

C.T.S. : synthèse de l'activité 2018



PRESENTATION DE LA SOCIÉTÉ

1. Objet

La Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS), créée en 1878, est une société d'économie mixte depuis 1912. Son actionnaire majoritaire est l'Eurométropole de Strasbourg pour laquelle la CTS exerce, via un **contrat de concession**, l'exploitation des transports publics urbains et la maîtrise d'ouvrage du réseau de transports.

La CTS dépasse le seul rôle d'expert auprès de l'autorité organisatrice pour s'impliquer directement dans le développement du réseau de tram, le choix des technologies, la tarification, la construction, le financement et l'entretien des infrastructures. La CTS finance les investissements liés au contrat de concession, tandis que l'Eurométropole couvre la charge de renouvellement des biens et finance les extensions du tram.

Inscrite dans une démarche de développement durable, la CTS veille à son intégration dans l'offre globale de mobilité et à la réduction des consommations énergétiques. Par ailleurs, la CTS mène une politique en faveur d'un meilleur accès des transports pour les personnes à mobilité réduite (réseau de tramway et bus mis en accessibilité) et pour les personnes malvoyantes (nouvelles générations d'écrans d'information en station).

La CTS compte 142 000 abonnés et une fréquentation à hauteur de 124,8 millions de voyages sur l'année 2018, représentant 92,4 millions de déplacements.

Au vu de l'échéance du contrat de concession en 2020, la CTS s'est engagée dans un **contrat de performance** avec l'Eurométropole. L'atteinte des premiers objectifs d'économies et de performance de service ont conduit à engager une démarche de relation *in house*, transformant la CTS en société publique locale (SPL), en vue de son positionnement lors du prochain contrat de concession.

Le Département du Bas-Rhin est le deuxième actionnaire de la société en 2018, à hauteur de 26,31%. Ce positionnement historique est notamment dû à sa contribution aux extensions du réseau de tramway et à l'activité de la Compagnie des Transports du Bas-Rhin (CTBR). Cette filiale de la CTS intervient sur 24 lignes interurbaines, objet d'une délégation de service public du Département du Bas-Rhin jusqu'au 31 décembre 2016, avant transfert à la Région Grand Est. Outre des lignes régulières, la CTBR développe des lignes saisonnières et touristiques (Europa Park Rust, Mont Sainte-Odile/Champ du feu).

Après délibération de l'Eurométropole de Strasbourg du 29 juin 2018, la CTS fait l'objet d'un processus de transformation en Société Publique Locale (SPL), chargée de développer, maintenir et exploiter le réseau de transport public sur le territoire de l'Eurométropole. Afin de ne pas fragiliser cette évolution et, au vu des compétences se rapportant directement à cet objet social, un dialogue relatif aux modalités de **cession des parts** du Département s'est tenu en 2018, donnant lieu à un accord en 2019.

2. Actionnariat 2018

Eurométropole de Strasbourg	52,37%
Département du Bas-Rhin	26,31%
Transdev	12,5%
Caisse des dépôts et consignations	4,16%
Electricité de Strasbourg	1,57%
Ville de Strasbourg	0,76%
Autres actionnaires privés	2,33%

3. Effectifs en 2018

La CTS compte 1 533 personnes salariées au 31 décembre 2018 (-0,4% par rapport à 2017) et 1 677 salariés au niveau du groupe, dont les deux tiers sont agents de conduite.

4. Conseil d'Administration au 31 décembre 2018

PRÉSIDENT

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

VICE-PRÉSIDENTS

M. Sébastien ZAEGEL, Conseiller Départemental du Bas-Rhin et maire de Geispolsheim
M. Pierre PERRIN, Conseiller eurométropolitain et maire de Souffelweyersheim

ADMINISTRATEURS REPRÉSENTANT LE 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. Robert HERRMANN, Président de l'Eurométropole et Adjoint au Maire de Strasbourg
M. Roland RIES, Maire de Strasbourg et 1^{er} Vice-Président de l'Eurométropole
Marie-Dominique DREYSSE, Conseillère eurométropolitaine et adjointe au maire de Strasbourg
Mme Fabienne KELLER, Conseillère eurométropolitaine et Sénatrice du Bas-Rhin
Mme Anne-Pernelle RICHARDOT, Conseillère eurométropolitaine et Adjointe au Maire de Strasbourg

ADMINISTRATEURS REPRÉSENTANT LES AUTRES ACTIONNAIRES

M. Laurent GELHAYE, directeur régional de TRANSDEV
Mme Laurence DEHAN, Directrice régionale de la Caisse des Dépôts et Consignations

DIRECTEUR GÉNÉRAL

M. Jean-Philippe LALLY

DELEGATION DU COMITÉ D'ENTREPRISE AU CONSEIL D'ADMINISTRATION

M. André ETTER

CENSEURS

M. Harald KRAPP, adjoint au maire de Kehl
M. Alain JUND, vice-président de l'Eurométropole
M. Frédéric BAVEREZ, directeur exécutif groupe France Keolis

BILAN DES ACTIVITÉS 2018

1. Bilan annuel du service CTS et des activités

Après l'extension des lignes de tramway A et E en 2016, l'offre proposée en 2018 comprend un nouveau prolongement de la ligne D jusqu'à la mairie de Kehl mis en service en novembre, ajoutant deux nouvelles stations à la première extension de 2017. Les effets positifs ont été ressentis dès 2018, la fréquentation moyenne de cette ligne passant à 76 000 voyageurs quotidiens (37% de plus qu'en 2015). L'offre a également évolué en 2018 du fait d'une dynamisation du réseau bus, en particulier pour le quadrant nord de l'agglomération. **L'offre globale de transports augmente ainsi de 2,7%** entre 2017 et 2018. Fin 2018, le réseau tram et BHNS de la CTS représente 50,8 kilomètres d'infrastructures, 72,9 kilomètres de lignes commerciales et 7 lignes maillées, ce qui en fait un réseau unique en France.

La **fréquentation** du service progresse de 4,2% entre 2017 et 2018, avec 124,8 millions de voyages enregistrés sur l'année. Par rapport aux réseaux français de même taille, la CTS affiche des ratios très compétitifs avec près de 255 voyages par an et par habitant sur le territoire de l'Eurométropole et plus de 142 000 abonnés (+3,2% par rapport à 2017), facilités par une tarification solidaire en fonction des ressources des ménages. Les recettes issues de la participation des abonnés et des voyageurs occasionnels couvrent **47,1% des dépenses de fonctionnement du réseau** (46,4% en 2017), contre 37,8% en moyenne pour les réseaux de transports en commun en site propre des agglomérations de plus de 250 000 habitants.

Pour garantir son avenir en vue notamment de l'échéance du contrat de concession, la CTS a poursuivi ses efforts de **qualité de service et de compétitivité**, en vertu des objectifs du **contrat de performance** signé en 2017 avec l'Eurométropole. Au terme de ce contrat, la contribution versée par l'EMS doit être réduite de 6 millions d'euros en année pleine, dont 5 millions liés à l'organisation de l'entreprise, dans le respect des objectifs de qualité de service. Le million restant sera le résultat de la politique d'aménagement de voirie de l'Eurométropole pour augmenter de 0,5 km/h la vitesse commerciale moyenne du réseau. Le plan d'amélioration interne à la CTS porte notamment sur la sous-traitance d'exploitation, la lutte contre la fraude, l'organisation du travail de la maintenance et la politique sociale. L'action menée au niveau de ces quatre leviers de productivité a permis d'atteindre une économie de plus de 3 millions d'euros en 2018 sur les 5 visés d'ici 2020.

Au regard de cette trajectoire satisfaisante, l'Eurométropole s'est engagée en 2018 dans une **relation « in house »** avec la CTS dans la perspective du renouvellement du contrat de concession au 1^{er} janvier 2021, en confiant l'exploitation du réseau à la CTS, impliquant une transformation de l'entreprise en **Société Publique Locale (SPL)**. La CTS se positionne ainsi comme un opérateur de premier plan au niveau technique, commercial et financier parmi les grands réseaux urbains.

Plusieurs **projets et travaux** ont été menés au cours de l'année 2018, en plus de la mise en service du prolongement de la ligne D. Les travaux d'extension de la ligne E vers le cœur de la Robertsau se sont poursuivis en vue d'une mise en service en 2019 de 1,7 km d'infrastructure supplémentaire engazonnée (trois nouvelles stations). Le prolongement de la ligne F vers Koenigshoffen (1,7 km), dont une partie sera dédiée à une plateforme mixte où circuleront également les BHNS de la ligne G, a démarré en 2018 en vue d'une ouverture commerciale à l'été 2020.

Des **opérations d'entretien** et de renouvellement des voies ferrées de tramway ont été menées, conformément au plan pluriannuel de modernisation du réseau, nécessitant des travaux lourds réalisés pendant l'été sur les lignes A, D et B.

Au niveau du **matériel roulant**, 9 rames Citadis nouvelle génération supplémentaires ont été réceptionnées en 2018 parmi les 22 attendues, interopérables sur l'ensemble du réseau et homologués pour circuler sur territoire allemand. Cette commande permet d'absorber la hausse de fréquentation, de renouveler une partie des rames et de répondre aux projets d'extension. Conformément au plan de maintenance, 41 rames Citadis font l'objet d'une grande révision jusqu'en 2020, 10 ayant été effectuées 2018. Par ailleurs, les marchés de prestation ont été lancés en 2018 pour une campagne de grandes révisions de 27 Eurotram phase II et 13 Eurotram phase I, acquis entre 1994 et 2000. Enfin, 10 rames Eurotram phase I ont été démantelées après récupération et tri de pièces. Au niveau du matériel de bus, la commande de 7 bus articulés à plancher surbaissé a été réceptionnée début 2018 et le programme de révision pour allonger la durée de vie du parc actuel s'est poursuivi auprès de 13 véhicules.

Le **service commercial** poursuit sa logique d'amélioration constante. Lancée fin 2017, la modernisation du système de billettique a abouti à la généralisation du « sans contact » via le billet sans contact rechargeable, complétant les cartes Badgeo Multi et Solo ainsi que l'application CTS sur téléphone. Cette numérisation a nécessité une transformation progressive des valideurs et distributeurs de titres et un développement des points relais CTS. Une augmentation de la part du rechargement a bien été observée courant 2018.

Les améliorations ont également porté sur le **réseau de bus**. Testée depuis avril 2017, la ligne structurante **L1**, reliant Lingolsheim à la Robertsau, a confirmé sa plus-value pour les usagers en raison des voies dédiées, priorités aux feux, bornes d'information voyageurs et distributeurs de titres aux arrêts, ainsi que de l'augmentation de l'amplitude horaire jusqu'à 0h30. Dans cette dynamique, deux autres lignes de bus sont montées en gamme en 2018 pour devenir des **lignes structurantes** : la **L3**, entre Hoenheim gare et les Halles, et la **L6** entre le pont Phario et Hoenheim gare/Vendenheim gare. Par ailleurs, le réseau de bus reliant 15 communes du **quadrant Nord de l'Eurométropole** au centre de Strasbourg et aux zones d'activité a été enrichi, favorisant l'intermodalité avec les TER et couplé à un système de transport à la demande Flex'hop. La modification de la ligne 71 et les nouvelles lignes 41, 60, 73, 74, 75 et 76 assurent des liaisons entre ces communes et différents quartiers de Strasbourg. Une communication personnalisée a été déployée auprès des habitants concernés. Par ailleurs, l'application mobile CTS, destinée à faciliter la mobilité des voyageurs, a été téléchargée 90 000 fois depuis son lancement en novembre 2017. Enfin, la revalorisation tarifaire 2018 n'a concerné que les titres occasionnels (1,80€ pour un aller simple soit +0,10€). Les tarifs des rechargements de titres sur billet sans contact et des abonnements sont restés inchangés.

Au niveau de sa **politique de développement durable**, la CTS a poursuivi ses efforts de formation à l'écoconduite, d'augmentation de la part de bus roulant au gaz naturel, d'action en faveur de la biodiversité en ville. Après l'expérimentation de 5 bus 100% électriques de différents constructeurs en 2017, l'essai d'un modèle de l'opérateur Irizar a été réalisé début 2018 sur la ligne 10 dans des conditions réelles, permettant de mesurer les capacités d'exploitation. Suite à ces 6 essais, les procédures en vue de l'attribution de deux accords-cadres ont été lancées en 2018, concernant la fourniture de 20 autobus standards électriques et 12 BHNS 100% électriques. En complément, des navettes modulables 100% électriques du constructeur Lohr ont été testées sur la ligne 10, dont les caractéristiques visent à répondre aux fluctuations de fréquentation.

En matière de **responsabilité sociale**, l'accord sur les négociations annuelles obligatoires de 2017 étant également applicable en 2018, l'accord de 2018 n'a porté que sur les primes, déroulements de carrière et conditions de travail. Un accord visant à optimiser le fonctionnement des services techniques a également été signé. L'effort global de formation continue s'est poursuivi (3,4% de la masse salariale consacrée), 47 salariés ont été recrutés en CDI en 2018 et 14 nouveaux contrats d'alternance ont été conclus. Le taux d'accidents de travail est resté stable à 2,43% en moyenne, le taux d'inaptitude a poursuivi sa baisse (5,3 ETP en 2018) mais le taux d'absentéisme global a atteint 6,33%, contre 5,6% en 2017 et 6,2% en 2016. Un nouvel accord pour l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes a été signé le 31 janvier 2018, alors que le taux d'emploi d'effectif féminin a légèrement augmenté pour atteindre 17,1% au total et 10,7% de conductrices. La participation de l'entreprise aux modes d'accueil à la petite enfance s'est maintenue avec 15 places réservées et un budget annuel de 90 000€. Enfin, l'emploi de personnes en situation de handicap est passé de 73 à 80 agents.

Des **partenariats culturels** ont été menés : édition du livre « CTS – l'art du mouvement depuis 140 ans » de Philippe Wendling, « tram C Comme Culture » animé par des organisations culturelles riveraines, œuvres urbaines sur le patrimoine de la CTS, projection sur le pont Beatus Rhenanus pour la journée internationale de la lumière, habillage d'une rame de tramway par le collectif de street-artistes de Brooklyn FAILE.

2. Bilan annuel des autres sociétés du groupe CTS

Filiale de la CTS à 61%, la **CTBR** est chargée de l'exploitation des 24 lignes interurbaines dans le Bas-Rhin et de 2 lignes touristiques. En 2018, elle évolue à effectif constant avec 127 salariés, dont 104 conducteurs, et enregistre une légère baisse de fréquentation annuelle de 0,1%. Suite au transfert de la compétence des transports interurbains à la Région Grand Est le 1^{er} janvier 2017, le Département du Bas-Rhin reste en interaction avec la CTBR pour le développement de navettes touristiques (navette des neiges, Mont Sainte-Odile, Europapark). Le Département est également partie prenante des projets de transports sur le réseau routier départemental, tel que le transport en site propre ouest strasbourgeois (TSPO).

Filiale de la CTS à 70%, **Strasbourg Mobilités** a pour mission de développer les mobilités douces et complémentaires au transport public urbain, notamment le vélo. La société gère ainsi le parc Vélhop, enrichi de vélos à assistance électrique et de vélos cargo, et permet de développer des solutions multimodales de mobilité urbaine avec 6 autres membres, ce qui a notamment conduit à la mise en place du Pass Mobilité.

3. Situation financière 2018

Le chiffre d'affaires, qui couvre une large partie des dépenses de la CTS, progresse de 5,8 M€, soit de 7,3% par rapport à 2017, incluant les compensations au tarif et sur les titres sociaux et familiaux. Les **recettes urbaines** encaissées directement auprès des clients sont en hausse de 4,7%, soit 2,5 millions d'euros de recettes supplémentaires, dues à la hausse de fréquentation de 4,2% et l'augmentation des tarifs de 1,61% depuis le 1^{er} juillet 2017 et de 0,96% au 1^{er} juillet 2018. L'ensemble des recettes couvre désormais 47,1% des dépenses de fonctionnement des réseaux (46,4% en 2017).

Etroitement liée aux impacts de l'évolution de l'offre de transports (+2,7%) et à l'indexation des prix kilométriques, mais aussi aux effets de l'évolution du trafic, des recettes et du contrat de performance, la contribution de l'Eurométropole de Strasbourg au financement de l'exploitation s'élève à 67,3 M€ en 2018, en hausse de 1,8 M€ par rapport à 2017, soit + 2,7%, ce qui reste inférieur aux prévisions budgétaires.

Le résultat d'exploitation est de - 476 K€ en 2018, contre - 318K€ en 2017, les charges d'exploitation ayant augmenté légèrement plus (+3,4%) que les produits (+3,3%).

Le résultat exceptionnel s'établit à - 1 738 K€, incluant une charge nette liée aux amortissements dérogatoires de 1,6 M€, contre un produit net de 0,6 M€, impact consécutif à la réception des nouvelles rames Citadis 2. Par conséquent, le **résultat net** se traduit par une perte nette comptable de 969 K€, contre 363 K€ en 2017.

Le taux de fraude est évalué à 11% en 2018, contre 10,7% en 2017 et 9,7% en 2016. Bien que la CTS se situe parmi les meilleurs réseaux français en la matière, compte tenu de cette évolution, une **lutte plus efficace contre la fraude** a été lancée (augmentation de 33% des équipes de contrôle et meilleure amplitude horaire).

RESULTATS FINANCIERS DE L'EXERCICE 2018

	2018	2017	2016	2015
Capital Social	5 000 000	5 000 000	5 000 000	5 000 000
Chiffre d'affaires net	86 330 628	80 486 755	76 073 744	74 407 647
Résultat d'exploitation	- 476 400	- 318 060	- 409 685	- 1 225 500
Résultat financier	1 173 694	259 515	393 897	540 917
Résultat courant avant impôt	697 294	- 58 545	- 15 788	- 684 583
Résultat exceptionnel	- 1 737 904	- 372 473	323 880	1 209 826
Impôt sur les bénéfices	- 71 723	- 68 224	- 73 600	- 81 899
Résultat net comptable	- 968 886	- 362 794	381 693	607 142

4. Perspectives

La **transformation de la CTS en Société Publique Locale (SPL)** est prévue en 2019, en parallèle de la négociation d'un nouveau contrat de délégation de service public applicable à compter du 1^{er} janvier 2021. Les uniques actionnaires prévus sont l'Eurométropole de Strasbourg, à hauteur de 80% du capital, et la Région Grand Est à hauteur de 20%. Afin de sécuriser ce processus, évitant une liquidation et permettant de bénéficier d'une valorisation des actions, le Département du Bas-Rhin s'est engagé dans une cession de ses parts. Une possibilité d'entrée ultérieure au capital de la société est laissée ouverte en fonction de l'évolution légale des compétences de la collectivité.

L'année 2019 verra par ailleurs l'application en année pleine de l'ensemble des actions liées au **contrat de performance** destiné à réaliser 5 millions d'euros d'économie.

Les travaux d'extension de la ligne de tram E vers la Robertsau s'achèvent en 2019, ceux de la ligne F vers Koenigshoffen se poursuivent, portant l'**offre kilométrique de tram** à 6 398 milliers de kilomètres fin 2019, en augmentation de 2,4% par rapport à 2018.

La nouvelle **ligne H de bus à haut niveau de service**, équipée de véhicules électriques à la configuration proche d'un tram, permettra de relier la gare aux institutions européennes. 12 véhicules électriques seront également déployés sur la ligne 10. L'offre kilométrique bus réalisée en propre devrait baisser de 4,3% en raison de l'augmentation de l'offre de lignes sous-traitées (+14,8% pour atteindre 3 210 milliers de kilomètre), de la création de lignes structurantes et de l'augmentation de l'offre tram.

Ces évolutions porteront l'**offre globale** de la CTS à 18 370 milliers de kilomètres, soit une augmentation de 0,9%. La prévision du trafic initialement estimé à 91,6 millions de déplacements devrait dépasser ces prévisions.