

ETABLISSEMENT PUBLIC INDUSTRIEL ET COMMERCIAL

EPIC Péricoum'

RAPPORT DU DIRECTEUR GENERAL SUR L'EXECUTION DU BUDGET ET DE L'ACTIVITE

EXERCICE 2024

SOMMAIRE

I	Préambule.....	3
II	Situation financière.....	5
II.1	Compte de résultat synthétique	5
II.2	Investissements réalisés et investissements prévus.....	11
II.2.1	Investissements et travaux réalisés en 2024	11
II.2.2	Investissements et travaux prévus (à ce jour) en 2025	12
III	Analyse de l’activité des mobilités de l’EPIC au titre l’année 2024.....	12
III.1	Fréquentation / recettes commerciales	12
III.2	Ratios de coûts et de productivité	18
IV	Autres informations spécifiques aux missions de l’EPIC Périmouv’	19
IV.1	Contrôle qualité de service	19
IV.2	Les transports scolaires.....	21
IV.3	Entretien des P+R et autres lieux dédiés aux mobilités.....	23
IV.4	Ingénierie mobilité	23
IV.5	Suivi des réclamations	24
IV.6	Suivi de l’accidentologie.....	25
IV.7	Nombre de contrôle usagers bus.....	25
IV.8	Prud’homme	26
IV.9	Grèves	27
IV.10	Les émissions des gaz à effet de serre	27
IV.11	Les lignes de covoiturage	27
IV.12	L’autopartage	28
V	Bilan des principales activités 2024	28
VI	Perspectives 2025.....	29

I Préambule

Conformément à la délibération DD28-2024 en date du 9 octobre 2024, l'EPIC Périmouv' a fait le choix de passer au Compte Financier Unique (CFU) en lieu et place du compte administratif d'une part et du compte de gestion d'autre part.

Pour rappel, l'expérimentation du compte financier unique (CFU) ouverte par l'article 242 de la loi de finances pour 2019 sur la période 2020-2023 a donné lieu à un bilan remis par le Gouvernement au Parlement. Sur la base des constats positifs et des propositions formulées, l'article 205 de la loi n° 2023-1322 du 29 décembre 2023 de finances pour 2024 généralise le CFU au plus tard pour les comptes de l'exercice budgétaire 2026.

De manière très pratique, le CFU se substitue au compte administratif ainsi qu'au compte de gestion, par dérogation aux dispositions régissant ces documents.

Le Compte Financier Unique reprend dans son format et sa présentation les éléments essentiels du compte administratif et supprime l'édition du compte de gestion. La présentation d'un document unique aux administrateurs / élus permet ainsi de simplifier et de faciliter la lecture des informations budgétaires et comptables de la structure. Il retrace ainsi toutes les recettes et les dépenses réalisées au cours de l'exercice 2024 aussi bien en section de fonctionnement qu'en section d'investissement.

Il fait ressortir la situation des crédits consommés à la clôture de l'exercice ainsi que les restes à réaliser. Son approbation constitue l'arrêté de comptes.

Par conséquent, seul ce document sera présenté au conseil d'administration et fera l'objet d'un vote : plus de présentation et d'adoption du compte de gestion.

De plus, la seconde condition pour le passage au CFU était la transmission des documents budgétaires de façon dématérialisée chose qui est déjà le cas au sein de Périmouv' via notamment le service financier commun.

Remplissant ces deux conditions pour la mise en place du Compte Financier Unique, (CFU) il apparaît intéressant, dès 2024, d'opérer cette bascule permettant ainsi de produire dès 2025 qu'un seul document comptable pour le bilan de l'exercice comptable 2024

Le Compte Financier Unique de l'exercice 2024 est soumis à l'approbation du Conseil d'Administration de l'EPIC Périmouv' lors de la séance du 8 avril 2025.

Par ailleurs, l'ensemble des indicateurs de suivi de l'activité sont transmis en simultané du présent rapport, qui en fait la synthèse, au Grand Périgueux dans le cadre des obligations du Contrat d'Obligation de Service Public (COSP 2022-2027).

Règles comptables

Les comptes annuels de l'exercice ont été établis suivant les normes, principes et méthodes définis par l'instruction budgétaire et comptable applicable aux services publics locaux et commerciaux du 31 décembre 2008 - cadre comptable M43 développé (services de

transports).

Les documents ci-dessus énoncés, ainsi que le livre de paye, le grand livre, les mandats, les titres, la TVA, ont également été transmis au cabinet FIDUCIAL (expertise comptable) afin de les analyser pour procéder à l'élaboration des liasses fiscales 2024.

Périmètre d'intervention de l'EPIC

Pour rappel, depuis le 1^{er} janvier 2022, l'EPIC Périmouv' assure au titre d'un nouveau Contrat d'Obligation de Service Public (COSP) avec le Grand Périgueux pour la période 2022-2027 les missions suivantes :

- l'exploitation de tous les services de transports publics urbains, périurbains et scolaires internes au ressort territorial du Grand Périgueux, éventuellement avec le concours de sous-traitants ;
- les transports à la demande, y compris en faveur des personnes à mobilité réduite ;
- la mise en oeuvre de services occasionnels à l'occasion de grands événements festifs, sportifs et culturels accueillis sur Le Grand Périgueux ;
- la location de vélos en moyenne et longue durée ;
- la gestion et l'entretien des parcs relais visés au Cahier des Charges du Contrat O.S.P. ;
- la commercialisation des titres de transports et des contrats de location, la perception et la gestion de l'ensemble des recettes ;
- l'information et la promotion de l'ensemble des services de transports publics et de mobilité durable pour le compte de la Communauté d'Agglomération ;
- le contrôle des titres de transport sur l'ensemble des services mis en œuvre dans le ressort territorial de l'Autorité Organisatrice ;
- l'entretien, le nettoyage, la maintenance de l'ensemble des biens matériels et immatériels mis à la disposition de l'E.P.I.C. PERIMOUV' par l'Autorité Organisatrice, hormis les gros investissements qui restent à la charge de la Communauté d'Agglomération ;
- la sécurité et la sûreté des personnes transportés et biens confiés par l'Autorité Organisatrice ;
- le conseil et l'assistance de l'Autorité Organisatrice concernant l'évolution de l'offre de services, la transition énergétique, la mobilité durable, la création de pôles d'échanges intermodaux, de lignes de bus à haut niveau de service (B.H.N.S.), la performance du réseau et la tarification.

Par ailleurs, l'E.P.I.C. PERIMOUV' pourra se voir confier, à la demande ou avec l'accord de l'Autorité Organisatrice, de tout autre service concourant au développement de la mobilité

durable et de l'intermodalité : autopartage, covoiturage, tarification combinée, conseils en mobilités, etc.

Ainsi, en complément de la mission de conseil en mobilités à l'égard des entreprises et des administrations ajoutée fin 2022 aux précédentes missions et la mise en place de deux nouveaux services de mobilité en 2023 qui sont venues compléter les missions de l'EPIC, à savoir, un service d'autopartage (le Périvoit') et un service de location de vélo en libre-service (le Périvélo Libre-Service) l'année 2024 a notamment été marquée par l'augmentation, dès septembre 2024, de l'offre bus sur les quatre lignes structurantes (A,B,C et D) aux heures de pointes pour atteindre une fréquence de 10 minutes.

II Situation financière

II.1 *Compte de résultat synthétique*

Dépenses de fonctionnement

Les charges ont atteint au total **10 378 444.64 pour l'exercice 2024** contre 10 133 146.16 € pour l'exercice 2023 contre 8 702 558.19 € pour l'exercice 2022 / 7 235 254.46 € pour l'exercice 2021 / 6 770 834.15 € pour l'exercice 2020 / 6 557 496, 93 € pour l'exercice 2019 et 6 923 912.31 € pour l'exercice 2018) **soit + 2.42 %.**

Il est important de rappeler que la comparaison du budget 2024 doit être faite avec les budgets de 2023 et 2022 qui intégraient les nouvelles missions du COSP et que les années passées ne servent que d'indications.

Pour rappel, les dépenses du COSP 2022-2027 sont plus nombreuses que le précédent contrat avec notamment la gestion des transports scolaires (1.5 millions d'euros/an), l'entretien des lieux dédiés aux mobilités et l'ingénierie transport (300 000 € / an), la prise en charge des coûts de fonctionnement de la billettique bus (80 000 € / an) et les loyers bus et locaux (291 500 € / an).

Ces missions complémentaires, avec les charges afférentes viennent par conséquent impacter l'évolution de cette section qui sans ces dernières restent stables par rapport à l'ancien contrat.

Pour rappel également, les opérations budgétaires liées aux recettes des voyageurs (reversement des recettes au Grand Périgueux) qui ont été intégrées au budget conformément à la demande du comptable sont venues augmenter de fait le montant comptable des charges pour l'année 2022 et suivantes en comparaison aux années passées.

Désormais et dans le cadre du COSP (2022-2027) les recettes ne sont plus reversées au Grand Périgueux mais conservées par l'EPIC augmentant de fait cette section.

Les charges à caractère général sont de 4 312 894.78 € en 2024 contre 4 295 261.85 € en 2023, 3 689 197.58 € en 2022, 1 673 510.87 € en 2021, 1 513 590.44 € pour le réalisé en 2020, 1 710 791,13€ pour le réalisé 2019 et 1 789 310.07 € pour le réalisé 2018, **soit + 0.41% entre 2023 et 2024.**

En effet, à la suite de la mise en place des nouveaux marchés transports scolaires en 2022, puis en 2023 avec les nouveaux marchés des lignes R, ces dépenses liées à la sous-traitance des transports scolaires (+ 408 863 €) et aux lignes R (+ 91 229 €) expliquaient à plus de 83%

les fortes augmentation du passé. **Désormais, l’ensemble des coûts étant stabilisés, les charges à caractères générales sont maitrisées et témoignent à nouveau, qu’hormis les marchés sous-traités, l’ensemble des autres dépenses sont ainsi maitrisées depuis plusieurs années.**

Ainsi, si nous faisons une comparaison stricte entre les années 2022, 2023 et 2024 pour les charges à caractère générale (hors sous-traitance), ces dernières sont quasi stables (-1% d’évolution en moyenne) malgré un contexte toujours inflationniste sur la même période de comparaison.

Enfin, il est à noter une baisse du coût des carburants entre 2023 et 2024 de moins 44 748 €, un maintien des autres dépenses dites courantes de la structure, voir une diminution (télécommunication, pièces détachées bus, gestion des locaux, etc) mais aussi quelques augmentations comme pour les pneumatiques des bus avec plus 30 000 €.

Concernant les charges effectives de personnel, le montant total des salaires, charges et traitements, qui ont été versés au cours de **l’exercice 2024 s’élève à 5 963 155.16 €** contre 5 757 803.66 € en 2023 et 4 927 486.76 € pour le réalisé 2022, 4 626 593.71 € pour le réalisé 2021, 4 426 787.08 € pour le réalisé 2020 / 4 723 591, 41 € pour le réalisé 2019).

	Réalisé 2018	Réalisé 2019	Réalisé 2020	Réalisé 2021	Réalisé 2022	Réalisé 2023	Réalisé 2024	% réalisé 2023/2024
CHARGES DE PERSONNEL ET FRAIS ASSIMILES	5 076 902. 55€	4 723 591. 41€	4 426 787. 08 €	4 626 593.7 1 €	4 927 486.76 €	5 757 803.66 € (1 ^{ère} année taxe sur les salaires)	5 963 155.16 €	+ 3.5 %

L’augmentation des charges de personnel et frais assimilés entre 2023 et 2024 s’explique par plusieurs faits majeurs :

- la création de 5 postes de conducteurs de bus à compter de septembre 2024 pour renforcer l’offre de bus au niveau des 4 lignes structurantes pour un équivalent de 45 000 € (pour 4 mois);
- la revalorisation des cotisations URSSAF + 45 000 € (évolution national bonus-malus chômage, taux accident du travail) ;
- la régularisation des CP n-1 suite à la loi d’avril 2024. Il est à noter que l’EPIC est concerné pour environ 500 jours. Les demandes des salariés arrivent au fur et à mesure donc cela va s’étaler sur plusieurs années (2024-2025 et 2026) sachant que des premiers jours ont été régularisés dès 2024 pour un coût de remplacement avoisinant les 15 000 €.
- l’augmentation annuelle des salaires (soit +2.6%) en lien avec l’inflation certes plus basse qu’en 2022 et 2023 mais toujours présente pour un équivalent de 100 000 € ;

L’absentéisme (cf. paragraphe ci-dessous) est pour la 2^{ème} année consécutive en diminution. Ceci a donc des impacts au regard des coûts de remplacement. Il est à noter également que le recrutement de conducteurs nouveaux reste toujours compliqué mais cela est variable selon les périodes de l’année.

Enfin, Périmouv' a eu recours pour la première fois en 2024 à un partenariat (POEI) avec France Travail pour faire financer des permis de conduire en contrepartie d'un contrat de 6 mois. Ce dispositif va se généraliser en 2025 et les années suivantes.

Les effectifs

L'effectif moyen de l'EPIC Périmouv' est **de 94.54 (Equivalent Temps Plein) hors CDD de remplacement et surcroît au 31 décembre 2024 contre 93.46 ETP en 2023, 93.29 ETP en 2022, 89.75 agents ETP en 2021**, 88.61 agents ETP (Equivalent Temps Plein) hors CDD de remplacement au 31 décembre 2020 et 88,94 ETP au 31 décembre 2019.

La décomposition au 31 décembre 2024 est la suivante :

- 62.74 roulants ETP dont 9.69 femmes au 31 décembre 2024 /60.64 roulants ETP au 31 décembre 2023, 59.99 au 31 décembre 2022 et 59.74 au 31 décembre 2021 roulants ETP (dont HANDIBUS) ;
- 2.80 agents commerciaux ETP (2,82 au 31 décembre 2023) ;
- 7 contrôleurs/régulateurs ETP (7.5 en 2023) ;
- 8 agents d'atelier ETP (8.5 au 31 décembre 2023, 7 au 31 décembre 2022 - dont Périvélo 1 recrutement mécanicien en 2023) ;
- 4 agents d'entretien ETP (contre 5 en 2022) ;
- 6 agents administratifs ETP (5.80 depuis 2021) mais recrutement de la chargée de mission plan de mobilité depuis 2023 et réorientation d'un poste vers l'agence commerciale ;
- 4 personnel de Direction ETP (4 depuis 2021) ;

3.5 ETP supplémentaires correspondant à des agents mis à disposition du Grand Périgueux (Périvélo, transports scolaires, chef de projet mobilités durables et secrétariat) ceci depuis janvier 2022.

De manière synthétique, les effectifs au titre de l'année 2024 progressent légèrement mais restent maîtrisés mais un renouveau assez important est noté avec des départs en retraites, des licenciements et l'accroissement d'activité de septembre 2024.

En effet, un départ en retraite et deux licenciements (pour faute grave) ont été constatés au cours de l'année 2024. Six départs en retraite sont projetés en 2025 et autant en 2026.

Le recrutement est donc à la source de la stratégie des Ressources Humaines notamment pour les conducteurs de bus où les candidats restent toujours rares.

A cela vient s'ajouter **la création des cinq postes de conducteurs de bus de septembre 2024** en lien avec l'augmentation de l'offre bus au niveau des 4 lignes structurantes.

Pour l'ensemble des autres catégories de postes, les effectifs sont stables.

L'absentéisme :

Le taux d'absentéisme total pour 2024 est de 9.13 contre 10.23 % en 2023, 15.73% en 2022, 9.18 % en 2021, 10.67 % en 2020, 6.12 % en 2019 et 9.88 % en 2018.

Soit hors longue maladie et accident de travail un taux de 4,36% en 2024 contre 4.44 % en 2023 et 7.51% en 2022, 6.07 % en 2021 et 7.29 % en 2020.

Il est important de noter que l’augmentation significative du taux d’absentéisme de l’année 2022 a clairement été ralentie dès 2023 avec une diminution de plus de 70% de la part de la maladie dite courante (un lien avec la mise en place de la nouvelle prime d’assiduité est aussi à considérer) mais aussi une baisse des déclarations d’accidents de travail –54% suite à un travail de fond en interne mais aussi avec les organismes de contrôle. Cette tendance a été consolidée en 2024 avec une poursuite de la diminution.

- la catégorie des accidents de travail 2.58% en 2024 contre 2.73% en 2023 contre 5.99% en 2022, 1.48% en 2021, 1.03 % en 2020 et 1.04% en 2019. Ce taux continue à diminuer. Ceci devrait à partir de 2025 commencer à se ressentir sur le taux Urssaf car un lissage sur trois années glissantes.
- la catégorie des longues maladie 1.43% en 2024 contre 3,05% en 2023 a nettement diminué du fait d’un retour de plusieurs salariés en rémission totale. Pour rappel, les taux des années passées, 2.23% en 2022, 3.10 % en 2021, 3.38 % en 2020 et 1.74 % en 2019.

TAUX ABSENTESIME	Année 2024													
	Mois (paie)	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	TOTAL
Absences (jours) PAIE														
nombre jours du mois		31	31	29	31	30	31	15	31	31	30	31	30	351
AT		62	124	116	124	140	87	30	62	31	30	53	61	920
MAL		81	63	85	73	38	102	94	262	264	213	166	99	1540
Absences non rem			4,88				5	1,25	1,26	1,21	1,25	1	19,6	35,4543
Longue Maladie		62	62	58	58	30	31	15	31	31	30	46	60	514
Mat						19	31	30	62	47	30	5		
TOTAL ABSENCES		205	253,8843	259	255	227	256	170,2543	418,2586	374,2071	304,25	266	239,6	3228,45
ETP		95,97	98,15	98,91	99,68	101,16	102,54	102,92	101,33	102,7	103,84	104,9	106,6	101,558
ETP en jours		2975,07	3042,65	2868,39	3090,08	3034,80	3178,74	1543,80	3141,23	3183,70	3115,20	3251,90	3198,00	35623,56
Taux absentesime		6,89%	8,34%	9,03%	8,25%	7,48%	8,05%	11,03%	13,32%	11,75%	9,77%	8,18%	7,49%	9,13%

Recettes de la section d’exploitation

L'exercice clos le 31 décembre 2024 fait apparaître dans le compte de résultat, des produits qui s'élèvent au total à **10 578 964.69 € contre** 9 874 602.26 € en 2023, 9 022 647.21 € HT en 2022, 7 486 752.86 € HT pour le réalisé 2021, 7 239 004.05 € HT pour le réalisé 2020, 6 703 351,70 € HT pour le réalisé 2019 et 7 245 758.07 € HT pour le réalisé 2018).

A cet effet, la dotation du Grand Périgueux à l’EPIC Périmouv’ pour l’année 2024 a été conforme avec la maquette budgétaire du COSP 2022-2027 qui a été avenantée au printemps 2024 avec l’ajout de l’offre de service sur les 4 lignes structurantes à compter de septembre 2024 soit 8 608 749.40 euros HT de dotation (révision de prix comprise) contre 8 343 232.96 € euros HT en 2023, 7 955 836.03 euros HT en 2022, 6 300 000 euros HT au titre de l’année 2021.

Cette augmentation de la dotation comprenait : 165 516,43 euros d’indexation du contrat (correspondant à 1,6%) mais surtout 100 000 euros pour compenser l’augmentation de l’offre bus entre septembre et décembre 2024.

Par ailleurs, les recettes des voyageurs et des pérévélô sont réparties très largement à la hausse avoisinant les 13% (cf. paragraphe relatif aux recettes voyageurs ci-dessous) avec un réalisé de pratiquement 1.3 millions d'euros.

De plus, les compensations du contrat prévoyance pour les arrêts maladie supérieurs à 6 mois se sont élevées à 40 000 euros en 2024 contre 140 000 euros en 2023, 82 000 € en 2022. Cette nette diminution s'explique par la reprise du travail de salariés en longue maladie. Une bonne nouvelle pour les équipes.

Les recettes des amendes usagers continuent à augmenter avec 14 630 € HT de recette en 2024 contre 12 000 € HT en 2023 notamment en lien avec les plages des contrôles plus étendues et variées au cours de la journée (cf. partie du présent rapport liée à la fraude).

Les recettes liées au remboursement partiel de la taxe intérieure de consommation sur le gazole se sont élevées à 102 000.00 € HT. Il est à noter que le recours à l'usage des bus électriques (2 véhicules en 2024 puis 4 supplémentaires dès 2025) va mécaniquement faire diminuer cette recette car moins de consommation de carburant.

Enfin, il est à noter que dans le cadre de la passation du nouveau marché assurance des véhicules, une régularisation a été faite sur le contrat en cours pour un montant de 60 000 euros HT. Il s'agissait d'un intéressement au résultat qui n'avait pas été versé malgré les relances et dont l'EPIC a obtenu gain de cause en 2024.

Enfin, 62 000 € euros ont été également perçus dans le cadre de la régularisation de la convention d'exploitation de certains abris bus pour de la publicité. Sujet ancien (récupéré en 2022 dans le cadre du COSP) et a été régularisé en 2024.

Résultat d'exploitation

Le résultat d'exploitation de **l'exercice 2024 est de + 200 520.05 euros** contre moins 258 543.90 € en 2023, + 320 089.02 € en 2022, + 187 197.67 € en 2021, + 468 169.90 € en 2020 et + 145 854.77 € en 2019.

Le résultat cumulé est de 1 575 968.94 € à fin 2024 contre 1 375 448.89 € à fin 2023, 1 633 992.79 € à fin 2022, 1 313 903.77 € en 2021 et 1 126 706.10 € en 2020 et 658 536.20€ en 2019. Ce montant correspond à environ 4 mois de trésorerie avec les nouvelles modalités du COSP.

Conformément aux orientations fixées dans lors des arbitrages budgétaires entre le Grand et l'EPIC Périnouv', **les excédents des années passées (avant 2022) n'ont pas été consommés** et les points budgétaires annuel entre l'EPIC et le Grand Périgueux permettent d'affiner les projections au grés des aléas et notamment des revalorisations des marchés et de l'inflation toujours présente.

Ce résultat permet d'aborder sereinement l'année 2025 tout en notant que le Grand Périgueux a souhaité réaliser un plan d'économie au regard des annonces du gouvernement à fin 2024.

A cet effet, un travail a été réalisé entre le Président de l'EPIC et le Directeur Général pour trouver des pistes d'économies qui ont été présentées mi-décembre 2023 au Grand Périgueux.

A cet effet, il en résulte que la dotation de l'année 2025 sera diminuée de 150 000 € avec une reprise sur les excédents pour la compenser.

Synthèse des faits ayant eu un impact financier notable en 2024 :

Avant toute chose, l'année 2024 a été la première année dite « stable » en termes d'aléas financiers dans la mesure où les marchés publics liés à la sous-traitance étaient en année pleine d'exécution.

Ceci a permis de consolider les projections passées liées aux charges générales qui sont bien stables depuis plusieurs années (moins de 1% de revalorisation par an) dont +0.41% entre 2023 et 2024 malgré un contexte toujours inflationniste.

Courant 2024 ont été relancé les marchés assurances et mutuelle qui ont permis de maintenir les budgets voir de les diminuer un peu pour 2025 (avec par exemple moins 10 000 € sur le contrat mutuel avec des garanties identiques).

Baisse de prix des assurances (moins 10%) à relativiser malgré tout car les coûts des assurances pour les bus électriques sont 150% plus élevés que pour un bus diesel passant de 1981 € HT à 4924 € HT. Ainsi les gains liés à la renégociation récente vont être absorbés d'ici deux-trois années avec l'arrivée des nouveaux bus électriques et sans compter les possibles revalorisations de chaque année.

Par ailleurs, les coûts liés aux carburants restent encore incertains et fluctuent fortement tout comme les prix de l'ensemble des énergies même si une baisse a bien été constatée en 2024. La mise en service des deux premiers bus électriques a été un succès avec un impact sur les consommations (cf. détail ci-dessous).

En complément, de nouvelles actions ont aussi été engagées en 2024 et qui ont eu un impact financier certain.

Il s'est notamment agi du / de :

- développement du réseau Péribus avec la mise en place d'un cadencement toutes les 10 minutes aux heures de pointes pour les 4 lignes structurantes ;
- augmentation du parc Périvélo de 150 vélos électrique (charges supplémentaires au niveau des pièces détachées même si limitées les premières années) et la création d'une agence grand public dédié au vélo en gare de Périgueux avec les charges afférentes à ce nouvel espace ;
- entretien et suivi mécanique en année pleine des six véhicules neuf places des ALSH du Grand Périgueux.

Il est à noter aussi que l'ensemble de ces dépenses ont été absorbées sans augmentation de la dotation initiale à l'EPIC hormis l'augmentation de l'offre bus de septembre 2024.

Conformément à la prévision budgétaire 2024, une dépense d'environ 12 000 € HT a été allouée à la mise en sécurité et à l'amélioration des locaux pour répondre aux différentes

obligations en la matière dont le contrôle quinquennal ICPE et ATEX pour plus de 5000 € HT qui a été renouvelé sans difficulté majeure.

Le Grand Périgueux a pris en charge au regard de son rôle de propriétaire du dépôt de bus l'installation électrique des deux dernières bornes de charges bus dans la perspective de la livraison des 4 véhicules de 2025.

- poursuite de la réalisation des actions préventives sur la mécanique des bus à hauteur de 35 000 € HT dans le but de limiter les temps d'immobilisation des véhicules tout en réduisant les pannes importantes ;

- les dépenses de communication ont été pratiquement de 45 000 € HT dont 10 000 € HT alloué au dispositif « l'Agglo Joue les Jeux » - pelliculage bus, objets de communication, mise à disposition de véhicules avec conducteur sur plus de quarante dates entre avril et juillet 2024.

II.2 *Investissements réalisés et investissements prévus*

Pour rappel, les investissements importants (supérieur à 5000 € HT) et travaux réalisés sur l'ensemble du site sont à la charge, principalement, de la Communauté d'Agglomération, en sa qualité de propriétaire.

II.2.1 Investissements et travaux réalisés en 2024

87 660.04 € HT d'investissement ont été réalisés au titre de l'année 2024 contre 64 263.10 € en 2023, 130 618.90 € en 2022 et 136 375.04 € en 2021.

L'investissement au sein de l'EPIC Périmouv' reste stable et limité à quelques achats d'équipements sauf exception comme en 2022 (cf. remplacement cuve carburant).

4226.08 € HT ont ainsi été consacrés à des achats de matériel informatique (PC portable, logiciels, etc) notamment en lien avec la nouvelle agence Périvélo.

19 500 € HT ont été dépensés au niveau de l'atelier pour des équipements mécaniques dont une valise diagnostic toute marque.

28 200 € HT ont été dépensés pour le remplacement de l'automate qui permet la gestion des caisses conducteurs suite aux ventes dans les bus et dont le matériel sera transposable dans le nouveau dépôt.

Enfin, 35 733 € HT ont été investis dans le nouveau logiciel RH paie suite aux remontées du contrôle URSSAF de l'année 2023. Ce nouvel outil devrait permettre 7500 euros d'économie par an en section de fonctionnement en lien avec le calcul en automatique lié à la taxe sur les salaires.

Il est important de rappeler que les dépenses d'investissements faites sur le dépôt actuel sont optimisées pour un réemploi au Centre Opérationnel des Mobilités.

Les recettes se sont élevées à 79 600 € HT liées exclusivement aux amortissements.

Pour rappel, la stratégie afférente aux amortissements consiste à maintenir un équilibre au fur et à mesure des sorties de l'amortissement et des nouveaux investissements à réaliser.

Le résultat d'investissement est de moins 8060.04 €.

Le résultat cumulé de la section d'investissement est de 95 141.61 €.

II.2.2 Investissements et travaux prévus (à ce jour) en 2025

Concernant, **la section d'investissement**, cette dernière reste comme pour les années passées à la marge avec un investissement projeté de 81 000 € HT dont 7500 € HT seront dédiés à l'achat de bungalow présents au sein du dépôt pour des bureaux permettant de fait des économies en section d'exploitation dès 2025.

En effet, ayant de la visibilité sur le projet COM il est apparu plus stratégique d'acheter ces derniers au lieu de les louer.

31 500 € HT seront dédiés dans le cadre de la nouvelle billettique à une modernisation totale de l'architecture système et informatique de l'ensemble du parc bus. Ceci est une dépense importante mais plus que nécessaire au regard des évolutions technologiques (5G, etc) qui vont arriver dans les prochaines et cela permettra d'aborder sereinement le futur.

5000 € HT seront consacrés à des équipements de locaux ou de bureaux.

29 100 € HT seront dédiés à l'atelier pour des équipements divers qui seront aussi repris au niveau du COM : (chariot élévateur, nouvelle presse mécanique et perceuse à colonne mais aussi fin de l'équipements techniques réglementaire nécessaire pour pouvoir intervenir au niveau des bus électriques (budget de pratiquement 40 000 euros qui a été réparti sur deux années).

Les recettes de la section d'investissement à hauteur de 80 000 € HT viennent s'inscrire au budget au titre de l'amortissement des biens.

III Analyse de l'activité des mobilités de l'EPIC au titre l'année 2024

III.1 Fréquentation / recettes commerciales

Concernant le réseau Péribus (sans les transports scolaires) :

Les validations du réseau PERIBUS ont été de **1 665 141 voyages en 2024** contre 1 636 176 voyages en 2023 (or transports scolaires), 1 564 740 voyages en 2022, 1 348 221 voyages en 2021, 1 091 084 voyages en 2020, 1 674 021 voyages pour 2019 et 1 596 511 en 2018.

La dynamique de la fréquentation sur le réseau est donc continue : **+ 1.8% en 2024.**

Il est à noter que la mise en place de la nouvelle billettique à compter de fin avril 2025 devrait permettre d'avoir des statistiques affinées notamment au niveau des correspondances qui ne peuvent pas avec le système actuel être comptabilisées pour les tickets papiers et qui représentent 230 194 unités à l'année.

En 2024, le kilométrage total des lignes a été de **1 536 327.91 kilomètres** contre 1 513 151 kilomètres en 2023, 1 467 762 kilomètres en 2022, 1 435 592 kilomètres en 2021, 1 179 944

kilomètres en 2020 (crise sanitaire avec suspension de l'offre) et 1 348 107 kilomètres en 2019 (suite restructuration) et 1.6 millions en 2018 (avant restructuration du réseau).

La légère augmentation du kilométrage (+1.53%) par rapport à 2023 vient de l'augmentation de l'offre au niveau des 4 lignes structurantes (A, B, C et D) aux heures de pointes du matin et du soir et ceci depuis septembre 2024 donc un impact que sur 4 mois.

Des ajustements à la marge ont aussi été réalisés en lien avec le besoin des usagers qui est analysé au regard des différentes réclamations au cours de l'année et des échanges continus avec les entreprises dans le cadre des plans de mobilité.

89 446.50 km ont été sous-traités en 2024 contre 94 748.80 km en 2023, 73 159 km en 2022 soit 5.82% du kilométrage total.

La diminution de pratiquement 5% de l'offre kilométrique sous traitée vient essentiellement de rajustements sur certaines lignes R en lien avec la navette ferroviaire au regard de la fréquentation et du nombre de jours de fonctionnement sur l'année scolaire.

Pour rappel, le choix de la sous-traitance des lignes R est à appréhender au regard de la réglementation en vigueur concernant la vocation (plutôt scolaire) de ces lignes et donc le recours à des autocars en lieu et place des bus pour être assis avec ceinture de sécurité.

Concernant le service Handibus :

6269 courses ont été réalisées en 2024 contre 4979 courses en 2023 (2921 de janvier à août et 2058 de septembre à décembre) et 3789 en 2022. Soit une augmentation de l'ordre de 25.9% sur un an.

Avec un taux de groupage de 1.33 usagers par course (contre 1.29 usagers en 2023) soit 8370 clients contre 6421 clients en 2023, 6029 clients transportés en 2022 soit une augmentation de l'ordre de 30.3%.

Aucune course n'a été refusée en 2024 contre 50 refus en 2023 et 188 en 2022.

Les origines destinations des courses et les horaires souhaités peuvent aussi expliquer cette baisse. Malgré tout, l'augmentation du taux de groupage et un recentrage des courses en cœur d'agglomération (rotation plus rapide des véhicules) peut aussi contribuer à expliquer ceci qui est très positif pour les usagers.

43 721.07 km ont été parcourus en 2024 contre 62 547 km en 2023 et contre 69 759 km en 2022. Cette baisse kilométrique n'intègre pas les kilomètres à vide qui par le passé (gestion en régie) étaient comptabilisés. En effet, le nouveau marché de sous-traitance ne rémunère que les kilomètres en charge.

Même si la production kilométrique diminue de 30% entre 2023 et 2024 le nombre de courses réalisées augmente de son côté de plus de 25% signifiant de fait une optimisation continue des tournées en lien avec un taux de groupe en progression de 3.1%.

La tendance de 2023 qui consistait à avoir une réorientation géographique des courses et donc des usages aux abords de Périgueux plutôt que sur les communes périphériques s'est bien confirmée en 2024.

La mise en place d'une sous-traitance complète de cette activité Handibus depuis septembre 2023 qui avait aussi permis de renforcer les moyens (3 ETP) contre 2.5 ETP auparavant est une

traduction concrète en année pleine (2024) avec des chiffres très positifs pour l'offre de service ainsi rendue et répondre de fait aux sollicitations des usagers lors des réservations.

Enfin, 1/3 des courses sont des courses dites occasionnelles et 2/3 sont des courses dites régulières (+ de 2 fois par semaine). Ceci est dans la tendance des années passées sans grande variation.

Concernant le service Télébus :

Avec une moyenne d'environ 102 courses par mois contre 76 courses en 2023, 81 en 2022 et une moyenne d'environ 125.5 clients transportés par mois contre 98 en 2023 et 100 en 2022, l'activité qui avait connu une baisse en 2023 repart en nette augmentation.

Avec 8083 kilomètres parcourus en 2024 contre 16 265 kilomètres en 2023 soit une moyenne d'environ 673 kilomètres par mois contre 1355 km en 2023 et 1900 kilomètres en 2022.

Cette nette diminution s'explique aussi par les nouvelles modalités de calcul du nouveau marché qui ne considère que les kilomètres en charge pour rémunérer le prestataire contrairement à l'ancien contrat de sous-traitance (avant septembre 2023) et qui intégrait aussi les kilométrages à vide. Un réel travail d'optimisation dans la construction du présent marché avait été fait.

Le fait le plus important à retenir est l'augmentation de l'activité avec une nette reprise +34% de courses entre 2023 et 2024.

Concernant le service Périvélo :

Le parc de Périvélo compte **au 31 décembre 2024 871 vélos** contre 740 vélos en 2023, 418 vélos en 2022 et 366 en 2021. 96 % du parc est composé de vélos à assistance électrique.

La progression du parc est continue et 150 vélos supplémentaires sont déjà commandés pour le printemps 2025 afin de franchir le cap symbolique des 1000 vélos avant 2026 conformément aux ambitions du schéma cyclable révisé à fin 2023 pour la période 2024-2028.

Un élargissement continu de la gamme est aussi à noter avec : 5 biporteurs, 4 triporteurs et 7 vélos rallongés. Un rappel international de la gamme Babboe (pour des questions de sécurité) a impacté les locations en 2024 de ce type de vélo mais tout est désormais rentré dans l'ordre.

1 625 000 kilomètres ont été parcourus depuis la création du service soit une moyenne de 2000 kilomètres par vélo.

Le taux annuel moyen de location a été de 97% en 2024 contre 95% pour 2023, 97% pour 2022, 94% en 2021, 85% en 2020.

Il est à noter que pour la première fois depuis 2019 (date du lancement du présent service), il n'y avait plus de liste d'attente au 31 décembre 2024. Ceci est une évolution notable de l'offre de service qui devrait dès 2025, avec l'arrivée de 150 vélos supplémentaires, permettre de satisfaire en quasi immédiat les demandes des usagers. La qualité du service en est donc améliorée.

Il est à noter que les personnes gardent majoritairement à l'année les vélos et que les demandes sont de plus en plus nombreuses notamment, vis-à-vis des vélos biporteurs et / ou triporteurs.

De nouveaux achats sont prévus en 2025 pour cette typologie de vélos.

Les maintenances sont assurées, depuis juin 2023, avec deux mécaniciens maintenance vélo dédié permettant d’avoir une spécialisation dans le domaine et une plus grande réactivité.

Le fait marquant de l’année 2024 sur cette thématique du Périvélo a été la location d’un local dédié exclusivement au vélo en gare de Périgueux en lien avec l’intermodalité (mise en service début 2024). Les deux agences commerciales sont désormais distinctes mais toujours complémentaires.

La réalisation des plans de mobilités employeurs continue à faire connaître l’offre de service tout comme les actions de sensibilisation en lien avec les associations du secteur (stage de remise en selle notamment).

22 accidents ont été recensés en 2024 soit équivalent à l’année 2023 malgré une augmentation du parc de vélo.

Les origines de ces accidents sont variées et parfois inconnues auprès de nos services. Il est à noter qu’aucun « accident grave » n’a été signalé en 2024.

ACCIDENTS (chute,...) portés à connaissance	VAE 26"	VAE 28"	BICYCLETTE	PLIANT	BIPIORTEUR	TRIPORTEUR	V. RALLONGE	TOTAL
2022	5	1						6
2023	15	6	1			1		23
2024	16	6						22
2025								
TOTAL	36	13	1	0	0	1	0	51

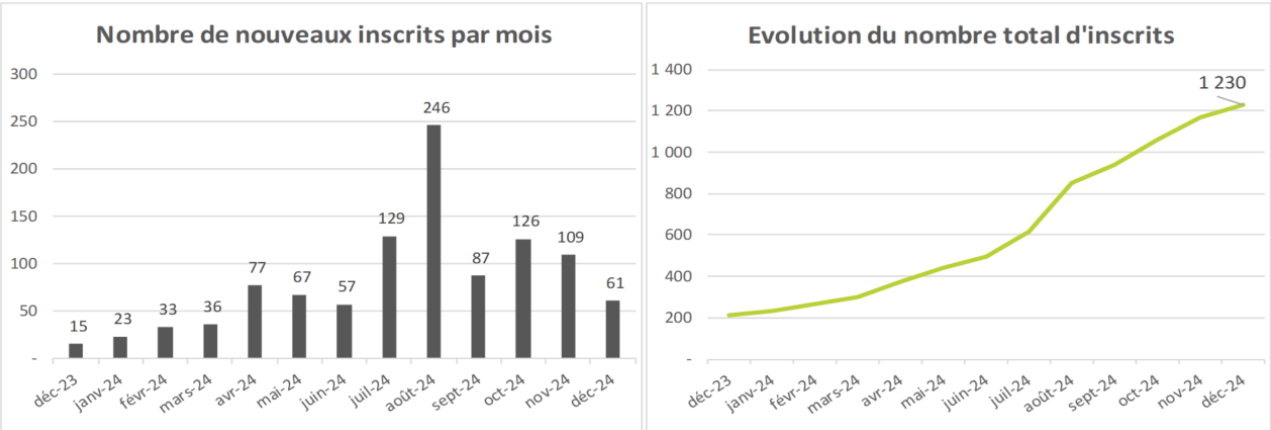
Les recettes liées à l’activité Périvélo ont été de 212 095.27 € TTC pour l’année 2024 contre 179 932 € TTC pour l’année 2023 (soit +17,8%), 102 822.66 € TTC l’année 2022, 92 249.32 € en 2021 et 68 539.09 € en 2020 soit en conformité avec le plan de financement initial du service qui avait été élaboré en 2019 avant le lancement du service.

Ces dernières progressent mécaniquement en lien avec les mises en location de nouveaux vélos.

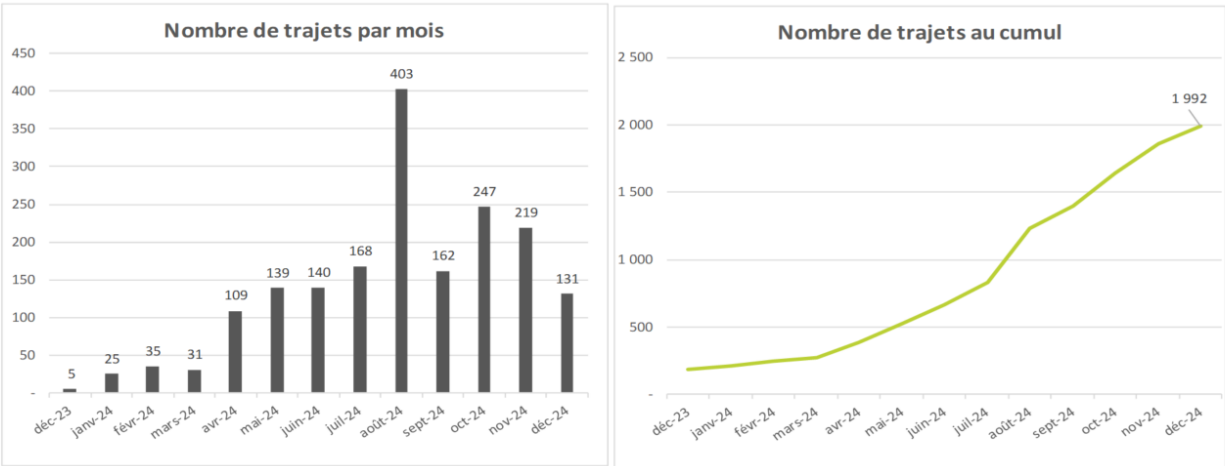
Ces recettes vont encore continuer à progresser en 2025 avec les 150 nouveaux vélos mis en location.

L’année 2024 a aussi été marquée par le déploiement d’une station vélos en libre-service supplémentaire en cœur de Ville de Périgueux au niveau de la station centrale du BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) secteur Monoprix soit à fin décembre 2024 un total de 1230 inscrits.

La nouvelle station installée début août 2024 a permis une augmentation significative des inscriptions et des usages (cf. graphiques ci-dessous).



Mois	202309 à 202311	202312	202401	202402	202403	202404	202405	202406	202407	202408	202409	202410	202411	202412	TOTAL
Locations	178	5	25	35	31	109	139	140	168	403	162	247	219	131	1 992



26 580 € de chèque d’aide à l’achat de vélo ont été distribués au titre de la campagne 2024 contre 23 900 € en 2023, 30 820 € en 2022 soit l’équivalent de 101 chèques (84 chèques pour du VAE, 10 pour du vélo cargo).

Il semblerait que les délais d’attente en magasin pour avoir un vélo s’améliorent par rapport aux années 2022 et 2023 malgré des prix à l’achat toujours élevés.

AIDES A L'ACHAT VELO du GRAND PERIGUEUX							
ANNEE	TOTAL BUDGET UTILISE	TOTAL CHQ UTILISES	REPARTITION CHEQUES VELO				
			VAE NEUF	VAE OCCASION	CARGO NEUF	CLASSIQUE NEUF	CLASSIQUE OCCASION
2019	34 000 €	136	136				
2020	22 500 €	90	90				
2021	22 260 €	89	78		5	2	4
2022	30 820 €	125	94		13	4	14
2023	23 900 €	83	73		8	2	0
2024	26 580 €	101	84	0	10	1	6
2025	<i>lancé au printemps</i>						
TOTAL	160 060 €	624	555	0	36	9	24

Enfin, l'EPIC Périmouv' a assuré :

- le suivi de la procédure technique et administrative de clôture de l'appel à projet cyclable à destination des communes du Grand Périgueux pour la période 2022-2024 ;
- le lancement de l'appel à projet cyclable à destination des communes du Grand Périgueux pour la période 2025-2028 ;
- le pilotage et le suivi de la mise en œuvre de la révision et de l'actualisation du schéma cyclable pour la période 2024-2028 avec notamment les réunions techniques avec le Département de la Dordogne pour le jalonnement des itinéraires cyclables d'intérêt communautaire.

Les recettes commerciales bus :

Les recettes commerciales bus s'élèvent à 1 179 629.24 euros en 2024 contre 1 041 429.14 euros en 2023.

Soit une progression de + 13.2% entre 2023 et 2024 dépassant nettement les recettes de l'année 2019 avant COVID et qui sert de référence dans le domaine des transports urbains.

La progression du nombre d'abonnements a été stable (contre + 9.6% en 2023, + 9,5% en 2022 et + 2% par an par le passé) tout en notant une baisse notable des abonnements liés à la tarification sociale et une augmentation des abonnements pleins tarifs (en lien avec les plans de mobilités). Cette tendance sera à surveiller.

Pour rappel, la tarification a été maintenue et elle n'a pas évoluée depuis septembre 2018.

Pour 2024, la tarification sociale a représenté une perte de recette de 128 150.90 € contre 106 000 € en 2023.

Enfin, tout porte à croire que la mise en place de la navette ferroviaire en juillet 2022 accompagnait des plans de mobilités au sein des entreprises et administration expliquent la montée en puissance de la fréquentation d'autant plus pour rappel qu'une tarification multimodale TER + Bus a été créée en septembre 2022 permettant pour un abonné annuel TER d'avoir 75% de réduction sur l'abonnement mensuel bus qui pour rappel est à 15 euros.

III.2 ***Ratios de coûts et de productivité***

L'objectif pour 2024 était d'avoir un ratio Voyageurs / Kms proche de 1.5 conformément aux prévisions de 2018 (suite restructuration).

Malgré un kilométrage en légère augmentation et une fréquentation toujours en augmentation, il est encore difficile d'atteindre le ratio à 1.5 sur l'ensemble des lignes en moyenne.

Mais, de très grandes disparités existent entre les lignes structurantes (ratio supérieur à 2 désormais) et les lignes dites de quartier avec un ratio en dessous de 1 (sauf la K4) notamment sur les lignes E dont le kilométrage en haut le pied est fort au regard de leur architecture est vocation plus directe dans les temps de parcours depuis les parkings relais.

Le ratio global moyen est à 1.08 pour l'année 2024 et si nous retenons uniquement les lignes structurantes, K et navette centre-ville le ratio est de 1.40 soit très proche de l'objectif initial et en constante augmentation (1,35 en 2022).

Toutefois, cet objectif initial doit être maintenu comme une tendance de fond à atteindre tout en renforçant le nombre des abonnés.

Pour rappel, en 2019, les calculs ont été retravaillés pour déterminer le coût kilométrique du réseau qui s'établissait à 4.77 euros / km. En 2022, ce coût était de 4.99 euros / km et 5.42 € en 2023.

Pour l'année 2024, le coût kilométrique du réseau Péribus a été de 5.33 euros / km - soit - 1.66%.

Ce chiffre met une nouvelle fois en avant le fait :

- qu'il s'agit de la sous-traitance des circuits scolaires et des lignes R qui explique l'augmentation générale des dépenses notamment avec des révisions de prix encore élevées en lien avec les indices INSEE des formules de révisions de prix ;
- que « l'activité historique bus » reste maîtrisée et bien gérée malgré un contexte toujours inflationniste survenus en 2024 ;
- l'augmentation de l'offre kilométrique à compter de septembre 2024 impact aussi mécaniquement à la baisse ce ratio du coût kilométrique car les charges générales (hors personnel et carburant) restent identiques.

Enfin, le parc bus (mis à disposition par le Grand Périgueux) s'élève au 31 décembre 2024 à 54 véhicules pour une moyenne d'âge de 8 ans selon la répartition ci-dessous :

- 1 véhicule Périvélo
- 1 véhicules PMR – Handibus mis à disposition du sous-traitant
- 9 mini bus
- 14 bus moyens
- 29 bus standards

Pour rappel, le renouvellement du parc a repris depuis l'année 2022 avec 3 achats en moyenne de bus dits « standards » et les achats 2023 ont été livrés début 2024 avec l'arrivée des deux premiers bus 100% électriques et l'achat de 2 bus hybrides de taille moyenne.

Le marché pour l'achat des bus 2024 a aussi été notifié avec l'achat de 4 véhicules standards 100% électriques qui seront livrés fin du 1^{er} trimestre 2025.

L'anticipation des commandes devient dès lors un impératif au regard des délais des usines qui sont plus que doublés avec l'engouement vers le choix de l'énergie électrique et en parallèle la pénurie des composants afférents à cette technologie.

La délibération du Grand Périgueux, de décembre 2021, qui est venue valider le choix d'une transition vers des bus électriques à compter de 2022 avec un nouveau plan de renouvellement de 2 à 3 véhicules par an est donc effective. Les deux premiers bus 100% électriques ont donc circulés dès février 2024. La réussite de cette mise en service passe également par la formation des conducteurs qui a été prégnante au cours du 1^{er} semestre 2024. En effet, la récupération d'énergie durant le roulage du véhicule est essentielle. En 2024, la consommation moyenne des véhicules électriques est de 0,93 kWh par km.

Le travail des années passées s'est aussi poursuivi en 2024 avec le SDE 24 et l'EPIC Périmouv' pour le renouvellement du marché lié à la fourniture électrique en lien avec ces nouveaux bus électriques pour négocier des prix pour la période 2025-2027.

IV Autres informations spécifiques aux missions de l'EPIC Périmouv'

IV.1 Contrôle qualité de service

Pour rappel, la Direction de l'EPIC Périmouv' a souhaité, dès 2022, en complément des obligations du COSP, faire effectuer des contrôles qualités mystères par un prestataire extérieur spécialisé dans le domaine, la société SCAT.

Au titre de l'année 2024, 121 contrôles (contre 120 en 2023) ont eu lieu de manière totalement aléatoire sur l'ensemble du réseau de bus mais aussi de l'agence commerciale et ceci tout au long de l'année afin d'avoir un caractère aléatoire.

Résultats du contrôle qualité 2022

Résultats du contrôle qualité 2023

Critère	Indice Période	Cumul Annuel
Parcours client mystère	92,06%	92,06%
Informations permanentes aux points d'arrêt	97,54%	97,54%
Netteté / Propreté des points d'arrêt	96,72%	96,72%
Etat / Propreté du véhicule	100,00%	100,00%
Information voyageur et disponibilité des équipements	79,60%	79,60%
Attitude conducteur	98,36%	98,36%
Confort et sécurité à bord	98,69%	98,69%
Attitude contrôleur	100,00%	100,00%
Ponctualité	65,57%	65,57%
Visite agence	98,61%	98,61%
Respect jours et heures d'ouverture	100,00%	100,00%
Propreté	100,00%	100,00%
Accueil et traitement de la demande	100,00%	100,00%
Accueil et information au guichet	94,44%	94,44%

Critère	Indice Période	Cumul Annuel
Parcours client mystère	95,36%	95,36%
Informations permanentes aux points d'arrêt	99,79%	99,79%
Netteté / Propreté des points d'arrêt	97,50%	97,50%
Etat / Propreté du véhicule	99,79%	99,79%
Information voyageur et disponibilité des équipements	99,68%	99,68%
Attitude conducteur	99,44%	99,44%
Confort et sécurité à bord	100,00%	100,00%
Attitude contrôleur	100,00%	100,00%
Ponctualité	66,67%	66,67%
Visite agence	100,00%	100,00%
Respect jours et heures d'ouverture	100,00%	100,00%
Propreté	100,00%	100,00%
Accueil et traitement de la demande	100,00%	100,00%
Accueil et information au guichet	100,00%	100,00%

Résultats du contrôle qualité 2024

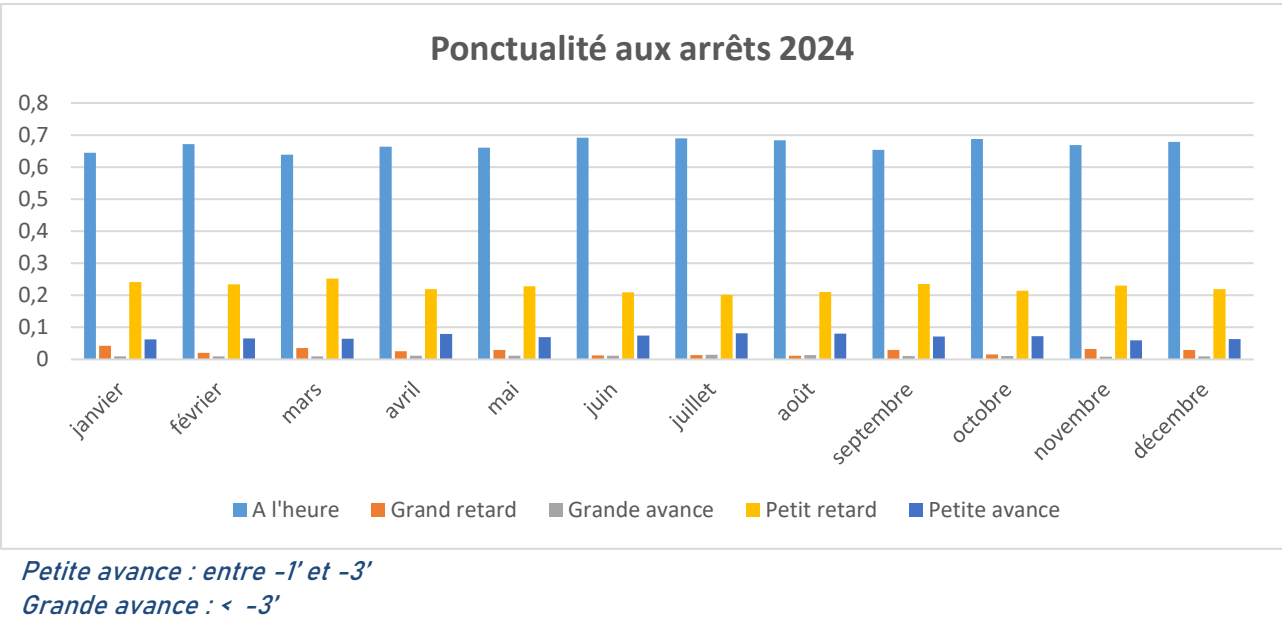
Critère	Indice Période	Cumul Annuel
Parcours client mystère	97,09%	97,09%
Informations permanentes aux points d'arrêt	100,00%	100,00%
Netteté / Propreté des points d'arrêt	98,35%	98,35%
Etat / Propreté du véhicule	100,00%	100,00%
Information voyageur et disponibilité des équipements	100,00%	100,00%
Attitude conducteur	99,86%	99,86%
Confort et sécurité à bord	100,00%	100,00%
Attitude contrôleur	100,00%	100,00%
Ponctualité	78,51%	78,51%
Visite agence	100,00%	100,00%
Respect jours et heures d'ouverture	100,00%	100,00%
Propreté	100,00%	100,00%
Accueil et traitement de la demande	100,00%	100,00%
Accueil et information au guichet	100,00%	100,00%

Même si les résultats des années passées étaient bons, ceux de l’année 2024 sont encore en progression et notamment celui relatif à la ponctualité avec plus de 12% d’évolution.

La mise en service des dernières voies bus (boulevard de Périgueux et secteur Monoprix) expliquent en très grande partie cette évolution notable. Mise en service effective depuis septembre 2024 et dont les résultats de ponctualités devraient encore évoluer en 2025 en année pleine.

La réalisation du graphique ci-dessous permet de voir la ponctualité aux arrêts sur l’ensemble du réseau au cours de l’année 2024 avec une répartition mensuelle.

Le confort, l’attitude des contrôleurs et la propreté restent à des hauts niveaux.



Pour rappel, dans une logique continue d’amélioration de la satisfaction des usagers, il a été mis en place à la rentrée de septembre 2023, un QR code accessible auprès de l’ensemble des usagers du bus afin que ces derniers puissent donner leurs avis sur le service en direct (cf. détail des résultats dans le paragraphe lié aux réclamations clients du présent document)

IV.2 Les transports scolaires

Pour rappel, cette mission a été reprise en gestion administrative, financière et technique au titre de l’année 2022 dans le cadre des nouvelles missions confiées à l’EPIC.

Cette prestation est sous-traitée en intégralité dans la mesure où l’EPIC ne dispose pas d’autocars pour effectuer du transport avec des enfants assis avec ceinture de sécurité.

Sur le volet opérationnel, cette mission comporte 270 000 km par année scolaire pour 43 circuits et **1831 élèves transportés quotidiennement pour 2024-2025** contre 2019 élèves en 2023-2024, 2036 élèves en 2022-2023 et 1912 inscrits en 2021-2022.

Le nombre d'élèves continue à diminuer en lien avec la démographie vieillissante du département de la Dordogne. Toutefois, l'analyse des effectifs circuits à par circuit met en avant des écarts importants selon les communes mettant toujours en tension certains circuits dans la mesure où les places sont aussi limitées en fonction des tailles des véhicules. Par exemple, il a été nécessaire pour le secteur de Château de l'Evêque notamment d'ajouter un véhicule temporairement (septembre à novembre 2024) pour appréhender et avoir une régulation des flux ceci a été une première.

Un travail important au moment de l'inscription a aussi été nécessaire sur le secteur de Razac-sur-l'Isle en lien avec la commune (vérification systématique par cette dernière des adresses des parents pour éviter des fausses déclarations pour bénéficier du transport).

Le contrôle des inscriptions est un indispensable notamment pour les communes qui sont limitrophes au territoire du Grand Périgueux car de nombreuses fausses déclarations pour bénéficier des tarifs Grand Périgueux en lieu et place des tarifs régionaux et donc un report sur nos circuits qui pourrait être fait au détriment d'élèves du territoire.

Le transfert d'élèves vers le ferroviaire s'est nettement accentué en septembre 2024 en lien avec la communication afférente (secteur Agonac et Razac-sur-l'Isle).

Ci-dessous le nombre élèves enregistrés par gare de montée à fin 2024 pour un total de 94 élèves :

- AGONAC : 15
- BOULAZAC : 3
- CH. L'EVEQUE : 4
- LES VERSANNES : 1
- MARSAC : 5
- NIVERSAC : 10
- Razac : 50
- ST P DE CHIGNAC : 5
- PERIGUEUX : 1

L'année 2024 a aussi été marquée par la poursuite et l'intensification des exercices d'évacuation des véhicules d'autocars scolaires à destination de plusieurs collèges ou écoles en lien avec les intervenants de l'Anateep Dordogne.

Au final, et de manière détaillée :

- ½ journée à l'école d'Eglise Neuve de Vergt (3 classes - 53 élèves)
- ½ journée à l'école de Saint Paul de Serre (2 classes - 40 élèves)
- ½ journée à l'école de Sainte Alvère (3 classes - 60 élèves)
- ½ journée à l'école de Cendrieux (2 classes - 40 élèves)
- ½ journée à l'école de Marsac (50 élèves – 2 classes)
- ½ journée au collège de Vergt (pris en charge par la Région) (4 classes - 98 élèves)
- ½ journée au collège Anne Frank au Gour de l'Arche (4 classes - 98 élèves)
- 2h au collège La Roche Beaulieu (3 classes - 70 élèves)

Soit environ 500 élèves sensibilisés au titre de l'année 2024.

Il est prévu de renouveler cette opération en 2025 avec un coût prévisionnel de 300 euros HT par intervention sachant que les transporteurs mettent gratuitement à disposition les véhicules.

Enfin, la conduite technique d'une stratégie pour sécuriser les 450 arrêts transports scolaires s'est concrétisée en 2024 par le lancement du marché public afférent, l'analyse technique et les remontées terrain en lien avec les communes.

Les premières interventions sur le terrain sont prévues au 1^{er} trimestre 2025.

IV.3 **Entretien des P+R et autres lieux dédiés aux mobilités**

Pour la troisième année, l'EPIC Périmouv' a dans le cadre de ses missions réalisé l'entretien de l'ensemble des lieux dédiés aux mobilités (aires de covoiturage, P+R, haltes ferroviaires, arrêts de bus et transports scolaires, etc).

Pour rappel, une équipe de deux agents (soit deux ETP) est dédiée à cette mission.

Les différents parkings relais (ajout parking de Mensignac en 2024) et les différentes haltes ferroviaires ont été entretenues plus de 10 fois sur la saison allant du printemps à l'automne permettant d'avoir des lieux propres et attractifs visuellement au regard des nouveaux aménagements réalisés sur ces espaces. Il est à noter que l'année 2024 a été une année particulièrement pluvieuse impactant de fait les interventions sur le terrain nécessitant de tout regrouper sur des périodes très courtes.

En 2025, sera aussi intégré l'entretien de la nouvelle aire de Savignac-les-Eglises.

Au niveau du vandalisme, 16 atteintes aux biens ont été recensées en 2024 avec exclusivement de la casse de vitrages au niveau des abris bus pour un total de 18 vitres soit un coût de l'ordre de 4500 € HT en fourniture. Les réparations sont effectuées en régie.

IV.4 **Ingénierie mobilité**

L'ingénierie mobilité est assurée à la fois par le directeur général de l'EPIC, le chargé de mission nouvelles mobilités et la chargée de mission plan de mobilité.

Cette mission vise à accompagner de manière opérationnelle et stratégique le Grand Périgueux dans la conception de l'offre de mobilité au sens large du terme et peu importe le mode de transport qui sera utilisé

Au titre de l'année 2024, quatre axes principaux d'actions se sont distingués :

- l'accompagnement technique à la mise en place de la révision du schéma cyclable (adoptée fin 2023), la finalisation du BHNS Est-Ouest et l'accompagnement technique en termes d'ingénierie ferroviaire (navette et association Rail Aquitaine Est) ;
- l'accompagnement et le pilotage de la réalisation d'une enquête au sujet de la livraison du dernier kilomètre en cœur d'agglomération ;
- l'accompagnement à la mise en œuvre d'un service de vélo en libre-service (station supplémentaire secteur Monoprix) et le développement des 7 lignes de covoiturage ;

- la promotion de l'offre de mobilités auprès des entreprises et des administrations à destination des salariés avec au 31 décembre 2024, un équivalent de 12 178 salariés accompagnés soit 28.7% des salariés du territoire du Grand Périgueux.

Cela s'est matérialisé par 70 rencontres sur une période de 6 mois d'actions suite au congé maternité de l'agent en charge de la thématique.

La conception de guides méthodologiques, l'accompagnement personnalisé des entreprises dans la définition de leur besoin en fonction de leur contrainte est donc une priorité absolue et les retombées sont réelles avec des taux de part modales pouvant atteindre entre 20 et 30% selon les structures (hors Aliénor proche de 70%).

Il est aussi à noter que le Plan de Déplacement d'Administration (PDA) du Grand Périgueux qui a été réalisé par l'EPIC Périmouv' a été largement mis en œuvre au titre de l'année 2024 et qu'une phase 2 avec de nouvelles actions est en cours pour l'année 2025 en lien avec l'installation des autres structures au sein du quartier d'affaires de la gare de Périgueux.

De plus, l'année 2024 a aussi permis de concrétiser les plans de mobilités dans ce secteur en pleine mutation pour les structures de France Travail et la Maison de Départementale de l'Habitat (réalisation de huit plans de mobilité en simultané).

Enfin, l'accompagnement du Grand Périgueux au titre de la préparation et de l'animation du Comité des Partenaires de la Mobilité est venu ponctuer cette mission d'ingénierie et de conseil.

IV.5 Suivi des réclamations

Au titre de l'année 2024, il a été recensé 166 réclamations contre 62 réclamations en 2023, 191 réclamations en 2022 et 18 ont eu une réponse au-delà de 48 heures contre 217 réclamations en 2021.

Sur ces 166 réclamations, 16 ont eu une réponse au-delà de 48h. 48h étant le délai qui est fixé en interne pour répondre aux usagers.

Ce suivi précis des réclamations qui est attaché à une réactivité certaine dans les réponses permet de prendre en compte les retours des usagers et ainsi faire évoluer, lorsque cela est possible, les différentes offres de transport.

La baisse du nombre des réclamations qui avait été enregistrée en 2023 ne s'est pas traduite en 2024 malgré le maintien de l'application mobile déployée à l'été 2023.

Bilan de l'application QR Code bus à libre disposition des usagers.

90 personnes ont scanné le QR Code en 2024								
et ont donné leur avis sur :								
. la ponctualité		46						
. la sécurité		31						
. l'information aux arrêt		29						
. la propreté		27						
. le site internet		25						
	Pas du tout satisfait	Pas satisfait	Moyennement satisfait	Satisfait	Très satisfait	Nbre de vote par item		% satisfaction
Ponctualité	8	11	20	4	3	46	27	58,70
Sécurité	5	5	5	8	9	31	22	70,97
Propreté	2	2	1	12	10	27	23	85,19
Information	2	3	11	8	5	29	24	82,76
Site internet	4	1	5	7	8	25	20	80,00
						158		

L'échange avec les usagers est un point important dans le suivi de la qualité de service et ceci par tous les vecteurs de communication.

IV.6 Suivi de l'accidentologie

Le nombre de sinistres qui sont responsables ou responsables à 50% a été de 21 au titre de l'année 2024 contre 17 en 2023, 16 en 2022 et 10 au titre de l'année 2021.

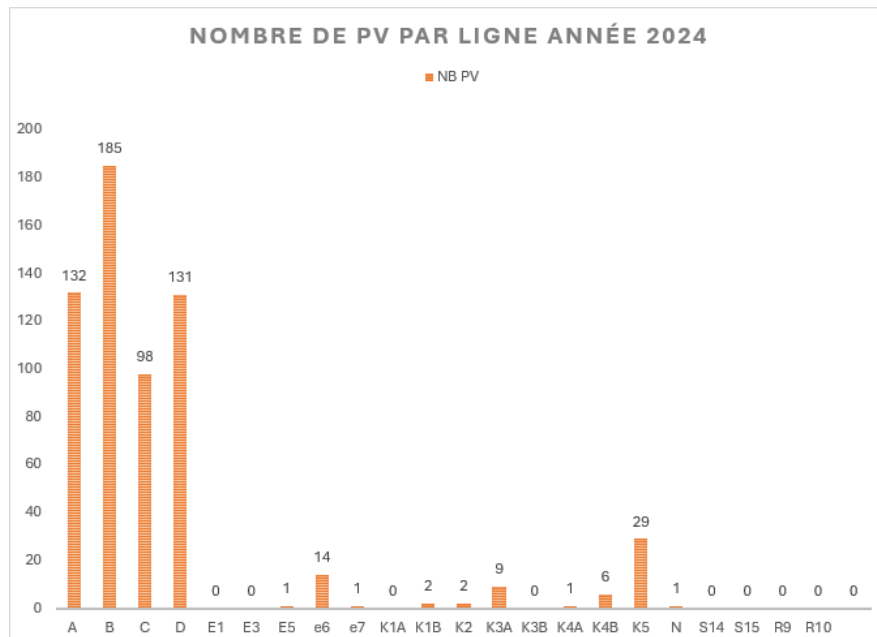
Malgré cette augmentation aucun sinistre important et avec gravité n'a été constaté.

En comparaison avec les données similaires du secteur du transport, le taux d'accident responsable est très faible au sein de l'EPIC. Le ratio assurance est inférieur à 1. Ceci a également un impact direct sur le taux de la cotisation annuelle du contrat d'assurance (cf. partie 1 du présent rapport).

IV.7 Nombre de contrôle usagers bus

Le nombre total de contrôles au titre de l'année 2024 a été de 84 462 contrôles contre 96 241 en 2023 pour 180 jours de contrôles contre 195 jours en 2023. 50 961 pour 138 jours de contrôles, 46 521 contrôles en 2021 soit un taux global de contrôle de l'ordre de 5.07% par rapport au nombre total d'usagers contre 5.09 en 2023 et 2.7% en 2022.

612 procès-verbaux ont été établis au titre de l'année 2024 contre 532 en 2023, 600 en 2022 et 560 en 2021.



La difficulté à recruter un quatrième contrôleur impacte le nombre de contrôle car cela limite le recours à l'usage de deux équipes en simultané.

Malgré tout, le taux de contrôle reste proche de l'année 2023 qui était déjà en nette augmentation par rapport au passé en lien avec la mise en place d'une nouvelle stratégie d'action tout au long de la journée.

Il est à noter que la fraude est toujours la plus importante sur les lignes structurantes notamment sur la ligne B. Ces lignes disposent en outre de la plus forte fréquentation.

Comme pour l'année passée, nous pouvons aussi noter un pic au niveau de la ligne K5 depuis la mise en place de la navette ferroviaire. Ceci s'explique par une faible fréquentation et des usagers en perpétuel non possession de titres malgré des actions de sensibilisation.

Le taux de fraude final sur l'année 2024 est de 0.36% contre 0.49 % soit extrêmement faible pour un réseau urbain.

Les objectifs pour l'année 2025 sont de maintenir un nombre de 500 personnes contrôlées par jour avec deux contrôleurs et de 1000 personnes par jour avec quatre contrôleurs (dès lors que le recrutement sera effectif) mais aussi de maintenir une amplitude de contrôle plus grande sur le terrain comme cela est le cas depuis septembre 2023.

Enfin, pour la rentrée de septembre 2025 il sera étudié la possible mise en place, en lieu et place des contraventions actuelles, le fait de pouvoir prendre un abonnement bus dit « Pass Médiation » pour une durée de trois mois. L'objectif serait d'amener les contrevenants à avoir un abonnement bus pour être en conformité. Le coût de ce « Pass Médiation », 45 euros pour trois mois est équivalent à trois mois d'abonnement mensuel plein tarif (15 euros par mois) et équivalent au montant de la contravention si elle est réglée sur place lors du contrôle. Le but est d'être incitatif.

IV.8 Prud'homme

3 dossiers ont été déclarés au titre de l'année 2024 et non jugés à ce stade.

IV.9 Grèves

Au titre de l'année 2024, 14 journées de grèves ont été recensées (contre 16 jours en 2023) sur l'ensemble du personnel représentant 208.29 heures en 2024 contre 1332 heures en 2023.

Il est à noter que sur ces 14 jours de grèves, 11 jours ont comptabilisé 1 gréviste à chaque fois. Seule la journée du 18 avril 2024 à compter 26 grévistes.

A savoir qu'un préavis de grèves en continu sur l'année 2024 a été déposé par la CGT. Ceci a aussi été constaté sur d'autres réseaux de bus urbains à l'échelle nationale.

IV.10 Les émissions des gaz à effet de serre

Le taux de CO2 annuel en kg/passager est de 0.906 eu titre de l'année 2024 contre 0.96 en 2023 et 1 en 2022. Selon la méthode de calcul basée sur la formule du ministère de l'écologie – méthode n°2.

Ce taux continue à diminuer au fur et à mesure des années notamment en lien avec la mise en service des véhicules électriques (deux véhicules en 2024) et la destruction des véhicules les plus anciens.

Le fonctionnement des deux bus 100% électriques en 2024 sur environ 12 mois cumulés (sur une année possible de faire 24 mois de fonctionnement avec deux bus) a permis de compenser l'augmentation de l'offre bus de septembre 2024 durant les quatre derniers mois de l'année 2024.

Il est à noter qu'avec six bus électriques en service dès le printemps 2025, se sera pratiquement 200 000 kilomètres sur 1,5 millions qui seront réalisés avec cette nouvelle énergie et 300 000 kilomètres en année pleine (soit en 2026). Un gain carburant d'environ 85 000 litres (119 000 € HT environ) est attendu en 2025 mais 200 000 kWh en plus sont à prévoir (70 000 € HT) selon les coûts connus à ce jour.

IV.11 Les lignes de covoiturage

Première année de fonctionnement des sept lignes virtuelles de covoiturage à l'échelle du territoire du Grand Périgueux.

- Pour les 7 lignes :
 - 130 trajets passagers inscrits
 - 1865 trajets publiés par les conducteurs
 - Le détail des usages par ligne est dans le tableau ci-dessous :

Ligne	Statut	Trajets conducteurs	Trajets passagers	Nombre de conducteurs	Nombre de passagers	Nombre d'alternants
F1 Annesse-et-Beaulieu <> Périgueux via Chancelade	Ouverte aux passagers et conducteurs		1	0	1	0
F2 Coursac <> Périgueux via Cré@vallée Nord	Ouverte aux passagers et conducteurs		230	122	1	0
F3 Sorges-et-Liqueux-en-Périgord <> Périgueux via Les Potences	Ouverte aux passagers et conducteurs		316	5	6	2
F4 La Chapelle-Gongaquet <> Périgueux via Chancelade	Ouverte aux passagers et conducteurs		188	1	4	0
F5 Mensignac <> Périgueux via Annesse-et-Beaulieu	Ouverte aux passagers et conducteurs		22	0	4	0
F6 Vergt <> Périgueux via Eglise-Neuve-de-Vergt	Ouverte aux passagers et conducteurs		779	2	10	0
F7 Bassillac et Auberoche <> Périgueux	Ouverte aux passagers et conducteurs		329	0	6	0

En synthèse, hormis deux lignes F1 et F7 qui ont un nombre très faibles d'inscrits (conducteurs ou passagers) les autres lignes disposent « d'un stock » de conducteurs mais de peu de passagers.

Le travail de communication va dès lors porter sur les freins à lever pour inciter à être passager malgré le fait de disposer dès à présent de la garantie retour.

- **Hors des lignes :**
 - 2596 trajets publiés
 - 692 recherches passagers

Au regard de cette donnée, il est important de réfléchir à terme sur une extension des lignes hors du territoire.

IV.12 L'autopartage

Pour rappel, le dispositif dispose de deux voitures en autopartage qui sont situées sur les communes de Sorges et de Vergt.

Bilan de l'activité 2024 :

- 5 locations sur l'année
- 11 personnes inscrites au service

Malgré une baisse de la tarification horaire (2 euros au lieu de 5 euros) et du montant de la caution, la présente offre de service a du mal à trouver son public.

En 2025, l'installation d'une station dans la ville centre, au cœur du réseau BHNS permettra d'accroître la visibilité du service tout comme la réalisation d'actions de sensibilisation dans les communes proches en lien avec AFAC 24.

V Bilan des principales activités 2024

En 2024, l'activité de Périmouv' a poursuivi son essor avec la poursuite du renforcement de l'offre de mobilité sur le territoire :

- l'augmentation de fréquence des bus au niveau des 4 lignes structurantes (A, B, C et D) aux heures de pointes pour avoisiner les 10 minutes ainsi que la communication afférente ;
- la mise en service des deux premiers bus 100% électriques et la commande de 4 véhicules supplémentaires à compter du printemps 2025 ;

- l'activité Périvélo, en constante évolution a dû à nouveau se structurer avec l'ouverture d'une nouvelle agence dans le bâtiment de la gare de Périgueux (intermodalité), achat de nouveaux vélos et installation d'une nouvelle station de vélo libre-service en cœur d'agglomération ;

- exécution en année pleine des trois nouveaux services qui sont venus compléter, à l'automne 2023, l'offre de service existante, le Périvélo Libre-Service, le Périvoit' et les lignes virtuelles de covoiturage ;

- accompagnement du dispositif « l'Agglo joue les jeux » avec une présence sur plus de 40 dates entre avril et juillet 2024 ;

- accompagnement des entreprises et des administrations dans l'élaboration des plans de mobilités – 70 rencontres.

Malgré une pénurie de conducteur toujours présente, la poursuite de la diminution de l'absentéisme a permis de faire face à l'offre de service à réaliser sans impacter les usagers.

D'un point de vue structurel et organisationnel, l'EPIC a continué à s'adapter au renouvellement de son personnel (nombreux départs en retraites dont un pic est attendu sur les années 2025 et 2026) engendrant de fait une approche repensée de la GPEC (lien fort avec France Travail et AFTRAL organisme de formation aux permis).

L'accompagnement du Grand Périgueux en termes d'ingénierie s'est poursuivi à l'égard de nombreux projets (TER, BHNS, Centre Opération des Mobilités, actualisation du schéma cyclable et comité des partenaires de la mobilité, etc).

Le maître-mot reste bien la promotion de l'intégralité de l'offre de mobilité pour les déplacements du quotidien auprès du plus grand nombre et notamment des entreprises et des administrations via un accompagnement dédié.

Enfin, le suivi de la qualité de service a été poursuivi.

VI Perspectives 2025

- a) Poursuite des actions du Contrat d'Obligation de Service Public (COSP) pour la période 2022-2027 entre l'EPIC Périmouv' et le Grand Périgueux ;
- b) Le réseau Péribus ne devrait pas bouger significativement (hormis ligne R1 et ligne C), objectif de stabilisation et de régularité suite à l'augmentation de l'offre pour les 4 lignes structurantes (A, B, C et D) aux heures de pointes du matin et le soir de septembre 2024 et la mise en place des voies bus ;
- c) Mise en service de 150 périvélo supplémentaires à compter de la fin du printemps 2025 et extension du service de location de vélos en libre-service (gestion en régie) avec une station supplémentaire ;

- d) Refonte du service de l'autopartage avec un déploiement supplémentaire en cœur d'agglomération qui n'a pas pu être réalisé en 2024 au regard de la complexité des autorisations à avoir ;
- e) Poursuite de l'accompagnement auprès des entreprises (et des petites structures notamment) et des administrations dans le cadre de l'élaboration des plans de déplacement et réalisation des premiers plans de déplacements scolaire (PDES) établissement Bertran de Borne et Montaigne à Périgueux ;
- f) La nouvelle billettique sera déployée fin avril 2025, qui pour rappel sera modernisée dans ses fonctionnalités avec :
 - paiement possible par carte bancaire directement sur les valideurs des bus ;
 - achat de titres sur des distributeurs sur les cinq principaux arrêts de bus en lien avec le tracé du BHNS.
- g) La mise en service de quatre bus électriques supplémentaires fin avril 2025 ;
- h) Mise en service des 12 véhicules 9 places pour les communes qui ne disposent pas du réseau Péribus et suivi des véhicules en termes d'entretien et de convention ;
- i) Sécurisation effective des 450 arrêts transports scolaires – phase 1 à l'échelle de tout le territoire du Grand Périgueux;
- j) Renforcement des liens avec le réseau de bus de Bergerac : étude d'une mutualisation de l'atelier mécanique et d'une possible Société Public Local (SPL) post 2026 - 2027 ;
- k) Assurer l'accompagnement en termes d'ingénierie pour les projets mobilités structurants (ferroviaire, BHNS, itinéraires cyclables, nouvelles mobilités, etc) ;
- l) La commission communautaire liée à l'accessibilité des arrêts et de l'offre de transport sera relancée à l'été 2026 ;

- m) Les études techniques du Centre Opérationnel des Mobilités seront poursuivies et l'EPIC en sera un acteur principal dans le suivi et le pilotage ;

- n) La maîtrise des coûts de fonctionnement est attendue pour 2025 et dont un bilan intermédiaire sera réalisé courant 2025 avec le Grand Périgueux.