

# COMITE D'ENTREPRISE TRANSPOLE

## Procès verbal de la Réunion du 12 Octobre 2009

### Présents.

**DIRECTION :** Thieffry - Schmidt

**TITULAIRES :** Fontaine – Trinel P - Légier - Farina – Lefebvre - Michaux - Duquenoy  
Morin - Ghilain – Boittelle - Nacer - Potrich– Dereumaux .

**SUPPLEANTS :** Selingue - Grzegorzewski – Decottignies - Carette – Leroy M -  
Bernard M – Cordonnier – De Gouveia – Level X .

### REPRESENTANTS .

**SYNDICAUX :** Fo Pannier M .

.

### Absents, excusés.

**TITULAIRES :** Juncker - Trapani

**SUPPLEANTS:** Lesaffre – Thorez – Losfeld - Truwant – Leroy M - Terzan –  
De Meyer.

### REPRESENTANTS

**SYNDICAUX :** Cgt Farhi – Cgc Mullem – Cfdt Lemaire - Sud Level D

- **Adoption des Pv du 24/02/09 et du 25/08/09.**

Selon M. Boittelle le Pv du 24.02.2009 doit être adopté par le Comité d'entreprise dans sa constitution d'avant les élections.

Mme Thieffry : il faut considérer le C.E. comme entité morale, même s'il y a eu renouvellement. L'inspection du travail a été consultée sur ce point et ne fait pas obstacle à l'adoption par le C.E. actuel. Peuvent voter les membres actuels qui étaient également membre du CE le 24/02/2009.

Le Pv du 24.02.2009 est mis aux voix : il est adopté par 8 voix favorables, 6 contre et 1 abstention.

Concernant le pv du 25.08.2009, M. Boittelle observe que ce pv a été diffusé avant même son adoption.

M. Michaux : la diffusion se fait sous réserves de corrections éventuelles.

Le Pv du 25.08.2009 est mis aux voix : il est adopté par 8 voix favorables, 6 contre et 1 abstention.

## **Présentation de l'analyse sur la situation de l'entreprise. M. Pin, intervenant Secafi.**

Transpole devait réaliser en 2008 l'avant dernière année du contrat de délégation de service public qui la lie à LMCU (Lille Métropole Communauté Urbaine).

Cependant, pour des raisons de report d'élections municipales, le contrat a été prorogé d'un an, le temps à l'Autorité Délégante de réaliser une enquête publique aboutissant à la définition d'axes prioritaires repris dans le prochain contrat de délégation.

A l'approche du terme du contrat en cours, les indicateurs de performance étaient plutôt au beau fixe au cours des quelques années précédentes : amélioration de l'offre, croissance de la fréquentation, diminution des pénalités, ...

L'analyse des données de l'année 2008 permettra de mesurer si cette tendance perdure.

### **Croissance de l'activité.**

La production kilométrique a été particulièrement renforcée en 2008 (+11,3%), bénéficiant principalement de la mise en oeuvre du plan de développement du bus :

L'augmentation de près de 2,7 millions de kilomètres produits par les bus résulte principalement de la mise en oeuvre des phases 3 et 4 du plan bus. Ces extensions bénéficient tant aux lignes internes (en progression de 14,5%) qu'aux sous-traitants (+26,5%, notamment concernés par la Liane) ;

Le métro a connu une poursuite de l'extension de son offre (+5% soit 0,6 millions de kilomètres supplémentaires) pour en limiter l'engorgement dans les périodes de pointe ;

La progression de l'offre tramway, non encore en saturation, reste en retrait de celle des autres modes.

La fréquentation répond partiellement à cette forte croissance de l'offre : le nombre de voyages retrouve une forte progression (+6,7% après une année 2007 en demi-teinte à +2,7%). Ce score permet d'accroître encore l'avance par rapport aux objectifs contractuels et de dépasser l'objectif fixé au budget (140 millions).

La productivité du réseau (V/K) est un peu réduite par l'impact, jugé temporaire, du déploiement de l'offre bus.

Les recettes réalisées, de 85,4 M€, progressent de 5,4% par rapport à l'année précédente, bénéficiant de la croissance de fréquentation. Le tarif moyen baisse légèrement, de l'ordre de 1,1%, après l'augmentation observée l'année précédente (impact de la hausse tarifaire de septembre 2006). Les recettes atteignent ainsi un score très largement supérieur à l'objectif contractuel (77,8 M€) et même budgétaire (84,4M€). On observe la poursuite d'une diminution de la part relative des compensations tarifaires (27,5% des recettes de trafic, contre 28,8% l'année précédente). La croissance des recettes payées par le client est ainsi plus importante.

- M.Trinel observe que les paramètres économiques favorables auraient du induire une meilleure redistribution à l'occasion de la négociation salariale.

### **Dégradation des indicateurs Sécurité.**

L'année 2008 est marquée par une recrudescence des délits et infractions observés sur le réseau. Cette dégradation est intervenue à partir de l'été 2008 et semble conforme à la

tendance observée nationalement, sur fonds de crise économique puis sociale, marquée par des mouvements sociaux et une crispation générale.

La Direction précise que dans ce contexte la dramatisation des incidents a pu contribuer à un niveau de tensions importantes. La forte médiatisation de ces incidents peut également avoir participé à un effet « boule de neige ».

Les indicateurs synthétiques repris dans le rapport annuel à l'Autorité Organisatrice constatent une croissance des atteintes aux voyageurs (+14%), aux agents (+12%) et aux biens (+7%). Les arrêts de travail en résultant ont également augmenté.

Ces évolutions se traduisent par une multiplication des arrêts de travail liés aux agressions (+48% en nombre d'AT) et des journées de travail perdues (+79% pour les personnels internes et x5 pour les agents externes).

Les plans d'action mis en place pour tenter de réduire ces incidents portent sur l'équipement radio des bus, une augmentation des effectifs de contrôle (principalement chez les sous-traitants), une amélioration des modes opératoires des équipes de sûreté, à la fois sur le plan de la prévention, dans les procédures de déviation de service et dans la communication avec les services de police.

Une amélioration des indicateurs serait sensible sur le début d'année 2009. (source F.X. Castelain).

M.Lefebvre : le facteur sécurisation lié à la mise en place de la vidéo est moins fort qu'espéré. Le port de la cagoule se développe pour y échapper et le problème reste entier.

M. Trinel : la recherche de nouvelles recettes au travers de la pression accentuée sur les fraudeurs est un facteur d'accroissement des agressions et la baisse des effectifs sur le terrain est inexplicable dans ce contexte. Une offre kilométrique augmentée de + 11 % induit plus de services en ligne, donc plus de difficultés et plus d'appels à l'aide.

M. Dantant : les effectifs de contrôle ont été renforcés. Certaines embauches à la DCSE ont été anticipées fin 2007 pour mettre les moyens en phase avec l'extension du réseau en 2008.

M. Trinel : il reste la question de l'emploi du personnel à la DCSE. Par exemple, les intérimaires voués à la dissuasion sont là plus pour amener des recettes que pour la sécurisation. Il manque un plan général axé sur la sécurité des personnels et des voyageurs, car le taux de fréquence et de gravité des agressions est en hausse.

M. Trinel : d'où vient l'écart constaté page 50 sur les frais de personnel ?

M. Dantant : les pénalités ou aides viennent en déduction.

Mme Thieffry: un complément d'information peut être recherché. M. Castelain développera ce point à l'ordre du jour d'une réunion prochaine.

### **Chiffre d'affaires et subvention forfaitaire en hausse.**

Les recettes de trafic, directement payées par les usagers, croissent de 5,6%, impactées par l'augmentation de la fréquentation (+6,6%), la légère baisse du prix moyen (-1,1%) et une diminution du taux de fraude apparent (2,3% contre 3,2% l'année précédente).

La part des compensations tarifaires continue de se restreindre (diminution des titres gratuits, sociaux et du nombre de coupons scolaires), donnant une part plus importante des recettes payés par les usagers.

Retraîtée du rattrapage de la taxe sur les salaires pour les années 2004 à 2006 qui avait impacté les comptes en 2007, la progression de la SFE dépasse les 13%, poursuivant une croissance forte depuis le début du contrat en cours.

Cette croissance était probablement prévue lors de la construction du contrat. Elle accompagne inévitablement le développement du réseau et est une conséquence de son succès. Elle n'est pas isolée et reflète des situations observées sur l'ensemble des réseaux de transport urbains des métropoles françaises. Elle intègre également l'indexation des prix sur la SFE et sur les recettes contractuelles (du fait des faibles augmentations de tarif, l'écart entre le coefficient indiciaire et l'évolution du tarif moyen des tickets est important).

Elle pose cependant nécessairement la question des moyens dont l'Autorité Organisatrice dispose, des arbitrages qu'elle fera dans les années à venir pour accompagner les nouvelles expansions du réseau et

l'enrichissement de son offre de transport, dans un cadre financier dont on sait qu'il comporte des limites (plafonnement du versement transport) et des incertitudes (disparition de la taxe professionnelle).

Il sera important d'observer quelles orientations l'Autorité Organisatrice prendra dans le cahier des charges de l'appel d'offre en cours en matière d'encadrement des coûts, ces dispositions influant nécessairement sur la vie de l'entreprise dans le prochain contrat.

M.Trinel : explications sur l'écart entre les chiffres donnés au C.E. et le rapport SECAFI concernant le chiffre d'affaires ?

M.Dantant : il existe une différence entre chiffres comptables et données fiscales du conseil d'administration.

### **Dégradation des décomptes de pénalités.**

Les décomptes de pénalités rectifiés (après la procédure de contestation) font état d'une augmentation par rapport à l'année précédente. La pénalité trimestrielle moyenne s'est élevée à 757 k€ contre 660 k€ en 2007.

Cette tendance va à l'encontre des diminutions observées au cours des années précédentes.

L'enregistrement des charges reflète correctement ce phénomène. Rappelons que l'arrêté des comptes se base nécessairement sur des informations provisoires, ce qui donne lieu à des régularisations sur les années suivantes. Dans les comptes 2008, les provisions enregistrées nous semblent inférieures d'environ 490 k€ aux décomptes définitifs reçus.

La plus grande partie des pénalités de l'année (56%) provient de défauts de ponctualité des bus (urbains et sous-traités).

On continue cependant d'observer une amélioration sur ce poste, en particulier au niveau des bus sous - traités qui ont fait l'objet de plans d'action depuis plusieurs années. A l'inverse, des dégradations très sensibles sont observées sur les aspects d'infractions et de propreté touchant les arrêts, abris, quais de métro et véhicules.

- M. Morin, M. Duquenoy : dans le décompte de pénalités, le montant des pénalités répercutées sur les prestataires et sous traitants n'apparaît pas.

- M. Dantant : on le retrouve dans la diminution des charges.

## **Résultats et SEP.**

Pour la 5ème année consécutive (c'est-à-dire chaque année depuis l'application du contrat de délégation en cours hormis en 2003, dernière année de déficit fiscal), la SEP (Société en Participation) a pour effet de réduire significativement (de 92% cette année) le résultat net de Transpole.

La SEP frappe ainsi également le calcul de la participation légale de l'entreprise. Selon le calcul établi par la Direction, celle-ci a été réduite de 79% en 2008 et l'écart de participation cumulé sur les 5 années atteint désormais 1,3 M€, soit environ 650 € par salarié.

Jusqu'à présent, aucune mesure compensatoire n'a été mise en oeuvre permettant de compenser cet impact sur les revenus des salariés.

Depuis plusieurs années, nous suggérons la conclusion d'un accord d'intéressement incluant la participation légale. Les négociations n'ont cependant pas abouti et sont actuellement gelées. La Direction souhaitant inclure dans cet accord des éléments portant sur la qualité mesurée par l'AO, les négociations ne pourront reprendre que lorsque le prochain contrat de DSP sera connu. Ainsi, dans le meilleur des cas, ce problème ne semble pouvoir être traité avant 2011.

Mme Thieffry : chaque année, lors des NAO, le produit de la Sep non reversé est inclus dans les augmentations de salaire en compensation sous forme de prime.

M.Trinel : personne n'est contre l'accord d'intéressement mais il ne peut aboutir compte tenu des items irréalisables et inacceptables. Ainsi même avec des résultats favorables, la part redistribuée est négligeable et loin d'un juste retour aux salariés.

## **Effectifs, intérim et heures supplémentaires**

L'effectif interne de l'entreprise a augmenté d'environ 4,7% (ETP moyen).

À cet effectif s'ajoute les cadres sous contrat Kéolis, dont le nombre a augmenté de 17% (passant de 65 à 76).

Cette progression de 4,9% de l'effectif (y compris cadres Kéolis) est assez nettement inférieure à celle de la production kilométrique (+11,3% pour mémoire). En particulier, les recrutements de conducteurs de bus n'ont pas pu être réalisés en nombre suffisant pour faire face au déploiement du plan 100 bus (l'effectif interne de l'exploitation bus progresse de 11% pour une augmentation de la production kilométrique de 14,5%).

L'année est marquée par un recours accru à l'intérim(44 ETP soit + 56%) et une utilisation massive des heures supplémentaires, correspondant à l'équivalent d'un effectif de 60 ETP.

L'intérim a principalement été fortement renforcé dans les services DCSE (14 ETP contre 2 l'année précédente) et Action commerciale (12 contre 6). On notera également le renforcement de l'effectif cadres (en tenant compte des cadres Kéolis).

Enfin, l'année 2008 marque une recrudescence de l'accidentéisme, mesuré à travers le nombre d'accidents du travail (+30%), le taux de fréquence des AT (qui passe de 40 à 51) et le taux de gravité (de 1,5 à 2,2).

### **Résultats économiques.**

Les comptes 2007 avaient été perturbés par le rappel de taxe sur les salaires (11,5 M€ pour les années 2004 à 2006), touchant à la fois les charges (impôts et taxes) et le chiffre d'affaires (SFE).

La progression réelle du chiffre d'affaires est ainsi plus importante qu'elle n'apparaît ci-dessus (nous l'avons estimée précédemment à 10%).

Une part importante de l'augmentation de l'offre kilométrique étant affectée aux affrétés, la charge de sous-traitance augmente de 25% en 2008 (passant de 17,4 M€ à 21,9 M€).

La forte progression du coût de l'énergie affecte les consommations directes.

Globalement, le même taux de croissance de 10% impacte la valeur ajoutée, ainsi que les frais de personnel, ce qui se traduit par une tendance similaire du résultat économique brut.

Les charges calculées sont impactées par des provisions pour grosses réparations sur le métro et le tramway imposées par la législation comptable, mais qui n'ont pas de compensation dans la SFE (car ces réparations seront réalisées après le terme du contrat en cours). Le résultat d'exploitation est ainsi réduit d'un montant de 2,3 M€ (après 2,1 M€ en 2007).

A la suite d'un contrôle URSSAF, une charge de 466 K€ et une provision de 1 M€ ont également été enregistrées.

Enfin, par application de la clause de retour à meilleure fortune, l'abandon de créance accordé par Kéolis en 1998 pour un montant de 582 k€, devra être remboursé et fait l'objet d'une provision en ce sens.

Hormis l'impact des éléments non directement liés à son exploitation, les performances économiques de Transpole continuent de progresser.

### **A l'approche de la fin du contrat, Transpole retrouve un équilibre Financier**

La structure financière de Transpole poursuit son évolution, en grande partie dictée par les termes du contrat de délégation :

Les actifs immobilisés enregistrent les investissements contractuels (14,7 M€ en 2008) pour atteindre un total brut cumulé de 78,5 M€. En tenant compte des quelques investissements non contractuels et de l'application des plans d'amortissement de ces biens, les immobilisations nettes atteignent 58,5 M€ en fin 2008.

Les fonds propres se reconstituent au rythme des résultats nets laissés dans les comptes de Transpole.

Ceux de 2008 (143 k€) finissent d'apurer le report à nouveau négatif (46 k€) provenant des pertes importantes générées en 2002 lors de la sortie du précédent contrat.

La Ressource en fonds de roulement augmente à nouveau fortement (+16,3 M€) en fin d'année 2008 par rapport à l'année précédente.

Cette amélioration résulte principalement du remboursement par le SMT des taxes sur les salaires, provisionnées en 2007 pour les années 2004 à 2007 à hauteur de 15,4 M€

L'endettement net, en forte progression jusque 2006, connaît pour la seconde année consécutive une forte diminution en 2008 (- 7,7 M€ après - 15, 8M€ l'année précédente).

Cette situation de quasi équilibre financier traduit le fait que les ressources de trésorerie à court terme procurées par l'exploitation du réseau (52,8M€ au 31/12/2009) compensent l'endettement à moyen/long terme réalisé envers le Groupe (53,2M€ à la même date) pour financer les investissements contractuels.

## Conclusion

Alors que le contrat de délégation a été prolongé d'un an, la gestion du réseau continue de montrer des signes d'amélioration :

Portée par une offre largement renforcée dans sa partie bus, la fréquentation continue de progresser à un bon rythme et génère un accroissement des recettes qui dépasse largement les objectifs contractuels.

Les comptes de l'année 2008 indiquent cependant certaines zones de faiblesse de cette exploitation :

Les pénalités ont repris une tendance inflationniste, indiquant peut-être que les améliorations continues réalisées depuis le début du contrat atteignent une certaine limite.

Les indicateurs de sécurité marquent un retour à une dégradation, reflet pour partie d'une conjoncture nationale plus difficile, mais rappelant que dans ce domaine les efforts doivent être constamment maintenus.

Sur le plan économique, la rentabilité attendue pour le délégataire est bien au rendez-vous.

Par contre, le coût d'exploitation est de plus en plus important pour l'autorité organisatrice. Dans ce cadre, il sera très important de suivre au plus près la procédure de renouvellement du contrat, démarrée en juillet dernier, pour prendre en compte les évolutions qui seront retenues par rapport au contrat actuel, et anticiper leurs impacts sociaux et économiques.

Enfin, si les indicateurs économiques sont conformes aux attentes du délégataire, la période récente a connu une recrudescence de l'insatisfaction des conducteurs, notamment face au retard d'embauche et à la montée de l'insécurité. Le retour à un climat social serein nécessite que cette situation soit prise en compte dans la gestion quotidienne du réseau et dans la construction du prochain contrat de délégation.