

C.T.S. : synthèse du rapport d'activité 2015



PRESENTATION DE LA SOCIÉTÉ

1. Objet

La Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS), créée en 1878, est une société anonyme d'économie mixte depuis 1912. Son actionnaire majoritaire est l'Eurométropole de Strasbourg (52,4% des parts), liée à la CTS par un **contrat de concession** qui s'articule autour de deux missions :

- L'exploitation des transports publics urbains de l'agglomération de Strasbourg ;
- Un rôle de maîtrise d'ouvrage pour le compte de l'Eurométropole sur le réseau urbain, à travers le développement du tram, les choix de technologies, la tarification, la construction et le financement des infrastructures.

Au niveau du pilotage et de la gestion du **service**, l'Eurométropole définit la politique de transport et fixe les tarifs de l'offre en tant qu'autorité organisatrice. La CTS est responsable de la gestion du service public, tout en étant source d'expertise auprès de l'Eurométropole pour la définition de l'offre tarifaire et de service.

Au niveau de la **gestion des infrastructures**, la CTS est maître d'ouvrage pour l'Eurométropole sur les études et les constructions. L'Eurométropole conserve la charge des études d'avant-projet pour les extensions de lignes, fournit le foncier et assure les travaux de voirie et d'espaces verts. L'entretien et le renouvellement des infrastructures, équipements, bus et trams sont assurés par la CTS et validés par l'Eurométropole.

Concernant la **répartition des coûts**, la CTS assure le financement des investissements entrant dans ses charges liées au contrat de concession. L'Eurométropole couvre la charge d'investissement pour le renouvellement des biens et finance les extensions du tram.

Le Département du Bas-Rhin est le deuxième actionnaire de la société, à hauteur de 26,3%. Ce positionnement est notamment dû à l'activité d'une filiale de la CTS : la *Compagnie des Transports du Bas-Rhin* (CTBR), qui intervient sur 36 lignes interurbaines par délégation de service public du Département du Bas-Rhin. La gestion de ces lignes sera transférée à la Région Grand Est au 1^{er} janvier 2017. Outre des lignes régulières, la CTBR développe également des lignes saisonnières et touristiques (Europa Park Rust, Mont Sainte-Odile/Champ du feu).

La CTS est également actionnaire d'une autre filiale : *Strasbourg Mobilités*, chargée de développer les mobilités douces (exploitation des vélos partagés, Pass mobilité entreprise...).

Depuis 2013, la CTS est en partenariat privilégié avec le groupement SNCF-Keolis, afin de bénéficier de son appui technique : partage d'expériences, bases de données métiers, services et innovations, communication, contrats fournisseurs.

Inscrite dans une démarche de développement durable, la CTS produit chaque année un rapport d'activité et de responsabilité sociale et environnementale. La déclinaison de ses missions intègre notamment la connexion avec les autres modes de transport (gestion de parkings relais et véloparcs), le recours à des technologies peu consommatrices d'énergie, la prise en compte des besoins des usagers, l'écoconduite etc.

La CTS compte 133 000 abonnés (28% de la population de l'Eurométropole) et une fréquentation à hauteur de 120,5 millions de voyages par an.

Le contrat de concession de l'Eurométropole arrivant à échéance en 2020 et, en vue du lancement d'un nouvel appel d'offres, la CTS a construit son **Projet d'entreprise 2014-2018** autour de la notion de performance. Son plan d'action se décline en quatre axes : pilotage efficace du développement du réseau, maîtrise économique, capacité d'innovation et satisfaction client, management.

2. Actionnariat 2015

Eurométropole de Strasbourg	52,4%
Département du Bas-Rhin	26,3%
Transdev	12,5%
Caisse des dépôts et consignations	4,2%
Electricité de Strasbourg	1,6%
Ville de Strasbourg	0,8%
Autres actionnaires privés	2,2%

3. Effectifs en 2015

1 560 personnes salariées.

4. Conseil d'Administration 2015

PRÉSIDENT

M. Alain FONTANEL, Vice-Président de l'Eurométropole et 1^{er} Adjoint au Maire de Strasbourg

DIRECTEUR GÉNÉRAL

M. Jean-Philippe LALLY

LES VICE-PRÉSIDENTS

M. Sébastien ZAEGEL, Conseiller Départemental du Bas-Rhin

Mme Anne-Pernelle RICHARDOT, Conseillère eurométropolitaine et Adjointe au Maire de Strasbourg

ADMINISTRATEURS REPRÉSENTANT LA CONSEIL DÉPARTEMENTAL DU BAS-RHIN

M. Etienne BURGER, Vice-Président du Conseil Départemental du Bas-Rhin

M. Yves LE TALLEC, Conseiller Départemental du Bas-Rhin

ADMINISTRATEURS REPRÉSENTANT L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

M. Roland RIES, Maire de Strasbourg et 1^{er} Vice-Président de l'Eurométropole

M. Robert HERRMANN, Président de l'Eurométropole et Adjoint au Maire de Strasbourg

M. Pierre PERRIN, Conseiller eurométropolitain

M. Alain JUND, Adjoint au maire de Strasbourg et Vice-Président de l'Eurométropole

Mme Fabienne KELLER, Conseillère eurométropolitaine et Sénatrice du Bas-Rhin

ADMINISTRATEURS REPRÉSENTANT LES ACTIONNAIRES PRIVÉS

M. Francis CHAPUT, directeur de l'Urbain de la TRANSDEV

M. Patrick FRANÇOIS, Directeur interrégional de la Caisse des Dépôts et Consignations

CENSEURS

M. Harald KRAPP, adjoint au maire de Kehl

M. Frédéric BAVEREZ, directeur exécutif groupe France Keolis

Jean-Marie BEUTEL, vice-président de l'Eurométropole

BILAN DES ACTIVITÉS 2015

1. Bilan du service et des activités 2015 de la CTS

La **fréquentation** du service connaît une hausse de 0,7% entre 2014 et 2015, avec plus de 480 000 voyages par jour en moyenne. Sur 5 ans, la fréquentation a augmenté de 26,4%. La hausse du nombre d'abonnés (1 100 nouveaux clients en 2015) est due, entre autres, à une tarification solidaire en fonction des ressources des ménages.

Concernant l'**offre** proposée, après plusieurs années d'augmentation significative, l'année 2015 a été consacrée à la consolidation et à l'optimisation du réseau. Des opérations lourdes d'entretien et de renouvellement des voies sont menées pendant l'été depuis 2010. Les travaux d'extension du tram A vers Illkirch (1,8 km) se sont poursuivis, avant une mise en service pour avril 2016. Enfin, en vue de l'extension du tram D vers Kehl, projet d'enjeu majeur, des opérations ont été réalisées sur le Pont sur le Rhin et le Pont Citadelle en 2015. La mise en service est attendue pour le printemps 2017.

Le réseau est désormais composé de 65,4 km de lignes tram et Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), ainsi que de 320,3 km de lignes commerciales bus. L'offre de transport urbain a progressé de 0,3% en 2015, malgré une baisse de la dotation versée par l'Eurométropole.

Au niveau de la **qualité de service**, 92,6% des clients se disent satisfaits. De nouvelles générations d'écrans d'information en station ont été installées, choisis en lien avec des associations de malvoyants. Une nouvelle agence commerciale a ouvert dans le centre-ville de Strasbourg, dans des locaux mieux adaptés à la réception des usagers. Un compte Twitter, actif depuis mars 2015, communique en temps réel les perturbations sur le réseau. L'application U'GO, qui permet d'acquiescer et de valider ses titres de transports, a été rachetée en septembre 2015 par Keolis. Les trams Citadis, acquis en 2005, font l'objet d'une révision accompagnée d'une rénovation de l'intérieur des rames. Enfin, les lignes de nuit, désormais baptisées HiBus, ont été dotées d'une identité visuelle propre et proposent 4 arrêts supplémentaires depuis octobre 2015.

Dans la continuité de l'habillage en œuvres d'art des bus et trams, la livrée 2016 dédiée à Gustave Doré a été dévoilée en novembre 2015. Par ailleurs, l'architecte Luc Schuiten a dessiné de façon inédite un tram, reflet d'une ville du futur alliant urbanisme et nature.

En matière de **responsabilité sociale**, le nombre d'effectifs salariés de la CTS a augmenté de 10 unités. Son budget dédié à la formation a augmenté de 2 M€. Le taux d'emploi d'effectif féminin est en augmentation (15% en 2015 contre 14,9% en 2014 et 13,7% en 2013). Afin de garantir l'égalité professionnelle, un contrat a été conclu avec une crèche interentreprises. L'emploi de personnes handicapées est en augmentation : 60 agents en 2015, contre 51 en 2014 et 48 en 2013.

Au niveau de la **responsabilité environnementale**, la CTS poursuit la formation des conducteurs à l'écoconduite et augmente la part de bus roulant au gaz naturel. Son indicateur d'efficacité énergétique est de 41,72g équivalent CO² par kilomètre, contre 42,02 en 2014 et 47,55 en 2011. La CTS était présente à une table ronde sur la mobilité durant la COP21, pour évoquer notamment la politique de tarification solidaire, le service Vélhop et l'application U'GO.

2. Bilan 2015 de la filiale CTBR du groupe CTS

La Compagnie des Transports du Bas-Rhin (CTBR) est filiale de la CTS à 61%. En 2015, la CTBR a enregistré 3,3 millions de déplacements sur son réseau interurbain en 2015, soit une hausse de 2,3% par rapport à 2014.

Les principales nouveautés des services proposés sont :

- L'ouverture au 1^{er} juillet 2015 d'une boutique en ligne, qui propose l'achat de titre de transports, une alerte mail en cas de perturbations et un contact avec le service clientèle. 1 300 comptes personnels ont été ouverts en deux mois et demi.
- L'ouverture d'une navette des neiges entre Strasbourg et le Champ du Feu en hiver, selon deux allers-retours quotidiens durant les vacances scolaires, ainsi que les mercredis et les week-ends le restant de l'année. 7000 déplacements ont été enregistrés, malgré un hiver clément.

3. Situation financière

Les dépenses de la CTS sont couvertes à hauteur de 40,6% par les **recettes clients**. Ce taux est **en hausse de 1,1 M€** par rapport à 2014. Il est supérieur de plus de 7% à la moyenne des réseaux de transports collectifs en site propre couvrant des bassins de population de plus de 250 000 habitants.

Cette recette compense la **baisse de la contribution de l'Eurométropole de 1 M€**, en raison notamment de la stabilisation de l'offre kilométrique.

Tout en préservant ses objectifs de qualité de service, la CTS veille donc à une **maîtrise des coûts de gestion** du réseau. Cette politique passe notamment par une diminution des moyens attribués à l'habillage des véhicules (-30% en 4 ans), via l'acquisition de bus permettant un adhésivage et des aménagements intérieurs moins onéreux. De même, une opération de grande révision des bus âgés de 10 ans a été lancée en janvier 2015, afin de prolonger leur durée de vie de 14 à 20 ans.

La **lutte contre la fraude** a permis d'assurer davantage de recettes. Si la fraude est encore évaluée à 9,2% en 2015 (représentant un manque à gagner de 4,5 M€), elle est néanmoins en net recul (-25% sur 6 ans). Ce taux fait de Strasbourg l'un des meilleurs réseaux français en la matière.

BILAN DE L'EXERCICE 2015 (en k€)

ACTIF	2015	2014	PASSIF	2015	2014
Immobilisations incorporelles	1 598	2 561	Capital	5 000	5 000
Immobilisations corporelles	444 378	408 185	Réserves	1 436	1 436
Immobilisations financières	3 518	3 405	Report à nouveau (perte)	-1 454	-2 060
Stocks et encours	9 358	8 927	Subventions d'investissement	107 739	111 272
Avances et acomptes versés	989	0	Provisions réglementées	18 573	20 992
Créances d'exploitation	23 804	29 287	Provisions pour risques et charges	31 399	28 131
Valeurs mobilières de placement	9 472	9 472	Dettes financières	304 962	276 717
Disponibilités	15 830	18 576	Dettes d'exploitation	36 367	34 019
Charges constatées d'avance	2 144	1 879	Dettes diverses	4 472	4 242
			Produits constatés d'avance	2 599	2 543
TOTAL GÉNÉRAL	511 092	482 292	TOTAL GÉNÉRAL	511 092	482 292

RESULTATS FINANCIERS

	2015	2014
Capital Social	5 000 000	5 000 000
Chiffre d'affaires net	74 407 650	74 049 940
Résultat d'exploitation	- 1 225 500	- 1 628 117
Résultat financier	540 917	794 483
Résultat courant avant impôt	- 684 583	- 833 633
Résultat exceptionnel	1 209 826	1 398 186
Impôt sur les bénéfices	- 81 899	- 64 476
Résultat net comptable	607 200	629 028

4. Perspectives

Outre la continuité des efforts en matière de qualité de service et de maîtrise des coûts, le projet phare de la CTS pour 2016-2017 est l'extension du Tram D (2,7 km) jusqu'à la gare de Kehl. La mise en service est prévue au printemps 2017, avant une extension jusqu'à la mairie de Kehl en 2018. Cette opération répond à un besoin important de la population transfrontalière et doit permettre d'améliorer la desserte de la zone portuaire et son cadre de vie. Il s'agit également d'un enjeu fort de report modal vers le transport collectif sur des trajets courts, d'autant que les prévisions de circulation sont à la hausse.