Chambre régionale des comptes
Bretagne

RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES
et ses réponses

KEOLIS RENNES
(Ille-et-Vilaine)

Exercices 2015 et suivants

Le présent document, qui a fait l'objet d'une contradiction avec les destinataires concernés,
a été délibéré par la chambre le 22 janvier 2020 .

Chambre régionale des comptes de Bretagne
3, rue Robert d'Arbrissel
35042 RENNES CEDEX

TABLE DES MATIERES

SYNTHÈSE 2
INTRODUCTION 5
1 PRESENTATION DES DELEGATIONS DE SERVICE PUBLIC 6
1.1 Le cadre général d'exécution de la délégation de service public (DSP) 6
1.1.1 Le groupe Keolis 7
1.1.2 Keolis Rennes 7
1.2 Les caractéristiques du réseau 8
1.2.1 L'organisation territoriale de Rennes : la ville-archipel 8
1.2.2 Les caractéristiques du territoire 9
1.2.3 Les caractéristiques physiques du réseau 9
1.2.4 La fréquentation par mode de transport 12
1.2.5 La clientèle du réseau STAR 15
2 L'EQUILIBRE ECONOMIQUE DU PARTENARIAT AVEC KEOLIS 16
2.1 Les produits de l'activité 16
2.1.1 Des recettes tarifaires très en-deçà des objectifs contractuels 17
2.1.2 Les contributions forfaitaires 25
2.1.3 Les modalités de versement des recettes à Rennes Métropole dans le cadre de la nouvelle DSP 30
2.1.4 Une gestion de la fraude perfectible 30
2.2 Les charges d'exploitation 33
2.2.1 La masse salariale 34
2.2.2 Un coût par kilomètre favorable mais un coût par voyageur élevé 34
2.2.3 Une exécution du budget 2018 inférieure aux prévisions 36
2.2.4 L'impact des conflits sociaux 37
2.2.5 Les risques liés à la mise en circulation de bus électriques 38
2.3 Les résultats comptables de la DSP 38
2.3.1 Un rétablissement des résultats avec la mise en œuvre de la nouvelle DSP 38
2.3.2 Une rentabilité financière des capitaux propres excessive pour le contrat 2018-2024 39
2.4 Les conditions contestables de location/vente de vélos à assistance électrique 40
2.5 La situation patrimoniale de Keolis Rennes 40
TABLE DES ANNEXES 43

SYNTHÈSE

Keolis Rennes, filiale à 100 % du groupe Keolis, entreprise spécialisée dans les transports en commun, exploite pour le compte de Rennes Métropole deux services de transport public de voyageurs : le réseau « STAR bus+métro », depuis le 1er janvier 1999, et le service « STAR, le vélo », depuis le 22 juin 2009, dans le cadre d'un marché public distinct, puis à partir de 2018 dans un contrat unique avec le reste du réseau STAR.

Ses produits étaient de 129,8 M€ en 2018 avec 1 021 salariés équivalent temps plein. Cette même année, Keolis a produit 19,8 millions de kilomètres effectués en bus, 2,5 millions en métro et permis 85,656 millions de voyages (50,4 millions en bus et 35,2 millions en métro).

Son réseau est notamment constitué d'une ligne de métro, de 28 lignes de bus reliant les communes de la métropole à Rennes, de six lignes à haut niveau de service, les lignes de bus couvrant plus de 2 000 kilomètres.

Un réseau qui s'inscrit dans la ville archipel

Le modèle d'aménagement urbain de Rennes Métropole s'inscrit dans la notion de « ville-archipel » définie il y a quarante ans. Constituée dans une logique de ville multipolaire et réseaux de communes, elle s'organise autour d'un cœur de métropole dense, assumant les fonctions de centralité métropolitaine, de plusieurs pôles de centralité et d'une alternance ville-campagne, où les communes s'inscrivent dans des espaces agricoles préservés.

Rennes Métropole compte 438 000 habitants répartis sur 705 km² et 43 communes. Elle est à ce titre une des moins peuplées, une des plus vastes et donc des moins denses des agglomérations comparables de plus de 400 000 habitants (hors Lille et Lyon) disposant de transports en commun en sites propres (TCSP) lourds (métro et/ou tramway).

Pour leur part, Rennes Métropole et Keolis préfèrent se comparer avec des agglomérations de 300 000 à 650 000 habitants, ce qui ajouterait des agglomérations moins peuplées et avec une densité de population moindre (Tours, Valenciennes, Saint-Etienne), voire avec des modes de transports moins performants (Toulon qui ne dispose pas d'un TCSP lourd).

La chambre estime plus pertinent de comparer la métropole rennaise, troisième plus petite ville du monde à être équipée d'un métro, à des agglomérations comparables en densité et équipements et faisant partie, comme elle, des plus grandes métropoles, afin de mesurer la performance du réseau. Par ailleurs, alors que la plupart des autres métropoles citées par Rennes Métropole rencontrent des contraintes géographiques fortes (reliefs ou encaissement, façade maritime, cours d'eau majeurs à franchir), Rennes Métropole bénéficie d'un environnement géographique très peu contraignant pour l'organisation de ses transports collectifs.

Cette organisation spatiale de ville archipel influence sensiblement les performances du réseau géré par Keolis avec une offre kilométrique par habitant supérieure à la moyenne des collectivités comparables (50 km pour une moyenne de 40 km), mais avec une fréquence et une densité moindres. Ainsi, le nombre de places-kilomètres offertes (PKO) est très inférieur à celui offert par les autres métropoles (1,8 milliard à Rennes pour une moyenne de 2,6 milliards). La fréquence est pourtant le deuxième critère de qualité pour les voyageurs, après la ponctualité et avant même la rapidité de circulation.

Des objectifs de fréquentation qui ne sont pas atteints

Les prévisions de fréquentation de 2015, intégrées au contrat de DSP, étaient de 83,7 millions de voyages pour 77,3 réalisés. Le nombre de voyages par habitant était de 176 en 2015 alors que la moyenne en 2013 était de 192 selon les dernières moyennes disponibles pour les agglomérations de plus de 400 000 habitants avec un TCSP lourd en service.

En 2017, le nombre de voyageurs par kilomètre, qui mesure le taux d'utilisation des transports, est de 3,79 sur le réseau de Keolis alors que la moyenne nationale pour les réseaux comparables était de 4,45 en 2015, dernier chiffre connu.

Keolis Rennes et Rennes Métropole rappellent que la conception du réseau STAR privilégie les trajets directs en n'imposant pas un rabattement systématique des lignes moins structurantes vers les plus structurantes comme le métro. Cette configuration améliorerait la performance de l'offre pour l'usager par des tracés directs et rapides, même si elle détériore le classement de Rennes en termes de voyages par kilomètre offert. Selon Keolis, les enquêtes clients montreraient que la correspondance est généralement vécue comme une gêne. Pour autant, ces freins à l'établissement de correspondances et la structuration du réseau en étoile comptant peu de lignes transversales représentent un handicap pour une meilleure performance.

Des recettes sensiblement inférieures aux prévisions

Les produits de Keolis Rennes en 2018 sont de 130,8 M€, en forte croissance par rapport à 2015 (+5,4 % en moyenne annuelle), avec une hausse plus marquée en 2018, puisque de 2015 à 2017, la croissance des produits était de 3 % en moyenne.

Les recettes tarifaires de la DSP en 2017 étaient de 47,3 M€, très en deçà des prévisions contractuelles de 53,2 M€, écart qui s'est accru depuis 2013. Sur la période 2015-2017, l'écart cumulé entre recettes prévues et réalisées s'est élevé à 15,5 M€ alors même que les recettes tarifaires par voyage, de 0,56 € en 2017, sont supérieures à la moyenne observée sur les agglomérations comparables.

Ce décalage d'exécution des recettes est lié à une conjoncture économique moins favorable qu'initialement prévu, ce qui a limité les déplacements liés aux achats ou aux trajets domicile-travail en raison de la persistance d'un niveau élevé du chômage, et retardé l'urbanisation. De même, la baisse du prix des carburants entre 2012, année de la négociation du contrat, et 2017, n'a pas favorisé le report des trajets en voiture vers les transports en commun.

L'ancienne DSP prévoyait que Keolis percevait le produit des amendes. Désormais, dans le cadre de la nouvelle DSP, les recettes sont dues par le délégataire à Rennes Métropole. Ce changement de méthode s'est accompagné d'une diminution de l'activité de contrôle répressif de 20 % par rapport à 2017. Une nouvelle politique de sanctions est mise en œuvre depuis 2019 mais elle a été perturbée par des agressions à l'origine d'une diminution du nombre de contrôles, contrairement à ce qui est prévu dans le contrat. Keolis a néanmoins augmenté les contrôles dissuasifs via le dispositif des « Amistar ».

Des charges d'exploitation maîtrisées

Les charges d'exploitation de la STAR sont de 129 M€ en 2018, en croissance moyenne annuelle de 4,2 % depuis 2015. La masse salariale représente 44 % des charges, en croissance de 5 % en moyenne annuelle, et la sous-traitance 25 % des charges.

En 2015, le coût du kilomètre produit était toujours favorable à Keolis Rennes (4,81 €/km pour une moyenne de 6,33 €) notamment grâce à l'aménagement du territoire qui favorise une vitesse commerciale moyenne supérieure à la moyenne avec la traversée d'espaces non urbanisés. Toutefois, le coût par voyage produit par Keolis Rennes est légèrement supérieur à la moyenne des agglomérations comparables mais qui ne disposent cependant pas de métros en dehors de Toulouse (1,45 € alors que la moyenne est de 1,42 €).

Un équilibre comptable retrouvé en 2018

Faute d'avoir atteint ses objectifs de recettes tarifaires, Keolis Rennes a connu d'importantes pertes qui ont atteint 1,7 M€ en 2017 et nécessité une recapitalisation de la société. La négociation de la nouvelle délégation de service public entrée en vigueur en 2018 s'est accompagnée d'une augmentation des produits qui sont passés de 119,5 à 130,8 M€. Keolis Rennes a pu ainsi réaliser des bénéfices à hauteur de 3,2 M€ en 2018, alors que les capitaux engagés par son actionnaire ne sont que de 6,2 M€, assurant ainsi une rentabilité financière excessive pour une entreprise intervenant dans le secteur public local. Le nouveau contrat attribué par Rennes Métropole se caractérise par des incertitudes techniques et commerciales quant à la mise en service de la seconde ligne de métro prévue au milieu de l'année 2020. La couverture de ce risque est rémunérée à hauteur de 11 M€ sur l'ensemble de la période contractuelle.

Le changement contractuel intervenu en 2018 a permis en outre une augmentation sensible de la trésorerie de Keolis qui passe de 10 M€ à 22 M€ entre 2017 et 2018.

INTRODUCTION

La chambre régionale des comptes Bretagne a procédé, dans le cadre de son programme de travail, au contrôle des comptes et à l'examen de la gestion de la société Keolis Rennes à compter de l'exercice 2015. Ce contrôle a été ouvert par lettres du 27 février 2019 adressées au président du conseil d'administration et au directeur général et du 25 juin 2019 pour l'ancien directeur général, M. MAZEAUD.

L'entretien prévu par l'article L. 243-1 du code des juridictions financières a eu lieu le 15 juillet 2019 avec M. SENIGOUT, directeur général, M. MAZEAUD ayant renoncé à la tenue d'un entretien.

La chambre, lors de sa séance du 9 septembre 2019, a arrêté ses observations provisoires qui ont été adressées le 10 octobre 2019 à M. SENIGOUT, directeur général, et à M. MAZEAUD. Des extraits ont été également adressés aux tiers mis en cause.

Après avoir examiné les réponses reçues, la chambre, lors de sa séance du 22 janvier 2020, a arrêté ses observations définitives.

Avertissement

L'instruction de ce rapport et la procédure contradictoire se sont déroulées avant la déclaration de l'état d'urgence sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19 instauré par la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 entrée en vigueur le 25 mars 2020. Les possibles incidences de la crise sanitaire sur la thématique abordée n'ont donc pu être prises en compte dans les observations qui suivent.

Présentation de l'organisme

Keolis Rennes, anciennement Société des transports urbains rennais (STUR) est une société basée à Rennes destinée à l'exploitation des transports en commun de l'agglomération rennaise. Filiale à 100 % du groupe Keolis, elle exploite pour le compte de Rennes Métropole deux services de transport public de voyageurs :

- le réseau « STAR bus+métro » depuis le 1er janvier 1999 jusqu'au 31 décembre 2017, dans le cadre d'une délégation de service public renouvelée en 2006 et 2013, puis par un nouveau contrat intégrant notamment « STAR, le vélo » pour la période du 1er janvier 2018 au 31 décembre 2024 ;
- le service « STAR, le vélo », depuis le 22 juin 2009, dans le cadre d'un marché public distinct puis à partir de 2018 dans un contrat unique avec le reste du réseau STAR.

1 PRESENTATION DES DELEGATIONS DE SERVICE PUBLIC

1.1 Le cadre général d'exécution de la délégation de service public (DSP)

Par délibération du 22 novembre 2012, Rennes Métropole a délégué à Keolis la gestion et l'exploitation du réseau STAR et du service Handistar sur l'ensemble du périmètre de transports urbains. La convention de DSP, signée le 12 décembre 2012 pour une durée de cinq ans, avec effet au 1er janvier 2013, stipule que l'exploitant perçoit les tarifs des usagers et, au titre des sujétions de service public, une contribution financière forfaitaire. La convention prévoit également un intéressement à la qualité de service et définit des objectifs de recettes avec partage des risques ou des excédents.

Les biens nécessaires à l'exécution du service sont mis à disposition par Rennes Métropole, l'exploitant assumant les charges de maintenance et d'entretien. La DSP intègre également la mise en œuvre et l'exploitation d'un service de location de longue durée de vélos.

Une partie du réseau STAR, principalement sur le secteur métropolitain, est sous-traitée à des transporteurs locaux. De même, l'exploitation du service de transport Handistar, du fait de sa spécificité, est entièrement sous-traitée à la société SRTS.

Par délibération du 17 octobre 2017, Rennes Métropole a délégué à nouveau à Keolis, la gestion et l'exploitation des services de mobilité sur l'ensemble du périmètre de transports urbains. Ces services comprennent le réseau de transport de voyageurs « STAR », le service de transport des personnes à mobilité réduite « Handistar », le service de vélos en libre-service « Le VéloStar », les services de location courte et longue durée ainsi que le service de covoiturage de proximité.

La convention de délégation de service public, de type régie intéressée, signée le 14 novembre 2017 pour une durée de sept ans, a pris effet le 1er janvier 2018. Elle prévoit que l'exploitant perçoit et reverse à Rennes Métropole les recettes tarifaires des usagers, les recettes de publicité, les recettes des contraventions recouvrées par voie amiable et les recettes annexes. Par ailleurs, pour la couverture des charges dans le cadre des missions qui lui sont confiées au titre de l'ensemble des services de mobilité, Rennes Métropole verse à Keolis Rennes un forfait de charges, dont le montant est défini au contrat pour chacune des années. La convention prévoit également un intéressement à la qualité de service et définit des objectifs de recettes avec le partage éventuel des pertes ou des excédents.

1.1.1 **Le groupe Keolis**

Sept entreprises dominent le marché des transports publics dans le monde tant sur le nombre de réseaux opérés, que par leur chiffre d'affaires : Transdev, Keolis, First Group, RATP, Arriva, ComfortDelGro, et MRT Corporation. Ces sept sociétés cumulent plus de 30 milliards de chiffres d'affaires et couvrent plus d'une trentaine de pays.

Le groupe Keolis est donc un acteur majeur du secteur des transports et réalisait, en 2017, un chiffre d'affaires de 5,4 milliards d'euros. Il emploie 63 000 collaborateurs répartis dans 16 pays et transporte 3 milliards de voyageurs par an. Notamment grâce à GoVia (filiale commune avec l'opérateur britannique Go-Ahead), Keolis réalise 20 % de son chiffre d'affaires au Royaume-Uni, son principal marché hors de France (qui représente 2,8 milliards, soit 50 %). Depuis 2014, Keolis gère les réseaux de bus de Las Vegas (0,5 milliard d'euros) et de Boston (0,3 milliard d'euros).

En France, le secteur reste concentré avec trois groupes (Keolis, Transdev et RATP Dev) qui gèrent 69 % des réseaux et réalisent 75,5 % des voyages. Keolis gérait en 2013, dernière année disponible, 28,5 % des réseaux en France mais réalisait 46,8 % des voyages. Le groupe gère donc des réseaux plus importants en moyenne que ses concurrents, avec en particulier la gestion de nombreux grands réseaux urbains français (Lyon, Lille, Rennes, Bordeaux et plus globalement quatre des 12 agglomérations de plus de 400 000 habitants disposant de transports collectifs lourds en site propre).

1.1.2 **Keolis Rennes**

La société Keolis Rennes est une filiale du groupe Keolis dédiée à l'exécution de la convention de DSP. Une partie du réseau STAR, principalement sur le secteur métropolitain, est sous-traitée à des transporteurs locaux. De même, l'exploitation du service de transport Handistar, du fait de sa spécificité, est entièrement sous-traitée à la société SRTS. La société Keolis Rennes comptait 1 055 salariés fin 2018.

1.2 Les caractéristiques du réseau

1.2.1 L'organisation territoriale de Rennes : la ville-archipel

La politique d'aménagement du territoire de la métropole, menée dès les années 80, repose sur le concept de « la ville archipel ». Cette orientation politique recherche le développement d'une ville sans banlieue par opposition à un développement en tache d'huile. Constituée dans une logique de ville multipolaire et réseaux de communes, la ville archipel s'organise autour d'un cœur de métropole, de plusieurs pôles de centralité et d'une alternance ville-campagne, où les communes s'inscrivent dans des paysages ouverts et préservés.

L'actuel schéma de cohérence territoriale (SCOT) poursuit cette organisation. En conjuguant les fonctions métropolitaines et celles de proximité, la ville archipel permettrait aux habitants de profiter des avantages d'une grande ville (universités, entreprises, grands équipements culturels…) et des atouts d'une commune plus modeste (cadre naturel, services proches, lien social…).

La ville archipel est aussi marquée par une forte mobilité. En l'absence de banlieue, cette organisation territoriale offre à la fois des espaces à forte densité urbaine et des espaces plus aérés. L'idée de ville archipel met l'accent sur quatre principes fondamentaux de l'organisation urbaine :

- Une zone d'agglomération dense, complétée de plusieurs pôles urbains et des communes de plus petite taille, dans un système fonctionnant en réseau de communes ;
- Des espaces agro-naturels préservés ;
- Une offre d'équipements et de services intermédiaires adaptés aux besoins de la population et justifiant, si besoin, des coopérations au sein d'un réseau de communes ;
- Des modes de déplacements attractifs et diversifiés en direction d'une commune proche, d'un pôle urbain structurant ou du cœur de métropole.

La ville archipel s'organise autour de trois grandes échelles de proximité : le cœur de métropole (Rennes, Cesson-Sévigné, Chantepie, Saint-Grégoire et Saint-Jacques-de-la-Lande), des communes assurant une centralité « secondaire » avec des activités, des services et des équipements intermédiaires et des communes répondant aux besoins quotidiens des habitants (école élémentaire, mairie, poste, salle polyvalente, halte-garderie, commerces de proximité…).

Le cœur de métropole concentre les grandes fonctions propres à assurer le rayonnement et l'attractivité du Pays de Rennes[1]. Il accueille 54 % de la population de celui-ci et concentre une part importante des fonctions de centralité (activités économiques, culturelles, universitaires).

[1] Le Pays de Rennes est un pays actuel tel que défini par la loi Voynet, correspondant au pays traditionnel du Pays rennais. Centré autour de Rennes, il regroupe une communauté d'agglomération et quatre communautés de communes : Rennes Métropole, Pays d'Aubigné, Pays de Châteaugiron, Pays de Liffré, Val d'Ille.

L'aménagement paysager est conforté par la présence de « champs urbains » qui préservent des espaces agricoles autour de Rennes et des principaux axes routiers.

1.2.2 Les caractéristiques du territoire

La population de Rennes Métropole en 2015 est de 438 526 habitants (409 757 habitants en 2010) en croissance de 1,3 % en moyenne annuelle, soit 5 750 habitants de plus par an, dont 1 600 pour la seule ville de Rennes. A l'échelle du pays de Rennes, la croissance démographique se concentre sur le cœur de métropole pour 41 % et pour 57 % sur les communes de la seconde couronne rennaise.

Rennes Métropole, avec 43 communes membres, est également un territoire étendu de 705 km², et d'un diamètre pouvant aller jusqu'à 60 km, ce qui est supérieur aux agglomérations comparables disposant d'un transport lourd en site propre (TCSP lourd : tramway et/ou métro).

Les autres métropoles de plus de 400 000 habitants disposant d'un TCSP lourd (hors Paris, Lille, Lyon et Aix-Marseille) comptent en moyenne 580 000 habitants au sens de la dotation globale de fonctionnement attribuée par l'Etat (DGF) pour une superficie moyenne de 512 km². Parmi les agglomérations comparables, Rennes Métropole est l'une des moins peuplées avec une des densités de population les plus faibles.

Tableau n° 1 : Données EPCI

Libellé EPCI	Numéro département	Population DGF 2018	Superficie en km²	densité
BORDEAUX MÉTROPOLE	33	795 385	579,3	1 373,1
TOULOUSE MÉTROPOLE	31	777 535	466,0	1 668,7
NANTES MÉTROPOLE	44	654 300	523,4	1 250,2
METROPOLE NICE COTE D'AZUR	06	604 486	368,0	1 642,6
MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE	76	501 842	663,8	756,0
EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG	67	500 013	339,6	1 472,5
MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	34	472 697	421,8	1 120,7
GRENOBLE ALPES METROPOLE	38	457 709	541,2	845,8
RENNES MÉTROPOLE	35	454 802	704,9	645,2
Moyenne		579 863,2	512,0	1 197,2
Ecart de Rennes à la moyenne		-21,6%	37,7%	-46,1%

Source : Etats DGF

1.2.3 Les caractéristiques physiques du réseau

Jusqu'en 2020, Keolis Rennes gère une unique ligne de métro dont le parcours traverse la ville de Rennes du nord-ouest au sud-est à l'intérieur de la rocade. Pour sa part, le réseau de bus développé sur le territoire de l'agglomération rennaise est organisé en étoile à partir de la place de la République et compte notamment :

- 28 lignes métropolitaines, qui relient les communes à Rennes ;
- 6 lignes Chronostar, à haut niveau de service qui empruntent un itinéraire majoritairement réservé aux bus ;
- 5 lignes urbaines, qui circulent dans Rennes ;
- 7 lignes inter-quartiers, qui relient les quartiers de Rennes sans passer par République ;
- 19 lignes express, qui circulent le matin et le soir et permettent de gagner du temps en semaine ;
- 2 lignes STAR de Nuit pour les déplacements nocturnes ;
- 2 lignes intercommunales, qui relient les communes entre-elles ;
- 39 lignes de transport scolaire réservées aux élèves, avec des horaires aménagés en fonction des horaires des établissements scolaires ;
- 41 lignes complémentaires qui relient les communes de Rennes Métropole aux établissements scolaires, ouvertes à tous les voyageurs.

1.2.3.1 L'offre kilométrique

En 2018, l'offre était de 19,8 millions de kilomètres de bus dont 10 pour les lignes régulières métropolitaines et de 2,5 millions de kilomètres de métro.

Le métro représente 11 % des kilomètres offerts en 2018, les lignes urbaines et majeures 25 % et les lignes métropolitaines 47 % (y compris scolaires, divers...). Sur la période 2015-2018, la fréquentation globale du réseau a augmenté de 10,8 % (+5,8 % sur le métro, + 13,6 % sur les lignes urbaines, + 17,3 % sur les lignes métropolitaines).

Rennes Métropole présente un service étoffé avec une offre kilométrique de 50 kilomètres par habitant (47,6 en 2013) pour une moyenne des agglomérations comparables de 40 en 2015. En parallèle, la longueur totale des lignes du réseau est supérieure à l'ensemble des autres réseaux en dehors de la métropole de Lyon, ce qui s'explique par le choix d'aménagement de la ville archipel reposant sur la desserte de l'ensemble des communes métropolitaines, souvent séparées du cœur de métropole par des zones peu denses.

Tableau n° 2 : Les caractéristiques de lignes 2015 des principales agglomérations

Libellé EPCI	Population AOT 2015	Superficie en km²	longueur 2015	nb communes desservies	Total des kilomètres	Km offerts / km²	voyages / hab	Places par Km offert PKO	km/hab
BORDEAUX MÉTROPOLE	763 485	579,27	1 225	28	34 040	58,76	171	4 205 625	44,59
TOULOUSE MÉTROPOLE	979 647	465,96	1 281	96	38 397	82,40	174	4 383 524	39,19
NANTES MÉTROPOLE	625 118	523,36	682	24	27 498	52,54	212	3 078 259	43,99
METROPOLE NICE COTE D'AZUR	542 891	368,00	1 889	49	19 167	52,08	123	1 105 539	35,31
MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE	498 448	663,83	955	55	16 052	24,18	106	1 919 020	32,20
EUROMÉTROP. STRASBOURG	483 194	339,57	532	28	17 930	52,80	249	3 380 594	37,11
MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	449 026	421,80	365	31	13 285	31,50	188	1 879 021	29,59
GRENOBLE ALPES METROPOLE	450 494	541,17	488	49	17 421	32,19	190	1 961 233	38,67
RENNES MÉTROPOLE	**438 526**	**704,94**	**1 948**	**43**	**23 386**	**33,17**	**177**	**1 770 323**	**53,33**
Moyenne	581 203	511,99	9 365	45	23 020	52,70	176	2 631 460	39,61
Ecart de Rennes à la moyenne	-24,5%	37,7%	87,2%	-4,0%	1,6%	-37,1%	0,2%	-32,7%	34,6%

Source : CEREMA - Transports collectifs urbains de province Évolution 2010-2015 Annuaire statistique

Environ 90 % de la population de l'agglomération rennaise a accès[2] aux transports publics et 92 % des emplois sont accessibles depuis un transport en commun. La quasi-totalité de la population est donc desservie. Avec la mise en service, fin 2020, de la deuxième ligne de métro, le réseau de bus urbains et interurbains devrait être amélioré, avec une meilleure accessibilité à l'emploi, mais aussi une meilleure connexion des quartiers universitaires et des grands ensembles de Maurepas, Gayeulles et Cleunay.

Le nombre de places-kilomètre offertes (PKO[3]) de 1,8 milliard à Rennes pour les bus (source : rapport du délégataire 2015) est également très inférieur à celui des autres métropoles (2,6 milliards en moyenne), hors celles de Lille, Lyon et Nice, dont le territoire particulier inclut désormais des zones de montagne, ce qui s'explique par un nombre total de kilomètres offerts proches de la moyenne mais aussi de plus véhicules utilisés (76 places pour une moyenne de 114).

Au final, la configuration de la ville archipel se traduit par le déploiement de lignes plus longues mais moins denses en fréquences et en nombre de places offertes par kilomètre.

1.2.3.2 La vitesse commerciale

En 2018, la vitesse commerciale des bus est de 16,68 km/h pour les lignes urbaines et de 27,73 Km/h pour les lignes métropolitaines, soit 20,99 en moyenne globale. De 21,08 km/h en moyenne en 2015, la vitesse commerciale se dégrade légèrement sur les lignes métropolitaines, mais reste supérieure à la moyenne des réseaux d'agglomérations comparables : la configuration de la ville archipel se caractérise par des traversées de zones peu denses, exigeant moins d'arrêts. La vitesse commerciale du métro est de 29 km/h.

Toutefois, avec une population relativement moins nombreuse que les agglomérations comparables mais plus étendue, la traversée de zones peu denses allonge le réseau et les temps de parcours sans accroitre dans le même temps le nombre d'usagers potentiels, ce qui limite la performance du réseau. Le réseau en étoile, en imposant des correspondances, peut également allonger les temps de trajet pour les résidents des communes voisines de Rennes.

[2] La notion de desserte recouvre l'ensemble des habitants situés à moins de 600 mètres d'une station de métro, 300 mètres d'un arrêt de bus et 450 mètres d'un arrêt de bus en ligne métropolitaine.

[3] Indicateur qui donne le volume de transport offert en termes de places. Cela permet de pondérer les kilomètres en fonction du type de véhicule utilisé. Cet indicateur (kilomètres commerciaux x capacité du véhicule) peut varier en fonction de l'offre kilométrique et la taille des véhicules.

1.2.3.3 Les correspondances

Le taux de correspondance [4] du réseau rennais est de 1,24 (annexe 1), un des plus faibles des réseaux de transports d'agglomérations de plus de 200 000 habitants. Rennes se situe dans le dernier tiers de ces réseaux sur cet indicateur. Ce faible taux de correspondance est de nature à expliquer un nombre de voyages par habitant moindre puisque pour un seul déplacement, la STAR compte moins de voyages[5].

Dans leurs réponses, Keolis Rennes et Rennes Métropole rappellent que cette situation s'explique par la conception du réseau STAR qui privilégie les trajets directs. Rennes Métropole a choisi de ne pas imposer un rabattement systématique des lignes moins structurantes vers les plus structurantes comme le métro. Cette construction améliorerait la performance de l'offre pour l'usager par des tracés directs et rapides, même si elle détériore le classement de Rennes en termes de voyages par kilomètre offert. Selon Keolis les enquêtes clients montreraient que la correspondance est généralement vécue comme une gêne. Pour autant, ces freins à l'établissement de correspondances et la structuration du réseau en étoile comptant peu de lignes transversales représentent un handicap pour une meilleure performance.

1.2.4 **La fréquentation par mode de transport**

1.2.4.1 Le nombre de voyageurs

Avec 77,3 millions de voyages enregistrés en 2015, le réseau est moins fréquenté que ce qui était anticipé contractuellement. Les prévisions de fréquentation pour 2015 étaient de 83,7 millions de voyages avec un écart de réalisations de 3,7 millions pour le seul métro et 1,7 sur les lignes métropolitaines.

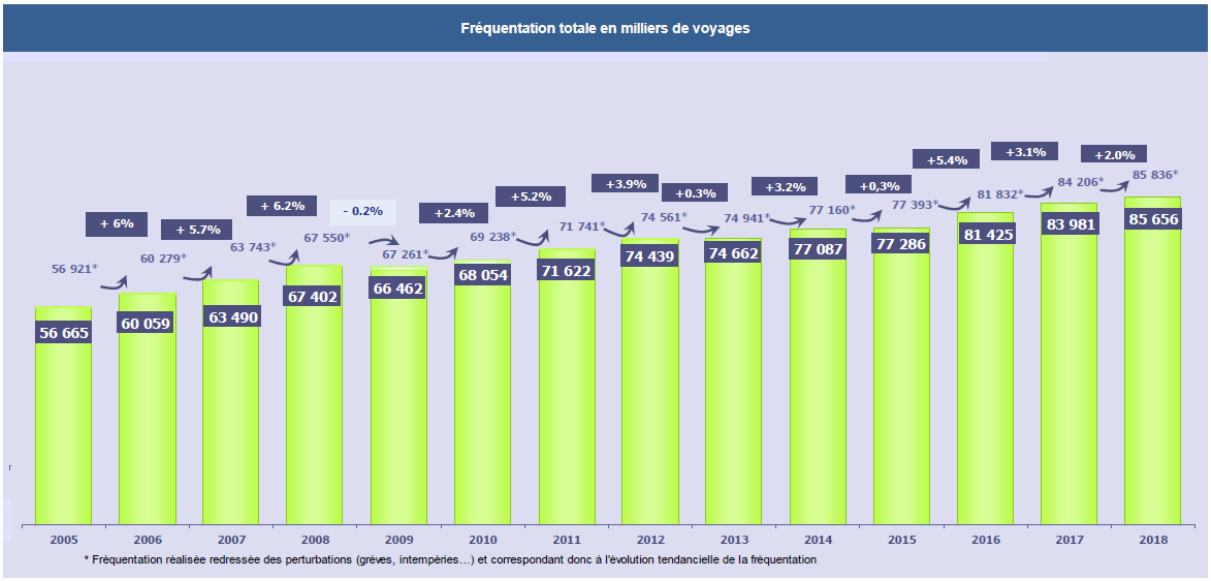
Le nombre de voyages par habitant est de 193 en 2018 contre 176 en 2015. La moyenne 2013 était de 192 selon le GART[6] pour les agglomérations de plus de 400 000 habitants avec un TCSP lourd en service. Rennes Métropole présente donc cinq ans de décalage avec la moyenne des métropoles comparables. Avec une prévision de 190 voyages par habitant, la prévision contractuelle se situait sur un niveau moyen de fréquentation des collectivités comparables qui n'a pas été atteint à l'échéance prévue.

[4] Transports collectifs urbains de province Évolution 2010 – 2015 – CEREMA

[5] Un voyage est un trajet élémentaire, effectué par un individu, utilisant un seul « véhicule » : un bus, un tramway... tandis que le déplacement est l'action de se rendre d'un point d'entrée sur le réseau à un point de sortie, en utilisant de manière continue une, deux, trois...voiture(s), donc en réalisant un, deux, trois...voyages(s) en continu, en effectuant 0, 1, 2 correspondances(s). Le taux de correspondance est le rapport entre le nombre de voyages et de déplacements.

[6] Le Groupement des autorités responsables de transport (« GART ») est une association française agissant dans le domaine des transports publics.

Tableau n° 3 : Fréquentation totale en milliers de voyages



Source : Rapport annuel du délégataire 2018 – STAR – Keolis Rennes

En 2017, le nombre de voyageurs par kilomètre, ratio qui mesure le taux d'utilisation des transports, est de 3,79 pour une moyenne nationale en 2013, dernière année disponible, de 5,1 et un minimum de 3,4.

Le réseau STAR apparaît structurellement moins fréquenté que les réseaux comparables de collectivités de plus de 400 000 habitants disposant d'un TCSP lourd.

1.2.4.2 Des retards dans l'atteinte des objectifs de fréquentation

En 2017, dernière année de la DSP, la STAR a permis 83 981 000 voyages pour un objectif contractuel de 88 288 000. Le rapport de la STAR explique cet écart : *« Le niveau de fréquentation du métro à fin 2017 est sensiblement inférieur aux prévisions contractuelles, principalement pour deux raisons :*

- *L'injection massive d'offre en heures creuses, effectuée en septembre 2013, n'a pas entraîné d'induction de fréquentation, contrairement aux prévisions. Cette offre a ensuite été réoptimisée en septembre 2016.*
- *Les travaux de construction de la ligne b ont pénalisé l'attractivité du métro, et en particulier les mesures prises à la station Gares (chantier long et perturbant fortement l'environnement de la station + fermeture de la station pendant 3,5 mois en 2017).*

Enfin, l'urbanisation sur le corridor métro s'est avérée relativement modérée sur la période 2013-2017, à l'exception de la rue de l'Alma près de Jacques Cartier. Compte tenu du phénomène de décohabitation, le bilan net de la population de l'aire d'attractivité du métro est faible voire négatif ».

Le rapport 2015 expliquait quant à lui : *« La fréquentation du métro est stable (si on redresse des effets perturbations/événements). Comme pour l'ensemble du réseau, une dynamique globale trop forte avait été estimée en lien avec le prix du carburant, les prévisions démographiques, les actions commerciales… La fréquentation du métro paraît légèrement marquer le pas du fait des travaux du secteur Gares et d'une attractivité en baisse du centre-ville de Rennes ».*

Le retard dans l'atteinte des objectifs s'explique également par des aspects plus conjoncturels liés à la négociation du contrat (cf. § 2.1.1.1).

Le nouveau contrat de DSP signé en 2017 a permis de réajuster ces objectifs puisque la DSP prévoyait 84,9 millions de voyages en 2018 pour 85,655 réellement effectués. L'année 2018 a également connu des événements favorables à la fréquentation de la ligne, comme la coupe du monde de football en juin et juillet, la montée en puissance de la LGV, l'urbanisation du secteur Jacques Cartier, mais aussi les mouvements sociaux de fin d'année sur le mode bus (même s'ils ont surtout engendré une moindre fréquentation globale du réseau, impactant lourdement les recettes commerciales) d'où le transfert d'une partie des voyages du bus vers le métro[7].

1.2.4.3 La fréquentation par type de ligne

Le seul métro représente 41 % des voyages, proportion toutefois en diminution régulière. Ce taux est relativement faible pour ce moyen de transport : pour les quatre autres agglomérations qui ont des transports lourds sur site propre dont le métro, ces taux étaient compris entre 59 % (Marseille) et 68 % (Toulouse) en 2013 (dernier chiffre connu). Sur 26 TCSP lourds mis en services en 2013, 16 ont de meilleures parts de marché, malgré des vitesses commerciales moindres.

La seule ligne de métro existante en 2019 dessert directement près de 80 000 habitants, soit moins de 20 % de la population de l'agglomération, ce qui paraît limiter sa zone de chalandise. Avec un taux de remplissage de 94 % entre 7h30 et 9h (100 % entre 7h30 et 8h15) et de 90 % aux heures de pointe le soir, de 46 % en heures creuses, le métro semble avoir atteint un plafond de capacité tant que les aménagements complémentaires prévus n'auront pas été faits.

De même, l'offre du réseau bus à haut niveau de service (BHNS), avec six lignes CHRONOSTAR enregistrant entre 12 000 et 30 000 voyages quotidiens, est complémentaire au métro. Le réseau CHRONOSTAR réalisait 25,9 millions de voyages soit 30 % du trafic. Entre 2015 et 2017, les lignes de bus ont augmenté leur fréquentation en nombre de passagers de 5,4 millions de voyages en plus, dont 3 millions pour les lignes CHRONOSTAR à fréquence améliorée, 800 000 pour les lignes régulières urbaines et 1,4 millions pour les lignes régulières métropolitaines. Ce chiffre est à rapprocher d'une offre en augmentation de 663 000 km, ce qui avec huit voyages par kilomètre, améliore la rentabilité du réseau en particulier sur les lignes urbaines.

[7] Sources : rapport du délégataire 2018

Tableau n° 4 : Nombre de voyages

STAR	2017	2018	écart val.	écart %
METRO	34 236 767	35 223 787	987 020	+2,9%
Lignes urbaines	36 663 179	37 078 649	415 471	+1,1%
Lignes CHRONOSTAR	25 665 877	25 867 652	201 775	+0,8%
Lignes régulières urbaines	10 997 302	11 210 998	213 696	+1,9%
Lignes métropolitaines	12 936 761	13 209 116	272 355	+2,1%
Lignes régulières métropolitaines	10 846 135	11 245 827	399 692	+3,7%
Lignes complémentaires	1 153 251	1 167 783	14 531	+1,3%
Transports scolaires	420 882	409 095	-11 788	-2,8%
non identifié	516 493	386 411	-130 082	-25,2%
Lignes événementielles	144 651	144 179	-472	-0,3%
BUS	49 744 590	50 431 944	687 353	+1,4%
Voyages STAR	**83 981 357**	**85 655 731**	**1 674 373**	**+2,0%**

Source : Rapport du délégataire 2018

Alors qu'il représente 11 % de l'offre kilométrique produite, le métro représente 41 % des voyages. Les lignes urbaines réalisent 43 % des voyages tandis que les lignes métropolitaines, bien qu'elles constituent 47 % de l'offre kilométrique, ne réalisent que 15 % (y compris clientèle des scolaires). La fréquentation du réseau STAR reste concentrée sur le cœur de métropole et plus particulièrement à l'intérieur de la rocade.

1.2.5 La clientèle du réseau STAR

Selon l'enquête ménages-déplacements menée par Rennes Métropole, le recours au réseau STAR est influencé par le lieu de résidence, la situation professionnelle et l'âge. Ainsi, plus on s'éloigne du corridor du métro, moins la fréquence d'utilisation du réseau urbain est grande : si 20 % des habitants utilisent le réseau STAR en moyenne plusieurs jours par semaine sur l'ensemble de la zone d'attractivité de Rennes, ils sont 50 % sur le corridor du métro, 41 % sur Rennes, 26 % sur le cœur de métropole, 21 % sur la métropole, 8 % sur le Pays de Fougères. De même, plus on s'éloigne de Rennes, plus les habitants prennent la voiture pour se déplacer : ils sont 29 % (conducteur et/ou passager) dans le centre de Rennes, 37 % à Saint-Grégoire, 60 % à Betton, 69 % à Bruz, 63 % à Liffré.

Par ailleurs, la fréquence d'utilisation des transports en commun est plus importante parmi la population âgée de moins de 25 ans : 44 % des 5-17 ans, 60 % des 18-24 ans et 32 % des 25-34 ans prennent le réseau urbain plusieurs jours par semaine pour une moyenne de 33 % des habitants de Rennes Métropole. Les moins de 25 ans représentent 49 % des personnes qui utilisent le réseau urbain plusieurs jours par semaine. De même, 54 % des élèves et étudiants de Rennes Métropole déclarent utiliser plusieurs jours par semaine le réseau urbain tout comme 51 % des chômeurs n'ayant jamais travaillé et 41 % des autres inactifs n'ayant jamais travaillé.

Selon des documents produits par Rennes Métropole, le métro est fréquenté à 59 % par des personnes utilisant des titres de transports destinés aux moins de 27 ans et à 27 % par des personnes bénéficiant de la gratuité. Selon ces mêmes documents, les lignes métropolitaines, hors services scolaires, sont fréquentées à 44 % par des clients de moins de 20 ans, 18 % de personnes de 20 à 27 ans, 24 % par des utilisateurs de tickets à l'unité et 15 % de personnes bénéficiant de la gratuité en 2015. Pourtant, la population métropolitaine de moins de 29 ans en 2016 représentait 43,3 % de la population de l'agglomération selon l'INSEE et 48 % des rennais.

La part des habitants des communes métropolitaines réalisant un aller-retour par jour n'est que de 11,5 %. Dans son ensemble, la clientèle de la STAR ne reflète qu'imparfaitement la population rennaise avec une surreprésentation des populations jeunes ou défavorisées.

2 L'EQUILIBRE ECONOMIQUE DU PARTENARIAT AVEC KEOLIS

2.1 Les produits de l'activité

Les produits de Keolis Rennes en 2018 sont de 130,8 M€, en forte croissance par rapport à 2015 (+5,4 % en moyenne annuelle), avec une hausse plus marquée en 2018, puisque de 2015 à 2017, la croissance des produits était de 3 % en moyenne.

Tableau n° 5 : Les produits de l'activité

	2 015	2 016	2 017	2 018	% moyen annuel
Production vendue services	110 743	114 708	55 064	129 782	5,4%
Chiffres d'affaires nets	**110 743**	**114 712**	**55 069**	**129 788**	**5,4%**
Subventions d'exploitation	4	70	62 386	-12	NS
Reprises sur amortissements et provisions, transfert de charges (9)	776	789	901	976	7,9%
Autres produits (1) (11)	902	1 055	1 123	49	-62,1%
Total des produits d'exploitation (2) (I)	**112 426**	**116 627**	**119 480**	**130 802**	**5,2%**

Source : Etats financiers
NB : La rupture entre l'exercice 2016 et 2017 est liée à un changement de traitement comptable de la contribution attribuée par Rennes Métropole tandis que celle entre 2018 et 2019 traduit le transfert du bénéfice des recettes tarifaires à Rennes Métropole.

Le chiffre d'affaires 2018 augmente de 12,37 M€ par rapport à 2017 (+10,5 %), avec les principales évolutions suivantes :

- Le passage au nouveau contrat prévoyait une reconstitution de la marge avec une marge prévue de 2,143 M€ ;
- La couverture de nouvelles charges prévues au contrat en 2018 ;
- L'indexation favorable du forfait de charges (un taux de 3,15 % sur une base du forfait annuel de charges de 122,6 M€, soit un gain de 3,9 M€ - le forfait annuel de charges 2018 atteint ainsi le montant de 126,5 M€) ;
- La comptabilisation d'un malus recettes (0,8 M€).

Les « autres produits » d'exploitation diminuent en 2018 en raison de l'effet du passage en régie intéressée se traduisant par le reversement à Rennes Métropole des recettes liées aux infractions.

2.1.1 **Des recettes tarifaires très en-deçà des objectifs contractuels**

2.1.1.1 Les recettes tarifaires entre 2015 et 2017

Les recettes tarifaires de la DSP s'élevaient à 47,3 M€ en 2017, très en deçà des prévisions contractuelles de 53,2 M€. Cet écart entre prévisions et réalisations s'est accru avec le temps puisque si le plan commercial envisageait une croissance de 3,7 % en moyenne annuelle, celle-ci n'a été que de 2,9 % entre 2015 et 2017. Sur la période 2015-2017, l'écart cumulé de recettes est de 15,5 M€.

Tableau n° 6 : Recettes d'exploitation

en €		2015	2016	2017	Moyenne	% en structure	% moy an.		2017	2018
Recettes tarifaires	**Prévu**	**49 549 293**	**51 241 975**	**53 239 583**	**51 343 617**	**96,1%**	**3,7%**		**40 179 226**	**40 572 748**
	Réalisé	**44 665 898**	**46 568 173**	**47 304 074**	**46 179 382**	**95,6%**	**2,9%**		38 242 169	39 829 648
Ventes de titres	*Prévu*	*14 425 600*	*14 721 143*	*15 083 687*	14 743 477	27,6%	2,3%		18 201 704	18 383 722
	Réalisé	*16 509 173*	*17 791 219*	*18 280 313*	17 526 902	36,3%	5,2%		18 280 313	19 003 657
Ventes d'abonnements	*Prévu*	*23 127 064*	*24 153 301*	*24 972 844*	24 084 403	45,1%	3,9%		17 417 399	17 591 573
	Réalisé	*16 350 936*	*16 832 541*	*17 234 550*	16 806 009	34,8%	2,7%		16 706 858	16 781 863
Recettes de tarification sociale	*Prévu*	*9 966 139*	*10 154 867*	*10 696 806*	10 272 604	19,2%	3,6%			
	Réalisé	*9 164 824*	*9 294 974*	*9 061 905*	9 173 901	19,0%	-0,6%			
Recettes non tarifaires	Prévu	1 960 587	2 022 604	*2 332 699*	2 105 297	3,9%	9,1%		2 164 698	2 164 698
	Réalisé	1 923 960	2 058 295	2 369 816	2 117 357	4,4%	11,0%		2 369 816	2 582 008
dont amendes	*Prévu*	*1 003 848*	*1 042 069*	*1 150 862*	1 065 593	2,0%	7,1%			
	Réalisé	*849 928*	*918 769*	*906 273*	891 657	1,8%	3,3%			
Recettes d'exploitation	*Prévu*	**51 509 880**	**53 264 579**	**55 572 282**	**53 448 914**	**100,0%**	**3,9%**		42 343 925	42 737 446
	Réalisé	**46 589 858**	**48 626 468**	**49 673 890**	**48 296 739**	**100,0%**	**3,3%**		40 611 985	42 411 656

Source : Rapports du délégataire

Les objectifs de recettes s'inscrivaient dans un contexte de mise en concurrence très ouverte lors de la procédure mise en œuvre par Rennes Métropole en 2012, mais également dans un contexte économique favorable.

Le taux de croissance économique de 2,1 % réalisé en 2011 n'a plus été atteint par la suite. Il n'était que de 0,2 % en 2012. Cette conjoncture défavorable s'est traduite selon la STAR[8] par une diminution des déplacements liés aux achats et loisirs, dans un contexte de consommation atone des ménages, par une réduction des trajets domicile-travail en raison de la persistance d'un niveau élevé de chômage, et par des retards dans l'urbanisation de la métropole.

[8] Rapport annuel du délégataire de l'année 2015.

Par ailleurs, la baisse du prix des carburants intervenue sur une grande partie de l'exécution du contrat[9] a pénalisé le report de la voiture vers les transports en commun, alors que le niveau de prix avait favorisé une diminution du trafic automobile sur la métropole entre 2011 et 2012.

Enfin, le rapport de la STAR estime que l'augmentation moyenne du prix du transport, de l'ordre de 3,4 % en 2014 et de 2,3 % en 2015, dans un contexte de très faible inflation, a réduit l'attrait de l'offre STAR. En outre, les travaux ont pu pénaliser ponctuellement la fréquentation (travaux de voirie ou de la gare de Rennes).

En 2017, les recettes de gratuités sociales sont en décalage de 1,6 M€ par rapport aux objectifs contractuels. Le montant des compensations au titre de la gratuité sociale, établies depuis le début de la présente DSP sur la base d'une validation mensuelle minimum par carte, est en baisse de 2,5 % par rapport à 2016, en raison du déploiement de la tarification solidaire au 1er janvier 2017. Ce choix s'est traduit par un transfert partiel de la gratuité sociale vers des titres à tarif réduit à 85 % et 50 %.

2.1.1.2 Des ventes d'abonnements très inférieures aux prévisions

L'échec commercial apparaît concentré sur les ventes d'abonnements, très inférieures aux prévisions. Alors que le contrat prévoyait 25 M€ de ventes d'abonnements, soit une croissance de 3,9 % en moyenne par an, seuls 17,2 M€ ont été réalisés en 2017 et pour une croissance moyenne de 2,7 %. La part des abonnements dans la fréquentation est de 48 %, en diminution depuis 2012, et celle des tickets papiers de 20 %. La gratuité concerne 25 % de la fréquentation. En revanche, les ventes de titres, avec 18,3 M€ de recettes, en croissance moyenne annuelle de 5,2 %, ont dépassé les objectifs fixés en 2017 qui étaient de 15,1 M€.

L'achats de tickets à l'unité au détriment de l'abonnement peut être de nature à favoriser la fraude pour une clientèle qui réalise des trajets courts et qui peut estimer le prix élevé pour une durée de trajet réduite.

[9] Le prix du gazole est passé de 1,45€ /L début 2012 à 1,05€/L fin 2015, soit une baisse de 28 %. Ce niveau n'a été retrouvé qu'en 2017.

Tableau n° 7 : Recettes par types de formules

	déc-16	déc-17	écart	PU moyen 2017	ventes en nb 2017
Jeune 2 Trajets	1 266 290 €	1 317 237 €	50 947 €	12,54	105 041
Mensuel 6 -20 ans	1 077 022 €	1 027 700 €	-49 322 €	25,71	39 971
Abonnements 2 à 12 mois 6 -20 ans	2 787 213 €	2 686 180 €	-101 033 €	22,46	119 584
Mensuel 20 -26 ans	1 897 798 €	1 872 470 €	-25 328 €	28,98	64 610
Abonnements 2 à 12 mois 20 -26 ans	2 100 224 €	2 066 166 €	-34 058 €	26,13	79 069
Mensuel 27 -64 ans	4 689 239 €	4 614 872 €	-74 367 €	45,47	101 493
Abonnements 2 à 12 mois 27 -64 ans	1 660 726 €	1 625 094 €	-35 632 €	38,61	42 093
mensuel PDE 27 -64 ans	503 353 €	671 317 €	167 964 €	37,51	17 898
65 -74 ans	247 161 €	271 169 €	24 008 €	20,84	13 010
Sous total abonnements	14 962 736 €	14 834 968 €	- 127 768 €	31,05	477 728
Rappel total abonnements	16 832 541 €	17 234 550 €	- 206 214 €	25,61	673 018
Rappel ticket 1 heure	7 534 022 €	8 035 055 €	501 033 €	1,36	5 915 529
T.C.10 (équivalent voyages)	4 843 846 €	4 617 755 €	-226 091 €	1,32	3 506 120
FORMULE 30 TRAJETS	1 425 500 €	1 504 303 €	78 803 €	1,10	1 369 434

Source : rapport du délégataire 2017.
NB : Le prix du ticket valable une heure était de 1,50 € en 2017.

2.1.1.3 Une politique tarifaire peu incitative

La recette moyenne par voyage est de 0,56 € en 2017, en diminution régulière malgré la revalorisation des tarifs décidée chaque année, notamment en raison de la mise en place de la tarification solidaire en 2017. Cette recette moyenne est supérieure à la moyenne des 11 agglomérations comparables, qui était de 0,47 € par voyage en 2013.

Tableau n° 8 : Les recettes par voyageur

	DSP 2013-2017			
	2015	2016	2017	% moy an.
Recettes tarifaires	44 665 898	46 568 173	47 304 074	2,9%
Voyages STAR	77 286 371	81 424 629	83 981 357	4,2%
Recette moyenne par voyage	0,58	0,57	0,56	-1,3%

Source : rapport 2017 du délégataire STAR

En moyenne, un abonnement mensuel tous âges confondus coûtait 25,61 € en 2017. Cette moyenne s'explique par la surreprésentation des clients de moins de 26 ans, qui représentent 61 % des abonnements vendus en nombre et 52 % des ventes d'abonnements en valeur. L'abonnement mensuel des personnes de 27 à 64 ans était de 50,50 € en 2017. Cette tranche d'âge représente 21 % des abonnés et 36 % des recettes d'abonnement.

Tableau n° 9 : Prix moyens des titres proposés par taille d'agglomération en 2015

Les prix moyens des titres proposés par taille d'agglomération

154 réseaux	Titre unitaire	Titre en carnet	Titre journée	Titre hebdomadaire	Abonnement mensuel	Abonnement annuel
Moins de 50 000 habitants	1,06 €	0,79 €	3,50 €	11,30 €	23,82 €	203,46 €
Entre 50 000 et 100 000 habitants	1,15 €	0,88 €	3,13 €	10,23 €	26,01 €	254,37 €
Entre 100 000 et 200 000 habitants	1,21 €	0,99 €	3,39 €	11,75 €	31,39 €	307,72 €
Plus de 200 000 habitants sans TCSP lourd	1,26 €	0,96 €	3,95 €	12,95 €	32,42 €	305,72 €
Avec TCSP lourd en 2015	1,50 €	1,24 €	4,36 €	14,75 €	45,19 €	450,55 €
→ Moyenne du panel de 154 réseaux	1,22 €	0,96 €	3,64 €	12,71 €	30,71 €	300,02 €

Source : Tarification des réseaux de transports urbains - État des lieux 2015 - Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP)

En 2015, l'abonnement annuel était à Rennes de 496 €, l'abonnement mensuel de 49,60 €, le ticket papier de 1,50 € et de 1,37 € en carnet de 10 tickets. Les tarifs pratiqués sont supérieurs à la moyenne des réseaux comparables, en particulier pour les abonnements, le prix du ticket unitaire étant comparable et n'ayant pas évolué sur la période.

Avec le prix d'un abonnement mensuel supérieur à l'achat de billets par 30 ou 50 en formules, les tarifs des abonnements pratiqués apparaissent peu attractifs pour un voyageur qui n'effectuerait qu'un aller-retour non pris en charge partiellement par son employeur. Selon l'union des transporteurs publics et ferroviaires, en 2018, seuls 40 % des usagers savaient que leur employeur rembourse 50 % au moins de leur abonnement de transport public ce qui augmente le risque d'un manque d'attractivité des abonnements.

Plus globalement, la large gamme tarifaires (130 tarifs sont proposés) peut entraîner des effets de « cannibalisation » entre les différentes offres.

2.1.1.4 La politique tarifaire et la fréquentation

Si le lien entre le prix et la fréquentation des transports en commun existe, il n'est cependant pas prédominant. Certains réseaux sont ainsi plus onéreux pour le voyageur mais aussi plus fréquentés[10]. Selon l'union des transports publics et ferroviaires (UTP)[11], le succès d'un réseau de transports urbains repose avant tout sur des critères de ponctualité et de fréquence, puis de rapidité de la circulation[12]. Le choix de recourir aux transports en commun repose pour 46 % sur son caractère pratique, le critère d'économie n'intervenant que pour 15 %. Selon ce même organisme, 25 % des personnes interrogées indiquent utiliser les transports en commun car elles n'ont *« pas d'autre choix »*.

Le réseau rennais, contraint par la ville archipel, est certes étoffé mais il offre une fréquence et une densité moindre que des métropoles comparables. Par ailleurs, le réseau STAR repose sur un important réseau de bus dont la ponctualité était de 82,6 % en 2017. Bien que supérieur au seuil contractuel de 81 % et jugé bon par Keolis, du point de vue des voyageurs, ce niveau reste insuffisant, la ponctualité étant le premier critère de qualité. Dès lors, les caractéristiques du réseau peuvent expliquer que la composition de la clientèle se caractérise par une surreprésentation des catégories qui n'ont *« pas d'autres choix »*.

2.1.1.5 Des recettes tarifaires 2018 toujours inférieures à l'objectif

Les recettes tarifaires (hors services vélos) ont progressé de +3,27 % en 2018, pour atteindre 39,3 M€. Toutefois elles sont en retrait de 0,474 M€ par rapport à l'objectif contractuel. En effet, après dix premiers mois conformes au contrat, l'évolution des recettes s'est largement infléchie en novembre et décembre, en raison de mouvements sociaux et des manifestations de fin d'année selon Keolis Rennes.

[10] A titre d'exemple, le réseau nantais est plus onéreux (66 € l'abonnement mensuel et 1,60 le ticket à l'unité) mais plus fréquenté (213 km / habitant contre 189 à Rennes).

[11] Observatoire de la mobilité 2017 et 2018.

[12] Selon ce sondage, la ponctualité est le premier critère de qualité avec 23 % de réponses citées en premier (52 % dans les trois premiers critères), suivi de la fréquence (21 % cité en premier et à 49 % dans les trois premiers critères) suivi de la rapidité de circulation citée en premier dans 18 % des cas (45 % dans les trois premiers critères). Les autres critères sont la régularité (12 % et 39 % dans les trois premiers choix) et la sûreté (13 % en premier choix).

Tableau n° 10 : Détail des recettes

	DSP 2013-2017					nouveau périmètre		
	2015	2016	2017	% moy an.		2017	2018	%
Recettes tarifaires	**44 665 898**	**46 568 173**	**47 304 074**	**2,9%**		38 242 169	39 829 648	4,2%
Ventes de titres	*16 509 173*	*17 791 219*	*18 280 313*	5,2%		18 280 313	19 003 657	4,0%
Ventes d'abonnements	*16 350 936*	*16 832 541*	*17 234 550*	2,7%		16 706 858	16 781 863	0,4%
Recettes de tarification sociale	*9 164 824*	*9 294 974*	*9 061 905*	-0,6%				
Recettes non tarifaires	1 923 960	2 058 295	2 369 816	11,0%		2 369 816	2 582 008	9,0%
dont amendes	*849 928*	*918 769*	*906 273*	3,3%		*906 273*	792 135	
Recettes d'exploitation	**46 589 858**	**48 626 468**	**49 673 890**	**3,3%**		40 611 985	42 411 656	4,4%
Contribution	58 724 636	59 156 591	60 937 556	1,9%		60 937 556	129 802 796	113,0%

Source : rapport du délégataire STAR

Globalement, les recettes du périmètre de l'engagement de recettes ont atteint 41,7 M€, soit 98 % d'atteinte de l'objectif contractuel. Cela se traduit par le versement d'un malus recettes de 0,8 M€ en faveur de Rennes Métropole.

Tableau n° 11 : Synthèse des recettes d'exploitation

Synthèse des recettes d'exploitation

TOTAL DES RECETTES D'EXPLOITATION (€ HT_janvier 2017)	Contrat		Réalisé 2018	Ecart Réel 2018 vs Contrat 2018	N-1	Ecart Réel 2018 vs Réel 2017
	€ 2017	€ 2018				
Recettes tarifaires (1)	**40 179 226**	**40 572 748**	**39 829 648**	**-743 100**	**38 242 169**	**1 587 479**
Recettes commerciales	39 249 478	39 633 702	38 862 342	-771 360	37 608 721	1 253 621
Ventes de titres	18 201 704	18 383 722	19 003 657	619 935	18 280 313	723 344
Ventes d'abonnements	17 417 399	17 591 573	16 781 863	-809 710	16 706 858	75 005
Abonnements et tickets multimodaux	2 803 301	2 831 334	2 518 453	-312 881	2 408 674	109 779
Autres (à détailler)	827 073	827 073	558 369	-268 704	212 876	345 493
Location de vélos	*827 073*	*827 073*	*558 369*	*-268 704*	*212 876*	*345 493*
Recettes pour compte de tiers - transport PMR	125 659	126 915	65 843	-61 073	105 757	-39 914
Recettes de tarification solidaire	804 090	812 130	901 463	89 333	527 691	373 772
Recettes non tarifaires (2)	***2 164 698***	***2 164 698***	***2 582 008***	***417 310***	***2 369 816***	***212 192***
Publicité	669 132	669 132	854 200	185 068	750 737	103 463
Produits des contraventions	1 117 969	1 117 969	792 135	-325 834	906 273	-114 138
Frais de dossier commission d'accès						
Recettes financières	60 000	60 000		-60 000		
Autres (à détailler)	317 597	317 597	935 673	618 076	712 806	222 867
Autres recettes diverses	*83 400*	*83 400*	*95 429*	*12 029*	*90 243*	*5 186*
Recettes occasionnels et spéciaux	*148 847*	*148 847*	*688 536*	*539 688*	*405 531*	*283 005*
Revente de vélos	*85 350*	*85 350*	*151 708*	*66 358*	*217 032*	*-65 324*
TOTAL RECETTES D'EXPLOITATION (1 + 2)	**42 343 925**	**42 737 446**	**42 411 656**	**-325 790**	**40 611 985**	**1 799 671**

Total Périmètre de l'Engagement Recettes	**42 135 077**	**42 528 599**	**41 723 121**	**-805 479**

Source : Rapport du délégataire 2018

NB : les recettes occasionnelles sont des recettes propres (notamment de formation) qui n'entrent pas dans les engagements de recettes

2.1.1.6 Les prévisions de recettes 2018-2024

Les recettes anticipées sont en croissance de 16 M€ en euros constants (valeur 2017) sur la période contractuelle de la DSP allant de 2018 à 2024, soit 5,5 % de croissance moyenne annuelle. Ces anticipations reposent principalement sur la mise en service de la ligne b du métro fin 2020. L'augmentation de la fréquentation serait de 4,7 % et les recettes par voyage de 0,7 % en moyenne annuelle, dont 0,6 % pour la seule évolution des tarifs hors inflation.

La fréquentation attendue de la ligne b serait de 29 millions de voyage en 2024 avec en parallèle un report de 5 millions provenant des lignes urbaines. L'augmentation de l'offre des lignes métropolitaines n'entrainerait pas d'augmentation significative de la fréquentation.

Tableau n° 12 : Recettes et fréquentation 2018 - 2024

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	% moyen
Engagement recettes	42 327 733	43 522 912	48 768 389	53 183 823	55 769 111	56 847 185	58 300 842	5,5%
Evolution recettes		2,82%	12,05%	9,05%	4,86%	1,93%	2,56%	
dont vélo	912 423	972 077	1 298 467	946 181	1 316 398	974 884	1 342 418	6,6%
dont mobilité	41 206 463	42 340 505	47 244 462	51 996 602	54 206 508	55 623 616	56 708 078	5,5%
Fréquentation	84 887 876	85 509 476	93 154 688	103 966 830	108 012 581	110 503 961	111 998 194	4,7%
Recettes/ voyage	0,499	0,509	0,524	0,512	0,516	0,514	0,521	0,7%
prix actualisation hors inf.	0,08%	1,27%	0,00%	0,14%	0,09%	0,10%	1,91%	0,6%
Evolution fréquentat°		0,73%	8,94%	11,61%	3,89%	2,31%	1,35%	
Evolution rec/ voy		2,08%	2,86%	-2,29%	0,93%	-0,37%	1,19%	
Evolution rec hors évolut° px		1,53%	10,65%	7,54%	3,31%	0,32%	-0,95%	
Evolution rec/ voy hors évolut° px		0,80%	1,57%	-3,65%	-0,56%	-1,94%	-2,28%	

Source : Chambre régionale des comptes Bretagne d'après les annexes de la convention de DSP

Tableau n° 13 : Offre kilométrique et fréquentation

Offre kilométrique contrat	2 018	2 019	2 020	2 021	2 022	2 023	2 024	% moy. Annuel	Ecart
Métro	2 433 481	2 451 139	3 986 564	5 646 281	5 726 665	5 784 669	5 799 080	15,6%	3 365 599
Lignes régulières urbaines	8 534 408	8 689 658	8 553 811	8 337 528	8 446 622	8 624 170	8 682 598	0,3%	148 190
Lignes régulières métropolitaines	9 516 267	9 640 014	9 866 731	10 096 590	10 131 603	10 361 219	10 604 275	1,8%	1 088 008
Lignes événementielles	72 236	70 115	72 167	66 879	69 001	66 879	69 001	-0,8%	- 3 235
Lignes complémentaires	753 589	764 719	764 791	764 937	772 357	783 487	790 907	0,8%	37 318
Transports scolaires	505 276	510 876	519 276	524 876	533 276	538 876	547 276	1,3%	42 000
TOTAL hors interurbain	21 815 257	22 126 521	23 763 339	25 437 090	25 679 523	26 159 300	26 493 136	3,3%	4 677 879
Fréquentation	2 018	2 019	2 020	2 021	2 022	2 023	2 024	% moy. Annuel	Ecart
Métro - ligne a	36 561 157	36 754 425	37 123 461	37 839 044	38 213 409	38 622 806	39 013 183	1,1%	2 452 026
Métro - ligne b	-	-	10 795 033	24 366 576	27 370 683	28 716 788	29 257 652		29 257 652
Lignes régulières urbaines	36 166 174	36 485 472	33 126 549	29 713 895	30 200 058	30 745 769	31 123 473	-2,5%	- 5 042 701
Lignes régulières métropolitaines	10 132 828	10 216 598	10 030 243	9 943 817	10 103 142	10 267 440	10 431 091	0,5%	298 263
Lignes événementielles	166 315	166 319	167 945	169 647	169 666	169 678	169 685	0,3%	3 370
Lignes complémentaires	1 383 203	1 403 284	1 415 520	1 427 617	1 441 418	1 461 967	1 475 662	1,1%	92 459
Transports scolaires	478 198	483 380	495 936	506 235	514 205	519 514	527 447	1,6%	49 249
TOTAL	84 887 875	85 509 478	93 154 687	103 966 831	108 012 581	110 503 962	111 998 193	4,7%	27 110 318

Source : Chambre régionale des comptes d'après les annexes de la convention de DSP

2.1.1.7 Des hausses de tarifs irrégulières et supérieures à l'inflation

Rennes Métropole, en qualité d'autorité organisatrice, fixe la politique tarifaire applicable au service de transport public de voyageurs de l'agglomération rennaise. Le délégataire perçoit auprès des usagers les recettes commerciales correspondant aux ventes de services réalisées sur la base de tarifs homologués par l'autorité organisatrice. Les tarifs en vigueur à la date de signature de la convention de DSP, ainsi qu'un programme d'évolution tarifaire de référence, figurent en annexe à cette convention. L'autorité organisatrice peut décider de modifier la hausse moyenne pondérée contractuelle des titres fixée dans le programme d'évolution tarifaire de référence, mais cette modification donnerait alors lieu à un calcul des impacts sur l'équilibre du contrat.

Tableau n° 14 : Augmentation des tarifs / inflation

	2013	2014	2015	2016	2017
Pourcentage d'augmentation des tarifs au-delà de l'inflation de l'année n-1	2.97%	2.10%	1.35%	2.92%	0.70%

Inflation de l'année n-1 : Moyenne des indices mensuels de l'année n-1 divisée par la moyenne des indices mensuels de l'année n-2.

Source : convention de DSP

Les deux conventions de DSP intervenues sur la période de contrôle reposent sur des pourcentages d'augmentation des tarifs au-delà de l'inflation.

L'article L. 112-2 du code monétaire et financier (CMF) rappelle *que « Dans les dispositions statutaires ou conventionnelles, est interdite toute clause prévoyant des indexations fondées sur (…), sur le niveau général des prix ou des salaires ou sur les prix des biens, produits ou services n'ayant pas de relation directe avec l'objet du statut ou de la convention ou avec l'activité de l'une des parties »*. La convention, en utilisant l'inflation comme base d'évolution de ses tarifs, est irrégulière.

Si, en réponse aux observations provisoires de la chambre, Keolis et Rennes Métropole ont soutenu que les dispositions de l'article L112-2 du CMF s'appliquaient seulement aux relations clients/fournisseurs qui lient les cocontractants, la chambre observe, d'une part, que ces dispositions évoquent de manière générale *« les dispositions statutaires ou conventionnelles »* et, d'autre part, que la jurisprudence administrative en a déjà fait application à propos de relations autres que clients/fournisseurs[13].

[13] CAA Bordeaux du 9 juin 2009, n° 08BX00101.

Le programme d'évolution tarifaire inscrit dans la convention de DSP 2018 fixait la hausse moyenne pondérée (HMP) des tarifs en 2018 à + 0,08 % au-delà de l'inflation de l'année n-1. Le taux d'inflation mesuré à 1 % pour l'année 2017, la hausse moyenne pondérée contractuelle appliquée au 1er juillet était donc de +1,08 %. Sur la période 2015-2018, la hausse des tarifs était de 6,1 % en cumulé, niveau supérieur à l'inflation mesurée à 3,1 % sur la même période. Plus largement, sur la période 2013-2017, l'évolution des différentes formules d'indexation a amené à une augmentation de 12,8 % des tarifs alors que l'inflation n'était que de 2,7 %.

L'engagement de recettes prévu par la nouvelle DSP prévoit une augmentation moyenne de 0,6 % de croissance des tarifs hors inflation entre 2018 et 2024.

2.1.2 **Les contributions forfaitaires**

L'économie du contrat repose sur le versement d'une contribution financière forfaitisée dont le montant est fixé à l'avance et revu selon une formule basée sur des indices d'évolution des charges et des consommables. A cette recette fixe s'ajoutent également une contribution financière non forfaitisable liée au remboursement des impôts acquittés par le délégataire ainsi que des recettes diverses contractuelles (intéressement, partage du risque).

2.1.2.1 La DSP 2013-2017

La contribution forfaitaire a évolué en moyenne de 1,9 % par an entre 2015 et 2017 passant de 58,7 à 60,9 M€. L'indexation cumulée 2013-2017 s'élève à 4,21 % soit près de 0,8 % par an.

La DSP a été modifiée par six avenants, ce qui correspond à une adaptation de l'offre aux besoins constatés, fonction en particulier des aménagements réalisés ou retardés.

Tableau n° 15 : Contribution forfaitaire

Contribution forfaitaire en €	2015	2016	2017	% moy / an.
Prévu	57 340 743	58 510 155	59 833 716	2,2 %
Réalisé	58 724 636	59 156 591	60 937 556	1,9 %
Formule d'indexation	2,75 %	2,14 %	4,21 %	1,38 %

Source : Rapports annuels du délégataire

2.1.2.2 Le forfait de charges de la DSP 2018-2024

Le forfait de charges pour la période 2018-2024 est basé sur une croissance moyenne annuelle des charges d'exploitation contractuelles de 2,8 %, hors actualisation. Elle est même de 3 % par rapport aux réalisations de 2017, hors indexation de 3,15 %, dès la première année de contrat.

La croissance de la contribution forfaitaire reste en revanche inférieure à l'accroissement de l'offre kilométrique prévue, en augmentation de 3,3 % en moyenne annuelle sur la durée du contrat, ce qui se traduit par une diminution attendue des coûts de production du kilomètre offert.

Le coût anticipé de fonctionnement de la ligne b en 2024, hors frais de structure et marge, serait de 13,4 M€ tandis que la ligne a coûterait 8,8 M€ (9,4 M€ en 2018). L'offre métropolitaine coûterait 33,6 M€ en 2024, hors structure et marges pour un coût de 30,5 M€ en 2018, avec une augmentation de l'offre kilométrique qui passerait de 9,5 à 10,6 millions de kilomètres. Le coût des lignes urbaines diminuerait de 0,5 M€ passant à 37,4 M€ en 2024.

Les hypothèses économiques anticipent une amélioration de la fréquentation du réseau qui passerait à 4,23 voyages réalisés par kilomètre. Toutefois, cette performance serait liée à la mise en service de la ligne b du métro, les performances du réseau de bus se dégradant en parallèle. Malgré la mise en service d'une deuxième ligne de métro, le taux de correspondance ne passerait que de 1,22 à 1,25, niveau qui resterait inférieur aux réseaux comparables.

Tableau n° 16 : Hypothèse DSP 2018 – 2024

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	% moyen	Réalisé 2018
CFO en € janvier 2017	122 429 898	127 875 464	139 490 874	139 997 349	141 363 718	142 553 270	144 248 482	2,8%	126 492 201
Engagement recettes	42 327 733	43 522 912	48 768 389	53 183 823	55 769 111	56 847 185	58 300 842	5,5%	41 723 121
dont vélo	912 423	972 077	1 298 467	946 181	1 316 398	974 884	1 342 418	6,6%	710 077
dont mobilité	41 206 463	42 340 505	47 244 462	51 996 602	54 206 508	55 623 616	56 708 078	5,5%	

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	% moyen	Réalisé 2018
Fréquentation	84 887 876	85 509 476	93 154 688	103 966 830	108 012 581	110 503 961	111 998 194	4,7%	85 768 491
prix actualisation hors inf.	0,08%	1,27%	0,00%	0,14%	0,09%	0,10%	1,91%	0,6%	0,08%
recettes mobilité / voy.	0,485	0,495	0,507	0,500	0,502	0,503	0,506	0,7%	-
Recettes/ voyage	0,499	0,509	0,524	0,512	0,516	0,514	0,521	0,7%	0,486

Offre kilométrique contrat	2 018	2 019	2 020	2 021	2 022	2 023	2 024	% moy. Annuel	Ecart
Métro	2 433 481	2 451 139	3 986 564	5 646 281	5 726 665	5 784 669	5 799 080	15,6%	3 365 599
Lignes régulières urbaines	8 534 408	8 689 658	8 553 811	8 337 528	8 446 622	8 624 170	8 682 598	0,3%	148 190
Lignes régulières métropolitaines	9 516 267	9 640 014	9 866 731	10 096 590	10 131 603	10 361 219	10 604 275	1,8%	1 088 008
Lignes événementielles	72 236	70 115	72 167	66 879	69 001	66 879	69 001	-0,8%	- 3 235
Lignes complémentaires	753 589	764 719	764 791	764 937	772 357	783 487	790 907	0,8%	37 318
Transports scolaires	505 276	510 876	519 276	524 876	533 276	538 876	547 276	1,3%	42 000
TOTAL hors interurbain	21 815 257	22 126 521	23 763 339	25 437 090	25 679 523	26 159 300	26 493 136	3,3%	4 677 879

Fréquentation	2 018	2 019	2 020	2 021	2 022	2 023	2 024	
Freq/km	3,89	3,86	3,92	4,09	4,21	4,22	4,23	1,4%
Métro	15,0	15,0	12,0	11,0	11,5	11,6	11,8	-4,0%
lignes urbaines	4,2	4,2	3,9	3,6	3,6	3,6	3,6	-2,8%
Lignes métropolitaines	1,1	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	-1,3%

Fréquentation	2 018	2 019	2 020	2 021	2 022	2 023	2 024	% moy. Annuel	Ecart
Métro - ligne a	36 561 157	36 754 425	37 123 461	37 839 044	38 213 409	38 622 806	39 013 183	1,1%	2 452 026
Métro - ligne b	-	-	10 795 033	24 366 576	27 370 683	28 716 788	29 257 652		29 257 652
Lignes régulières urbaines	36 166 174	36 485 472	33 126 549	29 713 895	30 200 058	30 745 769	31 123 473	-2,5%	- 5 042 701
Lignes régulières métropoli	10 132 828	10 216 598	10 030 243	9 943 817	10 103 142	10 267 440	10 431 091	0,5%	298 263
Lignes événementielles	166 315	166 319	167 945	169 647	169 666	169 678	169 685	0,3%	3 370
Lignes complémentaires	1 383 203	1 403 284	1 415 520	1 427 617	1 441 418	1 461 967	1 475 662	1,1%	92 459
Transports scolaires	478 198	483 380	495 936	506 235	514 205	519 514	527 447	1,6%	49 249
TOTAL	84 887 875	85 509 478	93 154 687	103 966 831	108 012 581	110 503 962	111 998 193	4,7%	27 110 318

Source : DSP 2017 - annexe 1 - Hypothèses DSP 2018-2024, 14 A et 14 K

Tableau n° 17 : Coût des différentes lignes

	2018		2024	
	Coût	Coût km	Coût	Coût km
Métro - ligne a	25 414 011	10,44	23 096 289	8,40
Métro - ligne b	2 256 366		25 632 971	
Lignes régulières urbaines	51 491 091	6,03	48 649 751	5,60
Lignes régulières métropolitaines	34 917 569	3,67	37 820 147	3,57

Source : 2018 : annexe 1 - Hypothèses DSP 2018-2024

Au regard des incertitudes nées notamment de la mise en service de la ligne b, le contrat de DSP prévoit des charges pour couvrir des aléas. Dès 2020, le contrat intègre une couverture des risques à hauteur de 1,9 à 2 M€ soit près de 4 % des recettes commerciales en 2020.

Tableau n° 18 : Détail des charges

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	%
Total coûts kilométriques	14 029 284	14 265 083	16 201 010	17 315 136	18 319 807	18 660 544	18 424 527	4,6%
charges personnels de conduite	27 378 933	27 739 353	27 004 158	26 356 921	26 437 439	26 690 027	26 798 191	-0,4%
Total dépenses d'équipements fixes	11 407 569	12 235 515	17 122 797	18 174 694	19 214 471	19 250 142	19 234 415	9,1%
coûts d'affrètement / Ss-traitance	31 094 452	31 505 700	32 111 514	33 004 047	32 782 162	33 433 033	34 214 558	1,6%
Structure-Exploitation	18 170 129	19 346 658	20 613 011	20 647 865	20 110 237	20 004 815	19 991 800	1,6%
Structure-Filiale	17 195 731	19 018 760	21 561 735	19 603 081	19 563 134	19 533 142	20 544 963	3,0%
Siège	951 768	977 358	1 062 613	1 070 133	1 079 730	1 089 689	1 102 204	2,5%
Aléas	332 535	1 042 563	1 913 446	1 926 243	1 943 499	1 961 319	1 983 870	34,7%
marge	2 078 344	1 954 805	2 126 051	2 140 270	2 159 444	2 179 243	2 204 300	1,0%
Total charges	**122 638 745**	128 085 795	139 716 335	140 238 390	141 609 923	142 801 954	144 498 828	2,8%
Total charges hors marge	**120 560 401**	126 130 990	137 590 284	138 098 120	139 450 479	140 622 711	142 294 528	2,8%

Source : DSP 2017 : annexe 1 - Hypothèses DSP 2018-2024

Actualisé avec un taux de 3,15 %, le montant du forfait annuel de charges 2018 s'élève à 127,1 M€ desquels a été retirée une provision pour décalage de la mise en service de la ligne b de 0,752 M€ et ont été ajoutés des travaux non prévus pour 0,1 M€. Le forfait annuel de charges 2018 atteint ainsi le montant de 126,5 M€.

2.1.2.3 Des frais de siège non détaillés

Plafonnés à 0,7 M€ dans le précédent contrat, les frais de siège du groupe représentent désormais un pourcentage du chiffre d'affaires (0,75 % du chiffre d'affaires annuel). Le caractère à présent proportionnel des frais de siège est donc indépendant de la réalité des prestations réellement effectuées par le siège pour le compte de sa filiale. Le délégant ne peut contrôler la réalité de ces frais qui le cas échéant, peuvent s'analyser comme une marge facturée pour la maison mère. La production d'une annexe précisant l'origine des charges imputées ainsi que leurs modalités de répartition constituerait donc un complément indispensable.

Le contenu des frais de siège selon Keolis

Les frais de siège (ou assistance technique) recouvrent les prestations mises à disposition des filiales par le groupe Keolis pour qu'elles bénéficient de moyens mutualisés, de compétences clés et de partage de bonnes pratiques.

Les services inclus dans l'assistance technique sont :

- la gestion des ressources humaines des cadres mis à disposition ;
- l'accès aux conditions de financement du groupe Keolis en matière de garanties bancaires, de conditions bancaires et de financement des investissements ;
- l'accès aux conditions d'achat du groupe Keolis, via ses contrats cadres. Une mutualisation des achats s'opère essentiellement sur l'énergie (gazole et électricité), les pièces détachées, l'intérim, la téléphonie, l'informatique et les prestations intellectuelles. Une grande partie des gains d'achats s'appuie sur les contrats cadres du Groupe Keolis :
- l'accès aux études, veilles et enquêtes marketing ;
- la réalisation d'audits de toutes natures (financier, exploitation…) ;
- l'assistance du siège sur des sujets d'expertise administratifs et techniques.

2.1.2.4 Une formule d'indexation du forfait inauditable

Les formules d'indexation de la contribution forfaitaire prévoient une part fixe de 5 % puis une pondération sur plusieurs indices nationaux portant sur des valeurs telles que les prix du gazole, l'énergie, les salaires et les taux de charges sociales et les « services divers ». Alors que les coefficients étaient fixes jusqu'alors, ceux-ci varient désormais selon les années en fonction d'une grille préétablie.

Destinée à se prémunir contre une augmentation ou une baisse brutale d'une donnée économique qui change l'environnement du contrat, la pondération de chacun des indices retenus doit représenter la structure des coûts de l'entreprise. Alors que la masse salariale représente 44 % des charges de Keolis Rennes, la formule d'indexation lui attribue une pondération de 60 % en 2018. Les formules d'indexation des contrats passés avec les sous-traitants de Keolis prennent également en compte l'évolution des salaires. Aussi, la formule d'indexation est-elle inauditable et ne permet pas de se prononcer sur son caractère neutre.

2.1.2.5 L'intéressement à la qualité

Des pénalités peuvent, le cas échéant, être infligées au délégataire, par exemple en cas de grève locale de plus de quatre jours sur le STAR et de deux jours sur HANDISTAR impactant fortement le service à l'usager. Cette pénalité est versée lors de la régularisation de l'exercice concerné. Elle est fixée à 30 000 € par journée de grève à partir du 5ème jour sur le STAR et à 3 000 € par journée de grève à partir du 3ème jour sur HANDISTAR.

Si la qualité globale du service produit est supérieure aux objectifs contractuels, le délégataire se voit octroyer un complément de rémunération plafonné à 750 000 € par an (valeur janvier 2017) de 2018 à 2022 et à 1 M€ par an de 2023 à 2024. Dans le cas contraire, le délégataire est redevable d'une pénalité plafonnée à 1,5 M€ de 2018 à 2022 et 2 M€ par an de 2023 à 2024.

Le bonus qualité au titre de l'année 2018 a atteint environ 0,5 M€, supérieur d'environ 0,3 M€ à l'hypothèse contractuelle.

Tableau n° 19 : L'intéressement qualité

L'intéressement qualité											
		seuil 2018	T1	T2	T3	T4	Total 2017	T1	T2	T3	T4	Total 2018
1	accueil et vente de service - CRC	90%	-1 259	-1 053	-4 060	-11 355	-17 727	-2 500	-5 751	-20 000	-16 964	-45 215
2	accueil et vente de service - Agence	92%						3 570	271	-16 729	-13 222	-26 110
3	conditions du voyage	96%	18 749	20 819	23 291	16 980	79 839	22 500	21 308	11 704	20 625	76 137
4	points d'arrêt	96%	18 900	18 900	18 900	11 724	68 424	15 000	15 000	15 000	14 597	59 597
5	état du matériel roulant	91%	4 653	-8 447	-8 757	9 524	-3 027	11 385	16 651	22 500	22 500	73 036
6	Respect des horaires	81%	12 641	19 568	9 245	-497	40 957	16 359	27 500	26 435	27 500	97 794
7	Maintenance du parc Taux de panne bus *	1,80	7 560	7 560	-1 571	6 417	19 966	5 436	2 647	-5 331	6 377	9 129
	succès aux mines	95%	2 520	2 520	2 520	2 520	10 080	2 500	2 500	2 083	2 500	9 583
	Taux d'immobilisation **	2,80	734	77	527	318	1 656	2 500	2 500	444	2 500	7 944
8	station de métro	93%	22 809	24 300	21 752	24 300	93 161	25 000	25 000	25 000	23 670	98 670
9	voyage en rame	92%	8 100	8 100	8 100	8 100	32 400	10 000	10 000	9 167	10 000	39 167
10	assurance ponctualité	0,9960	11 070	11 070	10 298	9 163	41 601	6 642	9 371	14 303	7 548	37 864
11	parc relais	92%	513	-421	1 102	4 219	5 412	9 672	10 000	10 000	9 906	39 578
	Total année		106 990	102 994	81 346	81 411	372 741	128 063	136 997	94 577	117 537	477 175

Source : Rapport du délégataire 2018

2.1.2.6 Le dispositif de partage du risque commercial de la DSP 2018

Le contrat de DSP signé en 2017 prévoit un partage du risque commercial assis sur l'objectif annuel global de recettes assigné au délégataire. Si, au titre d'une année, le différentiel entre les recettes réelles reconstituées et l'objectif annuel global de recettes actualisé pour l'année considérée se situe au-dessus de 5 % ou en dessous de -9 %, l'intégralité de l'écart constaté au-delà de ce seuil est conservée ou pris en charge par Rennes Métropole. Dans une plage de + 2,5 % à + 5 % ou de -5 % à -9 %, l'écart constaté fait l'objet d'une répartition à part égale entre Rennes Métropole et Keolis. Dans une plage comprise entre +2,5 % et -5 %, l'écart constaté dans cette plage est attribué ou mis à la charge de Keolis. Dans l'hypothèse d'un écart dépassant le seuil de -9 %, un mécanisme contractuel permet de réexaminer les conditions financières et/ou les modalités de l'exploitation.

La précédente DSP prévoyait un partage pour moitié de l'écart entre le délégant et Keolis situé dans une plage de -5 à -9 % de l'atteinte des objectifs contractuels. Au-delà, Rennes Métropole compensait intégralement l'écart. Cela s'est traduit par une compensation de 1,8 M€ en 2017.

2.1.3 Les modalités de versement des recettes à Rennes Métropole dans le cadre de la nouvelle DSP

Alors que dans la précédente DSP, Keolis percevait pour son propre compte les recettes nées de l'exploitation du service, la nouvelle DSP se traduit par un changement dans les pratiques de perception des recettes. Dorénavant, Keolis Rennes procède à un reversement mensuel des recettes à Rennes Métropole. Elles sont reversées, pour un mois considéré avec un acompte le 20 du mois pour toutes les ventes et créances émises entre le 1er et le 15ème jour du mois tandis que le solde est reversé le 8ème jour ouvré du mois suivant.

2.1.4 Une gestion de la fraude perfectible

L'article 39 de l'ancienne DSP signée en 2012 pour la période 2013-2017 prévoyait que *« le délégataire percevait également des recettes annexes non tarifaires »* incluant ainsi le produit des amendes. Désormais, la nouvelle DSP prévoit *« que les recettes versées par le délégataire à l'autorité organisatrice de la mobilité correspondent aux ventes ou aux créances émises par le délégataire […]. Le délégataire supporte, dès lors, la gestion des encaissements et la responsabilité des éventuels impayés ou erreurs de paiement. Les recettes sont dues par le délégataire à l'autorité organisatrice de la mobilité mensuellement, dans le respect du cadre légal et réglementaire en vigueur […] »*. Une annexe à la convention précise les tarifs des amendes.

Les infractions constatées concernent les voyages sans titre dans 74 % des cas, un titre non validé (14 %), un titre hors période de validité (6 %) et des conditions d'admission non respectées (2 %). Le taux de fraude enquêté est de 9,15 % en 2018. Le produit des amendes, de 1,051 M€ en 2017, n'atteint que 0,959 M€[14] en 2018 alors que l'objectif contractuel était de 1,118 M€.

2.1.4.1 La diminution des contrôles répressifs

L'exécution du nouveau contrat de DSP en 2018 s'est accompagnée d'une diminution de l'activité de contrôle répressif de 20 % par rapport à 2017, alors que l'année 2017 avait été marquée par une hausse de 21 % par rapport à 2016 avec 1 403 089 personnes contrôlées. En 2018, 1 123 000 contrôles ont été effectués, donnant lieu à 48 133 amendes. Selon le rapport 2018 du délégataire, la fraude porte principalement sur les tickets unités et la gratuité sociale. Deux tiers des fraudeurs ont moins de 27 ans, sont des étudiants ou actifs. En 2018, la tranche des clients âgés de 20 à 26 ans est seule catégorie pour laquelle les ventes d'abonnement se sont contractées.

Le taux de recouvrement des amendes, même s'il se situe en tête des réseaux de taille comparable, correspond à 54 % des amendes émises. Des relances téléphoniques sont effectuées (1 557 en 2017 et 2 369 en 2018) mais la régularisation du paiement par ce biais n'est que de 224. Par ailleurs, plus de 27 000 courriers ont été adressés aux contrevenants. Le transfert du recouvrement au réseau du Trésor Public en 2018 devrait permettre une amélioration du taux de recouvrement qui est insuffisant.

Tableau n° 20 : Statistiques globales des contrôles

	2017	2018	%
Nombre de personnes contrôlées	1 403 089	1 122 983	-20,0%
Part sur l'ensembe des voyages (Tx de contrôle)	1,70%	1,30%	-23,5%
Nombre de PV	55 151	48 133	-12,7%
Nombre de personnes contrôlées / jour / agent	135	109	-19,3%
Pour information : taux de fraude moyen enquêté	9,15%	9,15%	Stable

Source : Rapport du délégataire 2017 et 2018

Le délégataire explique la diminution du nombre de contrôles par une série d'agressions subies par les personnels de contrôle entre mars et mai 2018 et par des mouvements sociaux. Les équipes de contrôle sont retournées dans le secteur concerné après plusieurs semaines en exigeant la présence d'un agent de maîtrise et de la police. Toutefois, si l'activité de contrôle diminue fortement dès mars, le rapport du délégataire montre aussi une légère diminution dès le mois de janvier.

Dans sa réponse aux observations provisoires de la chambre, Keolis indique que le nombre de contrôles répressifs et le taux de contrôle ont augmenté de manière significative en 2019.

[14] Y compris transformation des amendes en abonnements pour 166 419 € en 2018.

Tableau n° 21 : Statistiques de contrôles en 2019

	2018 à fin août	2019 à fin août
Nombre de contrôle répressifs	694 186	862 055
Taux de contrôle répressif	1,30%	1,60%

Source : Réponse de Keolis au rapport provisoire de la chambre

Les taux de contrôle observés en 2018 sont de 1 % dans les bus et 2 % dans le métro. Keolis Rennes a réduit en 2018 plus fortement, en proportion, ses contrôles dans les bus, alors que le taux de fraude constaté par les contrôleurs de titres dans les bus reste plus élevé que dans le métro, même si ce dernier présente plus de facilités de contrôles en nombre.

La nouvelle convention de DSP prévoit une évolution significative du tarif des amendes de 2018 à 2024, en particulier pour les titres non valables, dont le prix passerait sur cette période de 34,5 € à 50 € pour un paiement sur place.

Tableau n° 22 : Evolution prévisionnelle du tarif des infractions (selon la convention)

	En €	2018	2019 S1	2019 S2	2020	2021	2022	2023	2024
Titre non valable	Paiement sur place	34,5	34,5	45,0	46,0	47,0	48,0	49,0	50,0
	Paiement inférieur à 7 jours	53,5	53,5	60,0	61,0	62,0	63,0	64,0	65,0
	Paiement supérieur à 7 jours	72,5	72,5	80,0	81,0	82,0	83,0	84,0	85,0
Sans titre	Paiement sur place	51,5	51,5	60,0	61,0	62,0	63,0	64,0	65,0
	Paiement inférieur à 7 jours	70,5	70,5	75,0	76,0	77,0	78,0	79,0	80,0
	Paiement supérieur à 7 jours	89,5	89,5	95,0	96,0	97,0	98,0	99,0	100,0

S1 = semestre 1, S2 = semestre 2

Source : Rapport du délégataire 2018

Le taux de contrôle est très faible et peu dissuasif car la probabilité de sanction d'un fraudeur est minime au regard du prix des abonnements et des sanctions encourues. L'augmentation de la valeur des amendes est de nature à réduire le taux de fraude mais l'augmentation du nombre de contrôles demeure un impératif.

2.1.4.2 L'augmentation des contrôles dissuasifs

Contrairement aux contrôles répressifs, les contrôles dissuasifs sont en augmentation de 5 % par rapport à 2017 (3 696 659 contre 3 886 857 en 2018). Les personnels « Amistars » dédiés à ces contrôles sont présents dans les stations et ont pour mission d'inciter les usagers à voyager avec des titres de transport en règle.

2.1.4.3 Des effectifs dédiés aux contrôles inférieurs aux dispositions contractuelles

En 2018, la charge prévisionnelle dédiée au personnel de contrôle de la fraude s'élevait à 3,8 M€ pour 66 agents. En réalité, Keolis n'a affecté que 61,5 agents pour une masse salariale de 3,6 M€ ce qui est inférieur aux engagements contractuels.

Toutefois, Keolis indique dans sa réponse aux observations provisoires de la chambre que l'écart d'environ 5 ETP de contrôle entre la DSP et le réel s'explique par un nombre de départs plus important que prévu en cours d'année 2018 ainsi que des difficultés à recruter, dans un contexte de marché de l'emploi tendu sur la métropole rennaise. L'effectif de contrôle nominal au 31 décembre 2018 atteint 66 ETP.

2.2 Les charges d'exploitation

Les charges d'exploitation de la STAR sont de 129 M€ en 2018, en croissance moyenne annuelle de 4,2 % depuis 2015. La masse salariale représente 44 % des charges (+ 5 % par an) et la sous-traitance 25 % des charges.

Tableau n° 23 : Les charges d'exploitation de Keolis Rennes

en milliers d'€	2 015	2 016	2 017	2 018	% moyen annuel
Achat de matières premières et autres approvisionnements (y compris droits de douane)	0	5 735	6 537	7 078	NS
Variation de stock matières premières et approvisionnements	0	-45	-214	117	NS
Autres achats et charges externes (3) (6 bis)	56 959	52 882	52 764	57 602	0,4%
Impôts, taxes et versements assimilés	5 431	5 731	5 671	6 299	5,1%
Salaires et traitements	33 926	36 176	37 398	39 310	5,0%
Charges sociales (10)	16 000	16 857	17 096	17 333	2,7%
Sur immobilisations : dotations aux amortissements	1 032	1 091	1 784	838	-6,7%
Sur actif circulant : dotations aux provisions	10	13	12		-100,0%
Pour risques et charges : dotations aux provisions	532	17	526	359	-12,3%
Autres charges (12)	261	313	518	215	-6,3%
Total des charges d'exploitation (4) (II)	**114 152**	**118 770**	**122 092**	**129 150**	**4,2%**

Source : Comptes annuels

Les charges ont augmenté de 15 M€ sur la période 2015-2018 (dont + 6,5 M€ entre 2017 et 2018). Les principaux postes de croissance sont :

- Le carburant (+1,2 M€) ;
- Les coûts de structure de la filiale (+2,5 M€) ;
- Les coûts de la structure en exploitation (+2,7 M€) ;
- Les dépenses d'équipements fixes (+1,9 M€).

La masse salariale a progressé de 6,7 M€ sur la période, en particulier sur les charges de structure de la filiale.

Tableau n° 24 : Charges

	DSP 2013-2017				nouveau périmètre			% 18/15
	2015	2016	2017	% moy an.	2017	2018	%	
Total coûts kilométriques	12 343 689	12 488 286	13 013 558	2,7%	13 013 558	14 222 524	9,3%	4,8%
carburant	*4 094 877*	*4 057 204*	*4 577 454*	*5,7%*	*4 577 454*	*5 314 886*	*16,1%*	*9,1%*
Personnel de maintenance	*4 257 006*	*4 428 379*	*4 587 818*	*3,8%*	*4 587 818*	*4 416 764*	*-3,7%*	*1,2%*
charges personnels de conduite	27 742 462	28 623 626	29 384 327	2,9%	29 384 327	29 235 616	-0,5%	1,8%
Pièces détachées	*1 459 931*	*1 472 269*	*1 443 504*	*-0,6%*	*1 443 504*	*1 601 695*	*11,0%*	*3,1%*
Total dépenses d'équipements fixes	8 970 109	9 524 240	10 187 659	6,6%	10 187 659	10 859 072	6,6%	6,6%
coûts d'affrètement / Ss-traitance	29 383 394	29 833 795	29 630 000	0,4%	29 630 000	31 554 371	6,5%	2,4%
Structure-Exploitation	15 312 694	16 208 172	16 860 389	4,9%	16 860 389	18 083 951	7,3%	5,7%
Structure-Filiale	13 096 851	13 866 439	16 130 234	11,0%	16 130 234	17 591 028	9,1%	10,3%
Siège	700 000	700 000	700 000	0,0%	700 000	973 725	39,1%	11,6%
Aléas								
Total charges	**107 549 199**	**111 244 558**	**115 906 167**	**3,8%**	**115 906 167**	**122 520 287**	5,7%	4,4%

Source : CRC d'après les rapports du délégataire

2.2.1 La masse salariale

La masse salariale est passée de 49,9 à 56,6 M€ entre 2015 et 2018, soit une augmentation moyenne annuelle de 4,3 %. Les effectifs moyens, de 1 021 salariés équivalent temps plein en 2018, ont augmenté de 2,9 % par an en moyenne. Les salaires moyens sont en croissance moyenne annuelle de 1,4 % dont 0,7 % liés à la seule augmentation du point d'indice qui apparait conforme à l'inflation.

Les revalorisations de carrière applicables au sein de l'entreprise sont prévues par une grille indiciaire attribuant une augmentation de salaire moyenne annuelle de 0,88 % sur 30 ans. Cet effet glissement vieillesse technicité (GVT) se réduit entre 10 et 30 ans de carrière à 0,66 % par an en moyenne.

Les effectifs ont augmenté de 84 postes en équivalent temps plein (ETP) entre 2015 et 2018 avec le recrutement de 34 chauffeurs de bus, lesquels représentent 56 % des effectifs. L'exploitation du métro a vu ses effectifs passer de 46,8 à 57,48 ETP avec en particulier la préparation de la mise en service de la ligne b. Les fonctions RH et marketing ont augmenté passant respectivement de 11 à 19,75 ETP et de 45,7 à 53,95 ETP.

2.2.2 Un coût par kilomètre favorable mais un coût par voyageur élevé

Les coûts kilométriques du délégataire sont passés de 12,3 à 14,2 M€ entre 2015 et 2018, en croissance de 4,8 % en moyenne pour une offre kilométrique passée de 9 789 510 km à 10 031 289 km (+2,46 %). La croissance des coûts est particulièrement concentrée entre 2017 et 2018 avec une augmentation de 1,2 M€, dont 0,7 M€ liés à la seule hausse des prix du carburant et 0,4 M€ sur les frais d'entretien.

Entre 2015 et 2017, les dépenses de sous-traitance sont passées de 29,4 M€ à 31,5 M€ pour une offre kilométrique passée de 9 262 673 km à 9 754 526 km (+ 5,3 %). Si ces charges ont été supérieures aux prévisions contractuelles, elles ont été maîtrisées sur la période avec une croissance limitée à 2,4 % par an en moyenne, marquée principalement en 2018 par une augmentation de 1,9 % du nombre de kilomètres produits sous-traités.

En 2013, dernier exercice pour lequel des chiffres sont disponibles, le coût de production du kilomètre était de 5,28 € pour une moyenne de 6,70 € pour les collectivités comparables. En 2015, selon les données communiquées par le CEREMA, le coût du kilomètre était toujours favorable pour Rennes (4,81 €/km pour une moyenne de 6,33 €).

La structure de la ville archipel se traduit par des distances longues entre deux arrêts, ce qui augmente la vitesse commerciale et donc la productivité des chauffeurs en termes de kilomètres offerts. Ce coût favorable permet d'affecter pour Rennes Métropole un budget comparable à celui observé pour les autres métropoles malgré une offre kilométrique et une longueur de réseau supérieure à la moyenne.

Toutefois, en raison d'une moindre fréquentation, le coût moyen d'exploitation par voyage du réseau STAR était de 1,45 € en 2015 selon le Cerema ce qui est légèrement supérieur à la moyenne des agglomérations de plus de 400 000 habitants disposant d'un TCSP lourd.

Tableau n° 25 : Evolution des voyages et km produits entre 2015 et 2018

	2015	2016	2017	2018
Total charges	107 549 199	111 244 558	115 906 167	115 906 167
Voyages STAR	77 286 371	81 424 629	83 981 357	85 655 731
offre kilométrique en milliers	21 702	22 327	22 174	22 334
Charges par voyageur	1,39	1,37	1,38	1,35
Coût au km	4,96	4,98	5,23	5,19

Source : Contrat de délégation de service public

Tableau n° 26 : Comparaison avec les EPCI de plus de 400 000 habitants dotés de TSP lourds en 2015

Autorité organistrice de transport	Coût /km	Coût / voy.	kilomètres offerts en M	Budget / hab.
BORDEAUX MÉTROPOLE	6,06	1,58	34 040	270
TOULOUSE MÉTROPOLE	6,28	1,41	38 397	246
NANTES MÉTROPOLE	5,90	1,22	27 498	260
METROPOLE NICE COTE D'AZUR	7,23	2,07	19 167	255
MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE	6,33	1,93	16 052	204
EUROMÉTROP. STRASBOURG	7,11	1,06	17 930	264
MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	7,56	1,19	13 285	224
GRENOBLE ALPES METROPOLE	7,00	1,42	17 421	271
RENNES MÉTROPOLE	4,81	1,45	23 386	257
Moyenne	6,33	1,42	23 020	251
Ecart de Rennes à la moyenne	-24,1%	2,1%	1,6%	2,3%

Source : Transports collectifs urbains de province Évolution 2010 – 2015 – CEREMA
NB : hors Métropole Aix-Marseille Provence, Lille et Lyon

2.2.3 Une exécution du budget 2018 inférieure aux prévisions

En 2017, les charges d'exploitation prévues par le contrat étaient de 113,4 M€ tandis que les dépenses réelles ont atteint 115,9 M€. En particulier, les coûts de sous-traitance ont été supérieurs de 2,4 M€.

Le contrat mis en œuvre en 2018 paraît avoir restitué des coûts conformes aux réalités du marché telles que constatées dans la précédente DSP.

D'après le rapport du délégataire 2018, les charges prévisionnelles sont passées de 121,4 M€ à 124,9 M€ (actualisations comprises) entre 2017 et 2018. Toutefois, elles n'ont été que de 122,5 M€ en 2018.

Des économies sur les charges d'exploitation, de l'ordre de 2,3 M€ s'expliqueraient notamment par des gains d'achat, une optimisation des dépenses de fonctionnement et une bonne maîtrise de l'évolution de la masse salariale. Ces gains améliorent le résultat à hauteur de 1,6 M€.

De même, le décalage dans le temps de la mise en service de la ligne b et de grands projets, se traduit notamment par des reports d'embauches et d'engagement de charges. Ces gains n'impactent pas le résultat car ils sont compensés par une correction du forfait de charges dans les mêmes proportions d'environ 0,7 M€. Enfin, le budget contractuel « aléas » n'a pas été mobilisé.

Tableau n° 27 : Analyse des charges en 2018

CHARGES D'EXPLOITATION	Contrat € 2017	Contrat € 2018	Réalisé	Ecarts vs contrat	N-1	Ecarts vs N-1
Total coûts kilométriques	**14 015 070**	**14 802 744**	**14 222 524**	**-580 219**	**13 013 558**	**1 208 967**
Electricité	646 790	583 572	477 559	-106 013	466 277	11 282
Carburant	4 850 059	5 509 239	5 314 886	-194 353	4 577 454	737 431
Lubrifiants	127 375	131 307	95 134	-36 173	98 953	-3 818
Pneumatiques	478 343	493 109	485 214	-7 895	450 740	34 474
Pièces détachées	1 811 352	1 867 265	1 601 695	-265 569	1 443 504	158 191
Nettoyage	575 401	587 810	552 938	-34 873	549 538	3 400
Entretien	1 291 438	1 291 438	1 278 334	-13 104	839 274	439 061
Personnel de maintenance	4 234 312	4 339 004	4 416 764	77 760	4 587 818	-171 054
Total des coûts de personnels de conduite	**27 415 946**	**28 093 797**	**29 235 616**	**1 141 818**	**29 384 327**	**-148 712**
Total coûts de sous-traitance	**31 042 991**	**31 783 050**	**31 554 371**	**-228 679**	**29 630 000**	**1 924 371**
Coûts kilométriques	11 681 011	11 914 632	11 833 887	-80 744	12 076 328	-242 440
Coûts de conduite	15 411 546	15 792 592	15 613 014	-179 577	13 883 150	1 729 865
Taxis	144 829	147 725	95 552	-52 173	105 833	-10 282
Coûts transport PMR	3 805 605	3 928 102	4 011 917	83 815	3 564 689	447 228
Total dépenses d'équipements fixes	**11 608 892**	**11 922 064**	**10 859 072**	**-1 062 992**	**10 187 659**	**671 414**
Total charges de structure	**37 291 008**	**38 262 908**	**36 648 704**	**-1 614 204**	**33 690 624**	**2 958 080**
Structure-Exploitation	18 421 516	18 881 358	18 083 951	-797 406	16 860 389	1 223 562
Structure-Filiale	17 585 188	18 057 604	17 591 028	-466 576	16 130 234	1 460 793
Direction régionale						
Siège	951 768	981 147	973 725	-7 422	700 000	273 725
Aléas	332 535	342 800		-342 800		
Marge	**2 078 344**	**2 143 812**				
TOTAL CHARGES D'EXPLOITATION	**123 452 251**	**127 008 376**	**122 520 287**	**-2 344 277**	**115 906 167**	**6 614 120**

Source : Rapport du délégataire 2018

2.2.4 L'impact des conflits sociaux

L'année 2018 a connu des conflits sociaux en fin d'année impactant la conduite et la maintenance du matériel roulant bus. Les six préavis successifs déposés à compter du 15 novembre se sont traduits par des débrayages d'une heure impactant progressivement l'ensemble des jours de la semaine. Les principales revendications des préavis concernaient :

- Les conditions de circulation et la dégradation des temps de parcours ;
- Les difficultés à maintenir une réserve bus suffisante, dans un contexte de parc rendu tendu par le manque de disponibilité des bus électriques ;
- La difficulté à donner les congés aux conducteurs, dans un contexte de marché du travail très tendu sur ce métier, ce qui engendre des difficultés de recrutement.

Le nombre total d'heures de grèves enregistré a progressé sur la période de contrôle, passant de 811 en 2015 à 6 521 en 2018. La grève de fin 2018 a été exceptionnelle par sa durée (plus de deux mois), ce qui s'est traduit par une réduction de 82 000 km sur l'offre, soit 10 000 de plus qu'en 2017. En 2018, les sous-traitants n'ont pas déclaré de mouvements sociaux.

2.2.5 Les risques liés à la mise en circulation de bus électriques

La nouvelle DSP prévoit une offre kilométrique de 10,1 millions de kilomètres en bus en 2024 dont 3,2 effectués par les bus électriques. Dès 2018, Keolis a mis en service des bus électriques qui ont rencontré des difficultés. Ainsi, Keolis Rennes évoque en 2018 une *« évolution sensible du nombre de départs manqués pour cause d'absence de bus de réserve et de pannes en lignes. Cette évolution traduit la tension rencontrée sur le parc à partir de la fin de l'été 2018. De fait le manque de fiabilité des bus électriques (seuls 2 partiellement disponibles sur les 7 initialement prévus), le vieillissement du parc (pas de renouvellement de véhicules en 2018) et la nécessité de procéder à des doublages de ligne depuis la rentrée de septembre expliquent cette dégradation »*.

La distance moyenne pouvant être parcourue par un bus électrique varie de 176 à 244 kilomètres sans utiliser la recharge au terminus et de 179 à 264 kilomètres avec rechargement au terminus. Cependant l'autonomie est descendue à 144 kilomètres avec la consommation enregistrée en novembre 2018. Les jours où l'autonomie a été la plus faible, au mois d'octobre 2018, la capacité des batteries ne permettait pas d'exploiter normalement tous les bus de la ligne 12 (uniquement 3 sur 8). La diminution de l'autonomie est essentiellement liée à la diminution des températures et à la consommation croissante du chauffage électrique.

Le nombre de pannes enregistrées depuis la mise en service des bus électriques est supérieur à la moyenne des autres véhicules. Néanmoins celles-ci concernent plutôt les équipements non électriques (portes, rampes pour les personnes à mobilité réduite). Il est prématuré, selon Keolis Rennes, de tirer des conclusions des constats actuels, cependant ces indisponibilités ajoutées aux plans de maintenance fournis par le constructeur ne permettent pas d'envisager une économie importante sur ce poste. La ligne 12 expérimentatrice n'a pas atteint ses objectifs de production de 11 926 km (-2,6 % par rapport à un objectif de 421 000 km) ce qui est le plus gros écart de réalisation constaté parmi les lignes urbaines.

Keolis précise dans sa réponse aux observations provisoires que le recours à ces bus s'inscrit dans le cadre d'une expérimentation, ce qui explique le moindre niveau de fiabilité des bus électriques mis en exploitation courant 2018 par rapport aux bus thermiques. En effet cette expérimentation de sept véhicules standards électriques, s'assimilant à des prototypes, a pour objectif de recueillir des données permettant d'alimenter les cahiers des charges pour l'achat des véhicules électriques dans les années à venir.

2.3 Les résultats comptables de la DSP

2.3.1 Un rétablissement des résultats avec la mise en œuvre de la nouvelle DSP

L'insuffisance des recettes tarifaires et leur évolution inférieure à celle des charges a entrainé d'importantes pertes entre 2015 et 2017, celles-ci augmentant même sur la période pour atteindre 1,7 M€ en 2017. Entre 2015 et 2017, Keolis Rennes a ainsi perdu 3,6 M€.

La fin du précédent contrat et la négociation d'une nouvelle DSP a permis à Keolis Rennes de restaurer un résultat excédentaire de 1,9 M€ en 2018, supérieur même aux prévisions.

Le résultat de la DSP en 2018, qui devait être de 2,1 M€, s'est élevé à 3,2 M€[15] malgré des recettes tarifaires moindres qu'escomptées, grâce à des économies de charges plus importantes.

Tableau n° 28 : Les résultats comptables

En milliers d'euros	2 015	2 016	2 017	2 018	% moyen annuel	tendance
Total des produits d'exploitation	112 426	116 627	119 480	130 802	5,2%	
Total des charges d'exploitation	114 152	118 770	122 092	129 150	4,2%	
Valeur ajoutée	53 788	56 210	58 368	64 979	4,2%	
Excédent brut d'exploitation	**- 1 569**	**- 2 554**	**- 1 797**	**2 037**	7,0%	
Résultat d'exploitation	- 1 727	- 2 143	- 2 612	1 652	23,0%	
3 - RESULTAT COURANT AVANT IMPÔTS	**- 1 263**	**- 1 378**	**- 1 959**	**1 651**	24,5%	
4 - RESULTAT EXCEPTIONNEL	**27**	**14**	**- 133**	**39**	13,0%	
Participation des salariés aux résultats de l'entreprise				67	NS	
Impôts sur les bénéfices	- 320	- 345	- 408	- 250	NS	
5 - BENEFICE OU PERTE (total des produits - total des charges)	**- 915**	**- 1 019**	**- 1 684**	**1 874**	NS	

Source : CRC d'après les comptes annuels

2.3.2 Une rentabilité financière des capitaux propres excessive pour le contrat 2018-2024

Avec un résultat de 1,9 M€ en 2018 pour un capital social engagé de 6,2 M€, la rentabilité des capitaux investis par Keolis est de 30 % et même supérieure à 50 % en intégrant le transfert d'une partie du CICE à son actionnaire unique. Ce niveau, qui tient à la construction même du contrat, est très supérieur à la rentabilité financière moyenne des entreprises du secteur qui est de 8 % selon l'INSEE[16].

Ce résultat est conforme à la marge négociée contractuellement avec Rennes Métropole dans des conditions favorables où Keolis Rennes était seule candidate pour l'exploitation du réseau rennais. La marge négociée traduit également les caractéristiques juridiques d'un contrat de régie intéressée : Rennes Métropole met à disposition de son délégataire les équipements nécessaires à l'exploitation. Keolis n'a donc pas eu à mobiliser d'importants fonds propres en comparaison de l'importance de son chiffre d'affaires. Les capitaux engagés ont pour vocation principale de couvrir les risques commerciaux.

[15] La différence entre le résultat de la DSP et le résultat net comptable provient principalement de la prise en compte du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE) dont une quote-part est remontée au Groupe dans le cadre de la Société en Participation mise en place dans le cadre de la Convention d'intégration fiscale. Cette quote-part représente 80 % du montant du CICE, 348 000 € restant dans les comptes de la société Keolis Rennes.

[16] Secteur d'activité 493 de l'Élaboration des statistiques annuelles d'entreprise / ESANE établi par l'INSEE.

La mise en service de la ligne b s'accompagne d'incertitudes importantes quant à son utilisation future et ses conséquences sur l'utilisation des lignes de bus. A cet effet, le contrat signé en 2017 rémunère ce risque à hauteur de 1,4 % du chiffre d'affaires après 2020 soit 11 M€ en valeur 2017 sur l'ensemble de la période contractuelle.

Le nouveau contrat de DSP, en prévoyant une marge de 1,6 % des charges prévisionnelles[17] (soit en moyenne 2,1 M€ en valeur 2017) mais aussi une couverture des aléas, attribue aux capitaux engagés par Keolis une rentabilité excessive.

2.4 Les conditions contestables de location/vente de vélos à assistance électrique

Keolis Rennes propose des dispositifs de location longue durée de vélos à assistance électrique dont le déficit est pris en charge par Rennes Métropole à travers la contribution forfaitaire. Ainsi, un vélo d'une valeur de 2 100 € est proposé en location sur 24 mois pour 480 € pour un abonné STAR (720 € sinon) avec une option d'achat de 1 018 €. Une autre offre est de 240 € pour une location sur 12 mois (400 € pour les non abonnés) avec une option d'achat fixée à 1 138 €.

Rennes Métropole attribue ainsi à la seule société Keolis Rennes une aide afin de vendre des vélos à un tarif inférieur à d'éventuels concurrents présents sur le marché. Cette pratique présente un risque au regard du droit de la concurrence qui ne paraît ni anticipé ni provisionné.

2.5 La situation patrimoniale de Keolis Rennes

Les capitaux propres de Keolis Rennes sont de 3,3 M€ en 2018 en augmentation depuis 2015 après avoir été négatifs en 2017. En raison des pertes importantes de Keolis Rennes sur la précédente DSP, le bilan enregistre en 2018 un report à nouveau des pertes cumulées de 4,8 M€ ce qui a amené son actionnaire à la recapitaliser à deux reprises en 2017 pour 0,8 M€ puis en 2018 pour porter le capital social à 6,2 M€.

La STAR, ayant une activité de transport public routier de voyageurs, est tenue de se conformer aux dispositions du décret n° 85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes. A ce titre, Keolis Rennes doit pouvoir justifier auprès des services de l'Etat de sa capacité financière :

- Soit grâce à ses capitaux propres,
- Soit grâce à ses capitaux propres à hauteur au moins de la moitié de sa capacité financière exigible et une ou plusieurs cautions bancaires.

L'augmentation du capital social et le retour à un bénéfice conséquent ont permis à Keolis d'augmenter ses capitaux permanents[18] qui passent de 3,785 M€ en 2015 à 5,877 M€ en 2018.

[17] Hors marge et aléas.

[18] Capitaux propres augmentés des provisions pour risques et charges et des emprunts financiers.

Tableau n° 29 : Le passif comptable de Keolis Rennes

Valeurs en milliers d'€		31/12/2015 12 Mois	31/12/2016 12 Mois	31/12/2017 12 Mois	31/12/2018 12 Mois
CAPITAUX PROPRES	Capital social ou individuel (1)	3 098	3 738	4 538	6 198
	Réserve légale (3)	7	7	7	7
	Report à nouveau	-1 182	-2 097	-3 116	-4 800
	RESULTAT DE L'EXERCICE (bénéfice ou perte)	**-915**	**-1 019**	**-1 684**	**1 874**
	Subventions d'investissement	1			
	TOTAL (I)	**1 009**	**630**	**-255**	**3280**
Provisions pour risques et charges	Provisions pour risques	407	316	543	549
	Provisions pour charges	2 369	2 182	2 123	2 048
	TOTAL (III)	**2 776**	**2 498**	**2 665**	**2 597**
	Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit (à moins d'un an)	6 117	0	71	1669
	Emprunts et dettes financières divers	1	1	1	1
	Dettes fournisseurs et comptes rattachés	12 591	12 889	13 072	13 743
	Dettes fiscales et sociales	10 402	9 463	9 929	12 157
	Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	36	5	78	68
	Autres dettes	595	2 045	6 912	2 413
Compte régul.	Produits constatés d'avance (4)	4 904	4 686	0	
TOTAL (IV)		**34 648**	**29 090**	**30 063**	**30 052**

Source : CRC d'après comptes annuels

L'actif immobilisé reste stable sur la période, passant de 1,9 à 2 M€ grâce à des investissements menés en 2018. Le fonds de roulement augmente, passant de 1,8 à 3,9 M€ entre 2015 et 2018.

Tableau n° 30 : L'actif circulant

Valeurs en milliers d'€			31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017	31/12/2018
ACTIF CIRCULANT	Stocks	Matières 1ère, approvisionnements	1 187	1 232	1 446	1 330
		Avances et accomp. versés sur command.	24	24	29	55
	Créances	Clients et comptes rattachés (3)	3 886	5 950	12 103	3 565
		Autres créances (3)	31 091	22 564	17 688	28 732
		Disponibilités	186	529	291	234
COMPTES DE REGULARISATIONS		Charges constatées d'avance (3)	118	18	55	18
TOTAL Actif Circulant			**36 492**	**30 317**	**31 612**	**33 934**

Source : CRC d'après comptes annuels

La STAR paie ses fournisseurs dans des délais moyens de 30 jours, faisant passer les dettes fournisseurs de 12,6 à 13,7 M€, tandis que les dettes sociales et fiscales passent de 10,4 à 12,2 M€ entre 2015 et 2018.

Le passage d'un contrat d'affermage à un contrat de régie intéressée a favorablement modifié le bilan comptable de Keolis Rennes. Ainsi, alors que l'encaissement des recettes tarifaires pour son propre compte était comptabilisé en « produits constatés d'avance », elles relèvent à présent de Rennes Métropole. Keolis Rennes en conserve toutefois la garde pendant quelques jours, bénéficiant ainsi d'une avance de trésorerie. De même, Keolis Rennes bénéficie d'acomptes du forfait annuel de charges tous les 15 jours et le 25 du mois m-1 pour le mois m et le 10 du mois m à l'exception de l'acompte du mois de janvier qui est payé en une seule fois le 15 janvier.

Le groupe Keolis mutualise sa trésorerie avec Keolis Rennes. Ce système de « cash pooling » visant à une centralisation de trésorerie apparaît dans les comptes de Keolis Rennes en qualité de « créance ». Aussi, l'importance des disponibilités bancaires n'apparaît pas dans les comptes de la société qui affiche au contraire une trésorerie déficitaire de 1,4 M€ en 2018.

En payant à 30 jours ses fournisseurs, en encaissant des avances de Rennes Métropole et en disposant des recettes tarifaires plusieurs jours avant de les remettre à Rennes Métropole, Keolis Rennes dispose structurellement d'importantes ressources, générant une trésorerie abondante et gratuite estimée à environ 10 M€ au 1er janvier 2018 et 22 M€ au 31 décembre 2018.

TABLE DES ANNEXES

Annexe n° 1. Données et ratios complémentaires en 2015 des réseaux de plus de 200 000 habitants 44

Annexe n° 2. Glossaire 45

Annexe n° 1. Données et ratios complémentaires en 2015 des réseaux de plus de 200 000 habitants

Nom du réseau	Produit du trafic (en milliers d'Euros)	Déplacements (en milliers)	Coût moyen d'un déplacement (en Euros)	Taux de correspondance	Vitesse commerciale a. : autobus, autocars t. : tramways m. : métros (en km/h)
ANGERS	15 229	29 278	0,52	1,230	a: 19,8 ; t: 18,5
BORDEAUX	63 303	99 873	0,63	1,310	a: 18,2 ; t: 18,5
BREST	11 890	21 521	0,55	1,170	a: 19,1 ; t: 19,1
CAEN	12 642	25 044	0,50	1,235	a: 19,2 ; t: 18,2
CLERMONT-FERRAND	15 156	28 314	0,54	1,114	a: 17,4 ; t: 16,6
DIJON	17 512	38 111	0,46	1,242	a: 17,5 ; t: 18,7
DUNKERQUE	4 409	14 702	0,30	1,083	a: 20,7
GRENOBLE	34 574	69 238	0,50	1,237	a: 18,3 ; t: 18,1
HAVRE (LE)	12 849	23 027	0,56	1,288	a: 19,9 ; t: 18,6
LENS-BETHUNE	5 136	16 976	0,30	1,056	a: 21,4
LILLE	89 332	120 560	0,74	1,453	a: 17,4 ; t: 21,0 ; m: 35,0
LIMOGES	5 842	10 572	0,55	1,420	a: 18,1
LORIENT	6 169	15 095	0,41	1,154	a: 20,8
LYON	207 696	275 812	0,75	1,650	a: 18,0 ; t: 22,0 ; m: 29,0
MANS (LE)	12 983	23 102	0,56	1,274	a: 18,6 ; t: 23,3
MARSEILLE	104 672	104 050	1,01	1,605	a: 16,8 ; t: 15,8 ; m: 29,2
METZ	12 622	14 518	0,87	1,291	a: 19,4
MONTPELLIER	38 433	65 166	0,59	1,298	a: 16,2 ; t: 18,9
MULHOUSE	12 658	22 256	0,57	1,246	a: 19,5 ; t: 18,9
NANCY	17 932	21 175	0,85	1,260	a: 17,6 ; t: 14,5
NANCY-SUBURBAIN	795	1 139	0,70	1,270	a: 24,4
NANTES	61 322	99 182	0,62	1,337	a: 24,6 ; t: 20,0
NICE	42 857	54 322	0,79	1,230	a: 16,1 ; t: 14,1
NIMES	7 114	14 740	0,48	1,100	a: 15,6
ORLEANS	17 930	23 097	0,78	1,356	a: 20,1 ; t: 19,5
PERPIGNAN	5 214	8 551	0,61	1,176	a: 20,8
REIMS	15 547	30 597	0,51	1,150	a: 16,8 ; t: 17,8
RENNES	37 001	62 419	0,59	1,240	a: 21,0 ; m: 32,0
ROUEN	25 567	41 538	0,62	1,268	a: 19,7 ; t: 18,2
SAINT-DENIS DE LA REUNION	5 771	19 135	0,30	1,100	a: 16,0
SAINT-ETIENNE	17 124	27 995	0,61	1,560	a: 18,6 ; t: 16,3
STRASBOURG	51 112	86 069	0,59	1,400	a: 17,0 ; t: 18,2
TOULON	16 280	26 597	0,61	1,082	a: 17,8
TOULOUSE	73 669	121 329	0,61	1,407	a: 17,1 ; t: 17,2 ; m: 33,4
TOURS	20 113	25 559	0,79	1,390	a: 18,8 ; t: 18,3
VALENCIENNES	14 216	13 295	1,07	1,254	a: 22,5 ; t: 22,9

Sources : CEREMA Transports collectifs urbains de province Évolution 2010-2015 Annuaire statistique

Annexe n° 2. Glossaire

Autorité organisatrice de la mobilité (au 31/12/2015) : assure l'organisation du réseau de transport urbain sur son territoire, le ressort territorial (RT-AOM). Dans le cas où un établissement public compétent en matière de transport a été créé et où le transfert n'a pas encore été fait au niveau des documents contractuels, c'est l'établissement public qui est mentionné.

Coût moyen d'un déplacement pour l'usager : il est calculé à partir du produit du trafic total (les compensations tarifaires sont exclues).

Déplacement : Action de se rendre d'un point d'entrée sur le réseau à un point de sortie, en utilisant de manière continue une, deux, trois... voiture(s), donc en réalisant un, deux, trois... voyages(s) en continu, en effectuant 0, 1, 2 correspondances(s).

Longueur des lignes : il s'agit de la longueur y compris parcours communs ou longueur commerciale (moyenne des parcours aller-retour qu'ils soient identiques ou non). Si deux lignes empruntent le même parcours, le tronçon est compté pour les deux lignes.

Population du RT-AOM : population totale du recensement général de la population (RGP) de l'INSEE, avec un décalage de 2 ans entre l'enquête et la donnée INSEE (population 2011 en 2013, 2012 en 2014, etc.).

Population desservie : population totale du recensement général de la population (RGP) de l'INSEE, avec un décalage de 2 ans entre l'enquête et la donnée INSEE (population 2011 en 2013, 2012 en 2014, etc.). Une commune est considérée comme desservie si elle comporte au moins un arrêt de transport urbain. La population desservie ne correspond pas obligatoirement à celle du ressort territorial de l'AOM (RT-AOM).

Régie intéressée : mode de gestion d'un service public par lequel une collectivité finance elle-même l'établissement du service dont elle confie l'exploitation et l'entretien à une personne physique ou morale de droit privé. Cette dernière assume la gestion pour le compte de la collectivité moyennant une rémunération qui n'est pas assurée par les usagers, mais au moyen d'une prime fixée en pourcentage du chiffre d'affaires, complétée d'une prime de productivité et éventuellement par une part des bénéfices.

Recettes tarifaires : recettes issues des ventes de titres aux usagers.

Total des kilomètres : total des kilomètres en ligne et haut-le-pied (H.L.P.).

Total des PKO : le nombre de « places-kilomètres offertes » est le nombre de places offertes rapporté aux kilomètres indiqués ci-dessus. A partir de 2006, il est calculé de la façon suivante : produit du nombre de kilomètres effectués par la capacité du véhicule utilisé (places assises et debout). La référence pour calculer le nombre de places est l'attestation d'aménagement ou l'ancienne « carte violette ». Les kilomètres retenus sont les kilomètres totaux réalisés.

Taux de correspondance estimé : il est calculé en divisant le nombre annuel de voyages effectués sur services réguliers ordinaires (SRO) par le nombre de déplacements sur ces mêmes services.

Voyage : trajet élémentaire, effectué par un individu, utilisant un seul « véhicule » : un bus, un tramway...

Chambre régionale des comptes
Bretagne

Les publications de la chambre régionale des comptes
de Bretagne
sont disponibles sur le site :
https://www.ccomptes.fr/fr/crc-bretagne

Chambre régionale des comptes de Bretagne
3, rue Robert d'Arbrissel
35042 RENNES CEDEX