation du service.
- 15 lignes Proxi desservant les bourg-centres et/ou de générateurs locaux (gare, centre commercial...)
- 4 lignes Proxi TGV à destination de la gare TGV des Auxons.
- Le service Ginko Access dédié aux usagers porteurs d'un handicap qui ne leur permet pas de prendre le réseau de transport classique dans de bonnes conditions de sécurité.





2-L'offre de transport

Les lignes régulières sont réalisées tout au long de l'année du lundi au samedi exception faite des jours fériés.

Les transports scolaires sont organisés en fonction du calendrier scolaire établi par le ministère de l'éducation nationale.

LES LIGNES RÉGULIÈRES

Pour l'année 2025, les lignes régulières ont subi quelques ajustements d'horaire sans réelle modification significative. 1 004 189 km ont été parcourus contre 974 456 km en 2024, soit une hausse d'environ 3%.

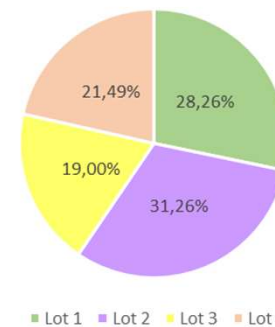
Les 9 lignes régulières du lot1_secteur Sud-Ouest représentent 283 748 km parcourus et desservent le pôle Micropolis.

Les 8 lignes du lot 2_secteur Nord représentent 313 893 km parcourus et desservent le pôle Temis.

Les 6 lignes du lot 3_secteur Est représentent 190 754 km parcourus et desservent le pôle Orchamps.

Les 7 lignes du lot 4_secteur Sud-Plateau représentent 215 792 km parcourus : 6 d'entre elles desservent le pôle Chamars et 1 dessert le pôle Micropolis.

Répartition kilométrique de l'offre de transport réalisée par secteur

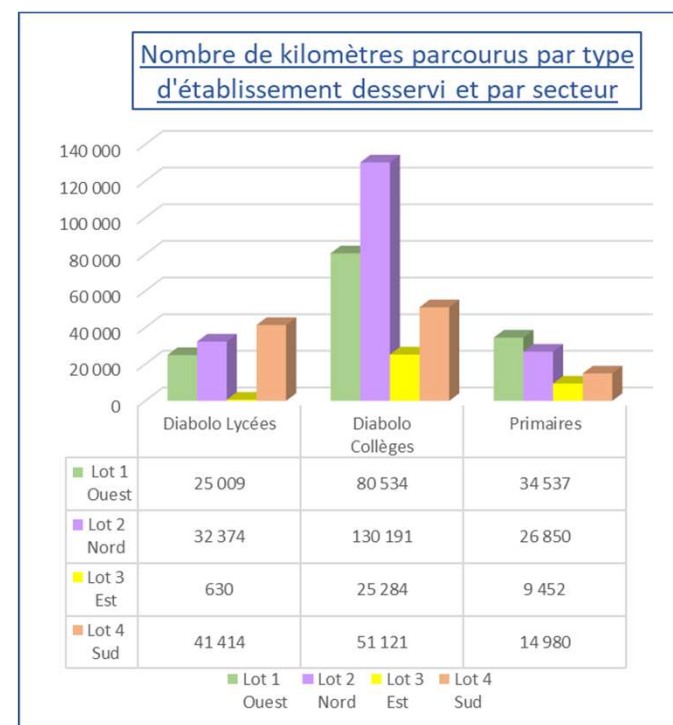


L'organisation des lignes de chaque secteur tient compte du nombre de commune à desservir, de la fréquentation, du potentiel d'utilisateurs ainsi que des contraintes géographiques impactant les différents itinéraires.

Ceci explique les relatives prépondérances du lot 1_secteur Sud-Ouest et du lot 2_secteur Nord.

LE TRANSPORT SCOLAIRE

- Les lignes Diabolo lycée complètent les lignes régulières, notamment quand les établissements scolaires fréquentés par les lycéens ne sont pas à proximité du pôle d'échanges de secteur. Par exemple, les élèves du secteur Sud-Plateau ont le lycée Pergaud comme établissement de secteur alors que les lignes se rendent à Chamars. Ils disposent donc d'un aller-retour quotidien Diabolo pour éviter une correspondance systématique à Chamars qui engendrerait un temps parcours supérieur à 1h.
- De même, la répartition géographique des collèges de GBM impacte le nombre de kilomètres réalisés sur chaque secteur. Ainsi, le secteur Nord, avec près d'un tiers des collèges de GBM, est prépondérant par rapport aux 3 autres secteurs.
- Les lignes Primaire représentent la part kilométrique la plus faible du transport scolaire notamment car les distances à parcourir sont plus courtes. Elles desservent des communes dans le cadre de regroupements ou syndicats scolaires.



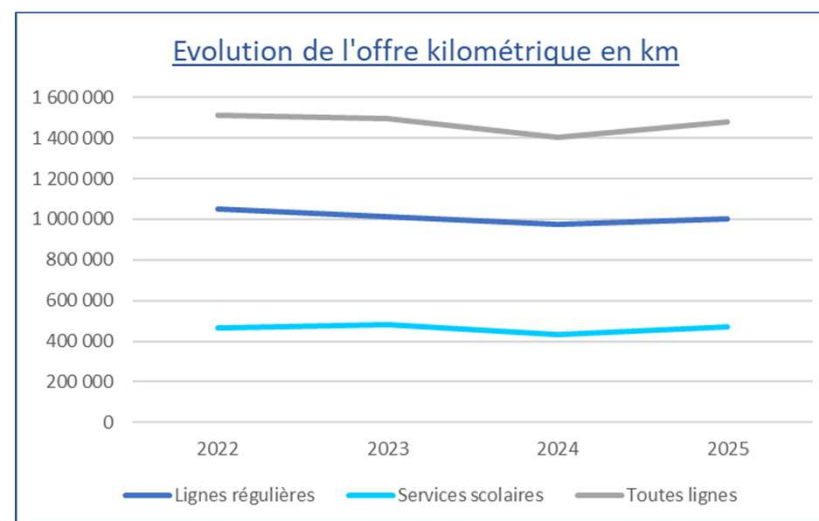
L'OFFRE KILOMÉTRIQUE GLOBALE

L'offre kilométrique et la répartition de celle-ci en fonction des différents types de ligne restent sensiblement stables depuis 2022.

Le transport scolaire représente 31,99 % de l'offre kilométrique de l'année 2025.

En 2025, 1 476 564 km ont été parcourus contre 1 405 192 en 2022, soit une légère hausse d'environ 5%.

- 1 004 189 km pour les lignes régulières, contre 974 456, soit une hausse de 3,05 %.
- 472 375 km pour le transport scolaire contre 430 736 km en 2024, soit une hausse de 9,66%.





3-La fréquentation des lignes périurbaines

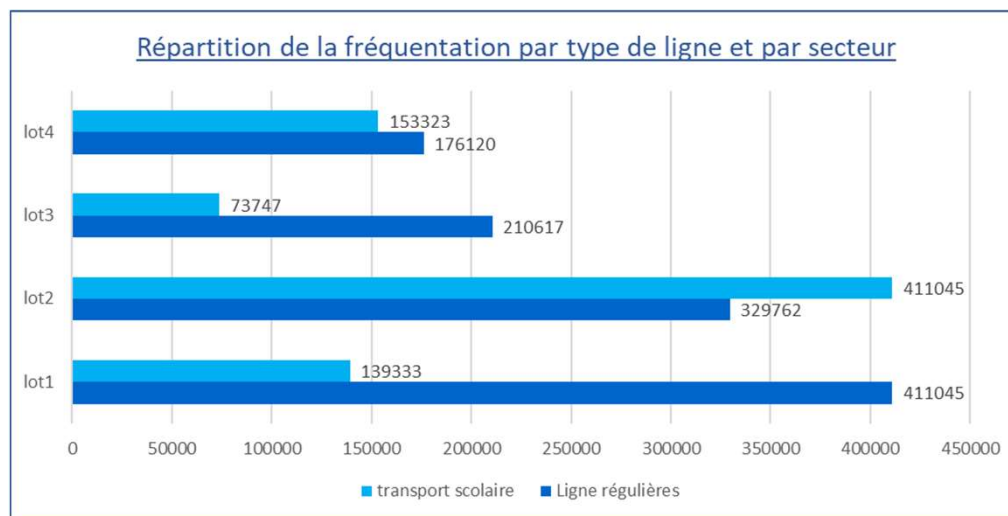
Depuis la fin de la pandémie, la fréquentation des lignes périurbaines a repris sa progression.

LA FRÉQUENTATION PÉRIURBAINE EN QUELQUES CHIFFRES

Les lignes régulières représentent 938 948 voyages contre 843 502 voyages en 2024. Soit une augmentation constatée de 11%.

Le transport scolaire représente 777 448 voyages réalisés en 2025 contre 781 712 voyages réalisés en 2024.

L'augmentation attendue du nombre de voyages liés à l'ajout des 11 lignes Diabolo urbain ne compense pas la baisse de fréquentation résultant de la baisse démographique constatée autant à l'échelle locale que nationale.

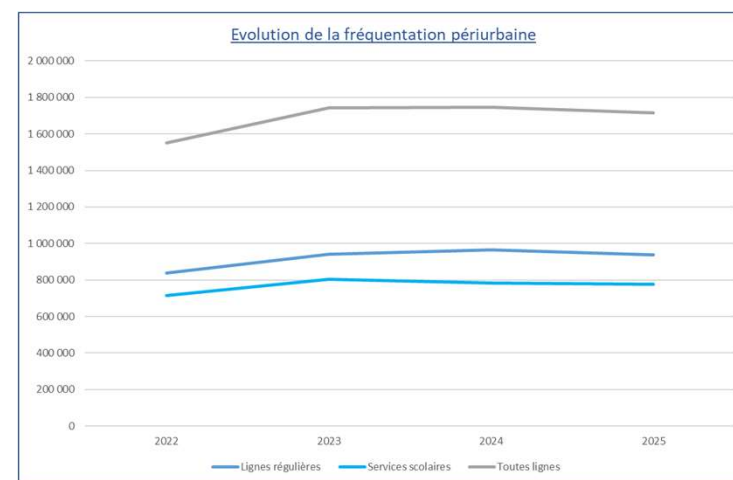


ÉVOLUTION DE FRÉQUENTATION

- La fréquentation des lignes périurbaines continue sa progression passant de 1 625 214 voyages en 2024 à 1 716 396 voyages en 2025, soit une augmentation de 5,5%.
- Les données billettiques relatives aux services Primaires ne sont pas prise en compte pour l'année 2025: le premier semestre ayant servi de phase de test et le second ayant permis le déploiement des cartes de transport à ces élèves et l'acquisition du geste de validation.

De plus, la gratuité du réseau Ginko les samedi ne permet pas de comptabiliser le nombre de voyageurs sur les lignes périurbaines ces jours là.

La fréquentation réelle est donc légèrement plus importante.



INFO RESEAU



Le taux de fraude sur les lignes périurbaines est parmi les plus bas taux constatés sur les lignes du réseau Ginko.



LES RÉCLAMATIONS DES USAGERS

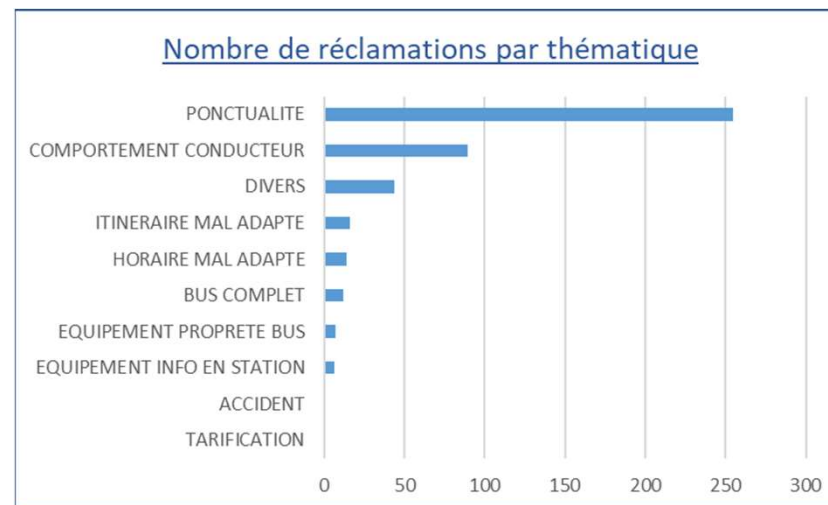
444 réclamations ont été enregistrées pour l'année 2025 concernant les lignes périurbaines et scolaires.

Soit une baisse de 9% par rapport à l'année 2024.

« Ponctualité » et « Comportement conducteur » restent les deux motifs de réclamations les plus évoqués par les usagers.

Chaque réclamation est étudiée en lien avec les transporteurs : des mesures correctives et/ou pénalités financières peuvent être appliquées.

La catégorie Divers regroupe les suggestions des usagers, des demandes de renseignements pour des itinéraires complexes, etc...





4-Les équipements du réseau sur les secteurs périurbains

La sécurité, l'accessibilité et le confort des usagers sont les trois axes prépondérants pour les équipements du réseau.

LE PARC DE VÉHICULES

Le marché de transport périurbain et scolaire se compose d'une flotte de 135 véhicules, dont 9 sont utilisés comme des véhicules de réserve.

	Kéolis Monts Jura	GTV SN	MBFC	Siron	Total
Autocars « classique » (de 45 à 63 places)	62	10	49	0	121
Autocars moyenne capacité (de 20 à 35 places)	4	1	4	0	9
Minibus (9 places)	2	0	0	3	5
Total	68	11	53	3	135

LES CARACTÉRISTIQUES DES VÉHICULES

L'âge moyen du parc est de 5,8 ans en 2025 contre 8,07 en 2024. Cette baisse de l'âge moyen du parc de véhicules s'explique par de nouvelles acquisitions réalisées par les transporteurs en début de marché.

96% du parc de véhicule est équipé pour accueillir les PMR. Seuls 4 véhicules de moyenne capacité (33 places) et 1 minibus (9 places) ne permettent pas la prise en charge de fauteuil roulant.

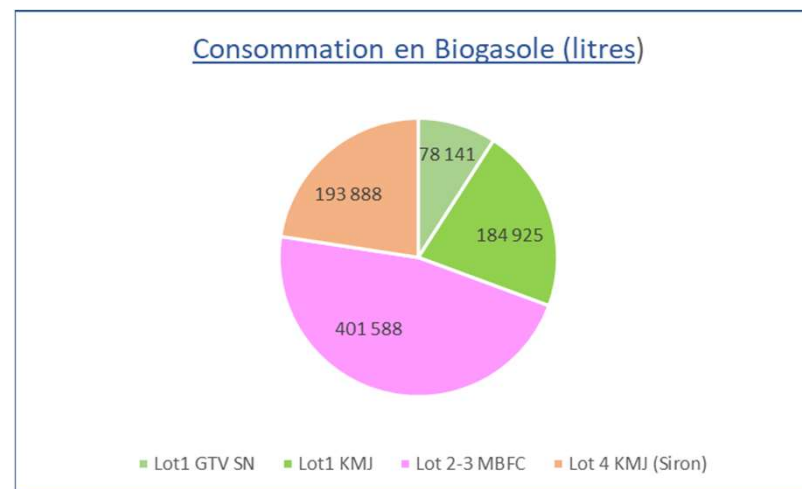
46,5% du parc de véhicule est équipé de climatisation, mais 100% des véhicules roulant pendant la saison estivale sont climatisés.



LA CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE DES VÉHICULES

Exception faite d'un seul autocar qui répond à la norme Euro5, soit moins de 1% du parc, tous les véhicules répondent à la norme Euro6.

- 3% du parc roule à l'énergie électrique, soit 4 autocars. Ce qui représente une consommation électrique annuelle de 4347 kWh.
- 97% utilise du Diesel-HVO (biogazole), soit 858 542 litres consommés en 2025.



ACCESSIBILITÉ DES STATIONS PÉRIURBAINES

Les 539 arrêts périurbains représentent 45,64% des arrêts du réseau Ginko.

- La mise en accessibilité de ces arrêts continue sa progression.
- 7 stations réparties sur 5 communes ont été rendues accessibles au cours de l'année 2025.

Audeux	Beure	Marchaux	Pelousey	Saône
Mairie	Stade	La Tetotte	Chêne Béni Lotissement	Loupiots Marais

- Ce sont 29,87 % des arrêts périurbains qui sont aujourd'hui accessibles, soit 161 arrêts.



ÉQUIPEMENT DES STATIONS _ CONFORT DES USAGERS

Si la majorité des arrêts périurbains est équipée avec un poteau , le confort des usagers n'est pas négligé.

- Ainsi ce sont 43 % des arrêts périurbains qui sont équipés avec un abris voyageur.
- La végétalisation des arrêts est intégrée à chaque nouveau projet d'aménagement d'arrêt lorsque cela est possible. Certains abris sont équipés de film filtrant afin de limiter la chaleur ressentie aux arrêts de bus.
- Deux grandes campagnes de nettoyage du mobilier périurbain sont organisées annuellement.
- Un peu plus de 105 000 €HT a été investi en mobilier urbain pour l'équipement en mobilier de nouveaux arrêts et la réparation d'équipement détérioré.



INFO RÉSEAU



La maintenance courante des arrêts périurbains a été confiée à Kéolis.

2 462 interventions ont été réalisées sur les secteurs périurbains au cours de l'année 2025, dont :

- *2 233 pour l'installation et/ou le retrait d'équipement et la mise à jour de l'information voyageurs aux arrêts (rentrée scolaire, déviations...) ;*
- *229 suite à des actes de vandalismes: détérioration, casse, graffiti... Soit une baisse de 33 % du nombre d'interventions pour vandalisme par rapport à l'année 2024.*



Information voyageur en temps réel : afin d'améliorer l'information voyageur une phase de test de nouvelles bornes d'information, dites E-paper, a débutée dans 5 communes périphériques au mois de février 2025. Elles permettent une information en temps réel lorsqu'il n'est techniquement pas possible de se raccorder au réseau électrique, elles ont alimentées avec:

- *Des piles pour les arrêts Saint-Vit Les Vallons , Devecey Centre commercial et Roche-lez-Beaupré Gare;*
- *Des panneaux solaires pour les arrêts Saône Les Loupiots et Pirey Monument.*

Le déploiement des Ginko Véloparcs progresse sur les secteurs périurbains.





5-Bilan financier

La gestion des recettes des dépositaires périurbains et des ventes réalisées par les transporteurs a été intégrée au contrat de concession urbain.

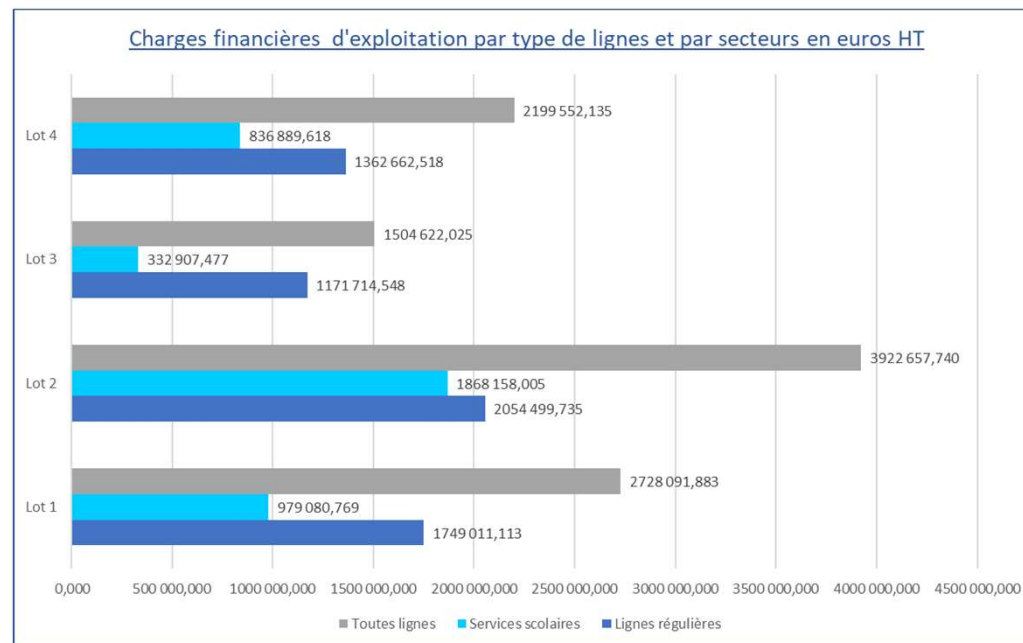
Les marchés périurbains et scolaire de transport n'ont donc aucune recette perçue directement à présenter, et ce pour la durée totale du contrat. Ces données figurent désormais dans le rapport annuel du délégataire urbain.

LES CHARGES D'EXPLOITATION

Les lignes régulières représentent 10 354 923 euros HT pour l'année 2025 contre 8 141 513 euros HT pour l'année 2024.

Les services scolaires représentent 4 017 035 euros HT en 2025, contre 2 669 527 euros HT en 2024.

Le transport scolaire représente 38,79 % des charges d'exploitation annuelle pour l'année 2025.



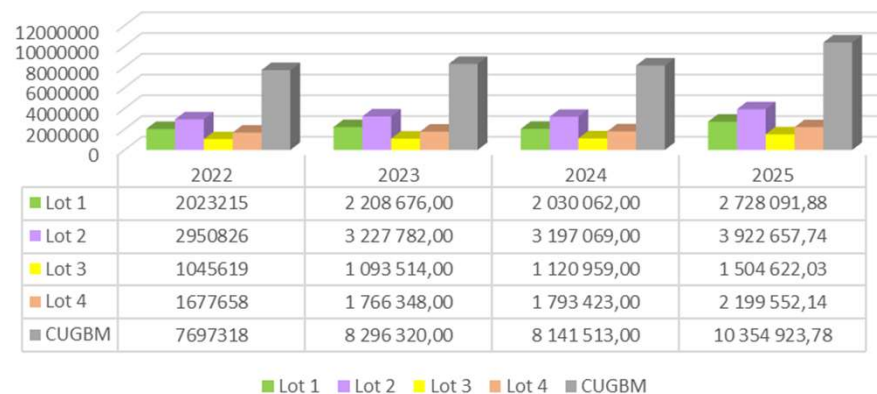
L'ÉVOLUTION DES CHARGES D'EXPLOITATION

Le montant des charges d'exploitation est de 10 354 923,78 euros HT pour l'année 2025.

Soit une hausse de 27,19% par rapport aux 8 141 513 euros HT de l'année 2024. Ceci s'explique par plusieurs facteurs: la hausse générale des coûts (matériels, main d'œuvre et énergie), la prise en compte des Diabolo urbains (moyens humains et matériels supplémentaires pour le lot 1), le renouvellement du parc, et le niveau d'équipement des autocars (accessibilité, information visuelles et sonores à bord, climatisation du parc été, vidéoprotection).

La répartition des charges entre les différents secteurs reste similaire depuis 2022.

Evolution des charges financières d'exploitation en euros HT



LES PÉNALITÉS

Suite aux investigations menées sur les réclamations et aux contrôles effectués sur le terrain, lorsqu'un dysfonctionnement est avéré et que la responsabilité du transporteur est engagée, alors des pénalités sont appliquées. Le montant de chaque pénalité est adapté au dysfonctionnement constaté: les montants sont fixés dans le marché. De plus chaque pénalité fait l'objet d'action corrective afin de limiter le risque de récidive et ainsi augmenter la qualité de service.

Les motifs de pénalités se présentent sur le même modèle que les réclamations: la majorité relevant de problème de ponctualité des lignes et des comportements conducteurs.

145 pénalités ont été établies en 2025 pour un montant total s'élevant à 26 069 € pour l'année 2025.

PERSPECTIVES 2026/2027

- Le réseau ne connaîtra pas d'évolution majeure en 2026.
Seule une fusion de certains Diabolo lycée du lot 4_secteur Sud va être opérée pour la rentrée 2026 afin de mettre en adéquation les moyens techniques avec la fréquentation de ces lignes: les lycéens ayant pris l'habitude de repartir avec les lignes régulières desservant le plateau quand leur emploi du temps le leur permet. En parallèle, deux trajets retour vers les communes du plateau seront ajoutés: le premier sur la L81 et le second sur la L83.
- 1^{er} janvier 2026, la convention tarification multimodale Ginko-Trains Mobigo a intégré le Pass+65 et permet désormais à ces abonnés Ginko de voyager sans coût supplémentaire dans les trains Mobigo sur l'ensemble du territoire de GBM.
- Tous les véhicules ayant été équipés de cellules de comptage, la phase de test et les premiers retours de données auront lieu courant 2026 et permettront d'avoir une meilleure connaissance de la fréquentation des différentes lignes et ainsi, mieux adapter les itinéraires et les besoins techniques.
- Le premier diagnostic sécurité de passages des lignes sur les passages à niveau a été réalisé fin 2025, il va être complété par le diagnostic sur le tourne à gauche sans voie dédiée et par le diagnostic sécurité des points d'arrêts scolaires.
- La rentrée 2026 verra aussi la première session de formation des accompagnateurs des lignes Primaire.



Grand
Besançon
Métropole

Grand Besançon Métropole
Communauté urbaine

La City - 4 rue Gabriel Plançon
25043 Besançon Cedex

Tél. 03 81 87 88 89 - Fax 03 81 87 88 08
www.grandbesancon.fr